Motor

33 (434) • 14 SIERPNIA • 1960

3 ZŁOTE ROK IX

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

FINAŁ EUROPEJSKI

INDYWIDUALNYCH MISTRZOSTW ŚWIATA NA ŻUŻLU - 1960

WROCŁAW

14.VIII.1960

GODZ. 16.00

ORGANIZUJE W.K.M. „SPARTA"
NA ZLECENIE Z.G. P.Z.MOT.

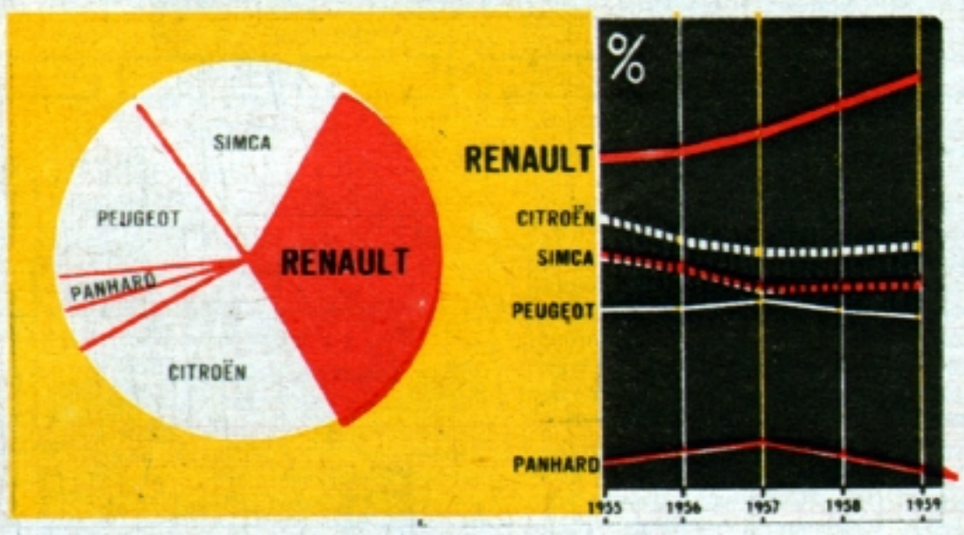
Przystań żeglarska na Mazurach

Przy szosie prowadzącej na Pola Grunwaldu zachował się niemal całkowicie niemiecki bunkier artyleryjski. Pozostało jeszcze w nim łoże szybkostrzelnego działka p/panc. Bunkier ten stał się tłem dla znanego w całej Europie polskiego plakatu antyzbrojeniowego – NIE!

Na końcu trasy: Grunwald — pomnik uroczyście swym słowiańskim pięknem i trafnością wymowy.

Ale nie samą poezją człowiek żyje, więc wybudowano opodal Pól Grunwaldzkich także restaurację.

RENAULT STALE ROŚNIE



Niezwykle ciekawe zestawienia ilościowe znaleźliśmy ostatnio w wydawnictwach zakładów Renault.

Wynika z nich niezbicie, że jedyne we Francji samochodowe zakłady państwowe wywalczyły sobie w końcu pierwsze miejsce w produkcji francuskiej (przed Citroen'em).

Warto przyjrzeć się tym wykresom. Warto też zapoznać się z wynikami produkcyjnymi największych wytwórców świata na rok 1959.

Hegemonia Renault na rynku francuskim wynika wyraźnie z zamieszczonych wykresów. Na 7 samochodów zarejestrowanych we Francji — 3 są marki Renault. To zwycięstwo zawdzięcza wytwórnia produkcji Dauphine, bowiem na ogólną cyfrę 494.158 samochodów, które opuściły fabrykę w roku 1959— 395.827 było Dauphin-ek. Typ 4 CV — 53.951 sztuk, Fregate — 7.461 sztuk i Floride — 3.858. Samochody ciężarowe zostały wyprodukowane w ilości 33.061.

KTO WE FRANCJI I ILE SPRZEDAŁ W 1959 ROKU

Renault	494 158
Citroen	286 893
Simca	235 371
Peugeot	203 853
Panhard	26 957
inni	35 920

PRODUKCJA „NAJWIĘKSZYCH" W 1959 R.

General Motors	2 955 500
Ford USA	2 074 800
Chrysler	808 900
Volkswagen	704 000
British Motors Corporation	550 000
Renault	494 158
FIAT	430 000
American Motors	401 400
Ford Dagenham	381 500
Opel	331 300
Citroën	286 893
Vauxhall	246 000
Simca	235 271
Peugeot	203 853

RACJA LEŻY POŚRODKU

W czasie XVIII MRT zajmowałem się grupą brytyjskich rajdowców. Startowali na fabrycznie przygotowanym sprzęcie, większość z nich mogła się poszczycić wieloletnim doświadczeniem w imprezach: rajdowych, crossowych i wyścigowych. Narodowy zespół brytyjski rozpadł się już pierwszego dnia na skutek defektów instalancji zapłonowej, wynikłych z powodu nieodpowiedniego przygotowania sprzętu. Trzeci członek zespołu wycofał się trzeciego dnia ze względu na poważny defekt: całkowite urwanie się ramy w okolicach główki. Wniosek jest prosty: zawiniły motocykle i dlatego brytyjski zespół nie zdołał powtórzyć wspaniałego sukcesu z roku 1957. Chyba nie trzeba tutaj zaznaczać, że zespół ten zawsze startował na sprzęcie produkcji brytyjskiej.

Nawiązując do ostatniego zdania wstępu, przystępuję do wyjaśnienia dlaczego równie oczywistym są starty naszych polskich zespołów narodowych na sprzęcie obcej produkcji. Kraj, który szczyci się posiadaniem własnej bazy produkcyjnej motoryzacyjnej powinien dołożyć wszelkich starań, by wykazać walory swych produktów. Rajdy, crossy i wyścigi to najlepsza forma pokazu i w razie sukcesu: dobrej reklamy.

Na przestrzeni lat powojennych nasi czechosłowaccy sąsiedzi opanowali prawie bez reszty dziedzinę rajdowej reklamy. Wygrane rajdy tatrzańskie, bezapelacyjne zwycięstwa w Międzynarodowych Rajdach Sześciodniowych, oto plon ich słusznej polityki w zakresie reklamy i zaskarbiania prestiżu dla innych działów produkcji narodowej.

W poprzednim zdaniu użyłem słowa prestiż. Właśnie tutaj tkwi cały sens zabawy w wielkie imprezy, ale prestiż, z uzasadnionych względów zwykliśmy w naszym kraju dzielić na dwie części: zwycięstwo kierowcy to chwała dla jego organizacji sportowej — a o drugiej części nie było dotychczas mowy. Dopiero w ostatnich latach producent maszyny, na której sukces został odniesiony, ponieważ jest na miejscu i dba o rynek, domaga się swego udziału w tej chwale. Gotów jest nawet dostarczyć sprzętu, aby tylko w zamian za to dano mu tą dotąd niewykorzystaną u nas część chwały reklamowej.

Trudność polega na tym, że tak zawodnicy, jak i polskie organizacje sportowe od wielu lat polegały na zdobywaniu prestiżu **wyłącznie** dla kierowcy i dla siebie. Polskie ekipy odnosiły sukcesy na Międzynarodowych Sześciodniówkach, na wyścigach i motocrossach stosując wyłącznie sprzęt zagraniczny. Wystąpienia polskich motocykli na arenie imprez międzynarodowych ograniczają się do niespełna ostatnich kilku lat. Wyniki tych wystąpień są różne, ale na wszelki wypadek nasi najlepsi zawodnicy stronią od naszych maszyn, wierząc w większą dozę niezawodności maszyn zagranicznych.

XVIII MRT, w którym wystartowało 49 polskich motocykli, a ukończyło zaledwie pięć, nie posłuży na pewno jako medium wpływające na zażegnanie obecnego rozłamu pomiędzy polskim przemysłem motoryzacyjnym, a kierowcą, którego interesy reprezentuje organizacja sportowa. Z tego też względu nie chcąc w żadnej mierze ujmować tym, którzy startują na krajowym sprzęcie, twierdzę, że przemysł nasz nie zdoła zachęcić naszych najlepszych zawodników do startu na sprzęcie, którego jakość i niezawodność pozostawiają wiele do życzenia.

Jednak znalezienie wyjścia z obecnego impasu jest konieczne, chociażby ze względu na zbliżający się start w Międzynarodowej Sześciodniówce w Austrii. Wtedy bez względu na upodobania będziemy musieli wystawić zespół narodowy na sprzęcie produkowanym w kraju. Start na słabo przygotowanym sprzęcie, przez zawodników, którzy go nie znają, może przyczynić się do dalszej antyreklamy w najwyższej formie. Jestem pewien, że mogłoby ukończyć XVIII MRT więcej motocykli polskich, gdyby były one przygotowane przez lepszych zawodników. Dowodem tego jest chociażby kombinacja Sam Deba, na którym Brendler przejechał całą trasę rajdu.

Edward KUROWSKI — Junak 24 z Klubu Motorowego Junak na ostatnim odcinku obserwowanym rajdu. Na pięć polskich motocykli, które ukończyły XVIII MRT — Junak Kurowskiego był jedynym polskim motocyklem, który przyczynił się do zdobycia złotego medalu.

Różne są i mogą być formy zdobywania sobie kierowców przez wytwórnie. Jedna z nich prawdopodobnie najskuteczniejsza, ale nie zawsze możliwa — to związanie kierowcy na stałe z zakładem produkcyjnym. Ten system jest stosowany w chwili obecnej w Czechosłowacji. W Wielkiej Brytanii stosuje się formę kontraktów: zawodnik otrzymuje sprzęt i poparcie finansowe od wytwórni. W Polsce istnieje jeszcze jedno utrudnie-

(dokończenie na str. 11)

Autor demonstruje możliwość ruszania z miejsca PO postawieniu obu stóp na podnóżkach. Jeśli nie wierzycie, że szybkość motocykla w pokazanym na zdjęciu momencie wynosi ZERO przyjdźcie do redakcji — przekonamy Was!

JAK JEŻDZIĆ POWOLI?

Większość Czytelników interesuje zagadnienie szybkiej jazdy na motocyklu. Tymczasem jazda wolna, jeśli ma nie być męcząca, wymaga również nieco ćwiczeń. Zagadnienie to nie znajduje należytego zrozumienia, a przecież zanim nauczyliśmy się biegać, musieliśmy najpierw pojąć zasady wolnego chodzenia. Nie inaczej jest i z jazdą motocyklem.

Warunkiem podstawowym nie męczącej jazdy wolnej na jakimkolwiek motocyklu czy skuterze — jest jego dokładna regulacja. Chodzi tu w pierwszym rzędzie o regulację wolnych obrotów silnika oraz o to, aby cięgno gazu nie miało ani śladu niepotrzebnego luzu. Sprzęgło musi płynnie i całkowicie rozłączać, zaś oba hamulce nie mogą mieć niepotrzebnego luzu. Gdy jesteśmy pewni, że nasz motocykl odpowiada tym wszystkim wymaganiom, możemy przystąpić do prób wolnej jazdy.

Zaczniemy od ruszania z miejsca. Przede wszystkim należy podkreślić, iż do utrzymywania motocykla w pozycji pionowej nie koniecznie trzeba podpierać się dwoma nogami. Jedna noga wystarcza w zupełności, przy czym podpierać się należy nogą operującą dźwignią hamulca nożnego. Z chwilą, gdy tylko usiądziemy na motocyklu lub skuterze, noga przeznaczona do obsługi dźwigni zmiany biegów nie powinna być zdejmowana z podnóżka czy też podstawki przez cały czas jazdy, bo nie ma po temu absolutnie żadnego powodu. Ruszanie z miejsca odbywać się powinno w następujący sposób: rozłączamy sprzęgło, włączamy pierwszy bieg, wolno zwalniamy sprzęgło, jednocześnie progresywnie otwierając przepustnicę i z chwilą **gdy tylko motocykl drgnie, stawiamy podpierającą nogę na podnóżek** i odjeżdżamy.

Tym wszystkim, którzy uważają, że szuranie obu stopami o jezdnię przez 15 metrów po ruszeniu z miejsca daje większe zabezpieczenie, możemy tylko powiedzieć: **jest to sposób jak najbardziej niebezpieczny.** Każdy niezauważony kamyczek, kawałek cegły, czy nawet wgłębienie podczas jazdy w terenie, może stać się powodem skręcenia, a nawet złamania nogi, gdyż napotkana przeszkoda dociśnie wtedy nogę do podnóżka, który działać będzie jak nasze kolano przy łamaniu na nim kija lub deski. Pamiętajcie więc: **przy ruszaniu używać należy zawsze tylko jednej nogi, a i to na odcinku nie dłuższym niż pół metra.** Zapewniamy Was, że **możliwe jest nawet ruszanie z miejsca dopiero po postawieniu i drugiej nogi na podnóżku,** ale wymaga to już większej perfekcji. Mimo to i **ten sposób leży całkowicie w Waszych możliwościach,** a opanowanie go wymaga jedynie trochę ćwiczeń.

Po zapoznaniu się z prawidłowym sposobem ruszania z miejsca, przystępujemy do ćwiczeń w wolnej jeździe. Zasadą będzie tu jak najmniejsze ślizganie sprzęgła. Zawsze będziemy się starać, aby dźwignia sprzęgła była całkowicie puszczona, a tylko w sytuacjach zmuszających nas do tego, będziemy mogli jechać na sprzęgle częściowo rozłączonym czyli ślizgającym się. Warto dodać, że wolno jadący motocykl jest bardziej statyczny i silnik jego pracuje bardziej równomiernie, gdy ma do pokonania jakiś niewielki opór. Dlatego też korzystne jest lekkie naciśnięcie hamulca nożnego.

Dość często w motocyklach natrafiamy na trudności przy wyłączaniu pierwszego biegu wtedy, gdy motocykl stoi. Aby tego uniknąć, należy zawsze podjeżdżając do świateł na skrzyżowaniu wyłączyć skrzynkę na bieg jałowy na ostatnim metrze czy też dwóch, pozostałej nam jeszcze swobodnej drogi toczenia. Niewyłączanie na luz i ślizganie sprzęgła na postoju jest zwyczajem szkodliwym i wpływającym ujemnie na trwałość zespołów przeniesienia napędu.

T. SOBIECKI

Lewa stopa ma prawo dotknąć nawierzchni tylko przy wsiadaniu i zsiadaniu z motocykla — poza tym przez cały czas jazdy spoczywa na podnóżku! Przy zatrzymaniach w czasie jazdy podpieramy się wyłącznie nogą „hamulcową", a więc w tym przypadku prawą (motocykl JAWA)

UWAGA WFM-ki

OBSŁUGA TYLNYCH ELEMENTÓW RESORUJĄCYCH WFM

Elementy te rozbieramy zazwyczaj wtedy, gdy z jakichkolwiek powodów uciekł z nich olej i spadły na skutek tego zdolności tłumienia, czy też w przypadku wymiany oleju. Inne uszkodzenia jak np. wynikłe z braku oleju skrywienie tłoczyska są stosunkowo rzadsze.

Rozbiórkę elementów tylnych rozpoczynamy od wyjęcia ich z ramy. W tym celu należy odkręcić śruby na górze przy ramie, oraz na dole przy wahaczu (dwa klucze 12 i 14). Po wyjęciu elementu z uchwytu myjemy go zgrubnie w nieetylizowanej benzynie lub innym środku odtłuszczającym, uważając przy tym aby płyn nie dostawał się na gumowe tulejki mocowania elementu. Następnie przystępujemy do rozbiórki. Wyjmujemy górną tulejkę z kołnierzem (1 rys. 1b). Zakładamy element do przyrządu (rys. 1a) i ściskamy sprężynę aż do zluzowania z zacisku półpierścieni zabezpieczających (2 rys. 1b) i wyjmujemy te pierścienie. Osadzamy dolną część elementu w imadle i zdejmujemy uszczelkę gumową (4 — rys. 1c), miskę (5), szklanki (6, 7), sprężynę (8) z podkładkami (9). Odkręcamy kluczem pazurkowym nakrętkę rury tłumika (10) i wysuwamy ku górze zespół tłoczyska wraz z prowadnicą.

Gdy nie mamy ani specjalnego przyrządu do rozbierania elementu, ani nawet imadła, wtedy nieocenione usługi oddać może obecność silnego kolegi. Gdy naciśnie on na górną szklankę, będziemy mogli bez trudu zdjąć **półpierścienie** zabezpieczające.

Po wyjęciu zespołu tłoczyska wylewamy olej ze zbiornika elementu i dokładnie myjemy wszystkie części. Szczególną uwagę zwracać należy na czystość wnętrza zbiornika i zespołu tłoczyska z tłokiem.

Celem **ROZEBRANIA** zespołu tłoczyska należy wykonać następujące czynności: odkręcić nakrętkę (11) kluczem 11. Zdjąć podkładkę (12), tłoczek (13), podkładkę (14) i prowadnicę (15). Następnie ostrożnie zsunąć uszczelkę gumową (16) wraz ze sprężynką (17). Zdjąć nakrętkę rury elementu (10) wraz z uszczelką skórzaną (18) i gumową (19). Ostatnią czynnością będzie odkręcenie uchwytu górnego (22) i nakrętki (21) z tłoczyska (20) przy pomocy klucza 17.

Wymiana tłoczyska następuje głównie na skutek wypracowania powierzchni tłoczyska, która powinna być gładka, pozbawiona rys, zadrapań i wżerów korozyjnych. Również tłoczyska zgięte lub z zerwanym gwintem wymienić należy na nowe. Tłoczysko wymieniamy także, gdy jego zużycie mierzone na średnicy przekroczy wartość 0,045 mm. Prowadnicę elementu wymieniamy gdy zużycie przekroczy 0,25 mm.

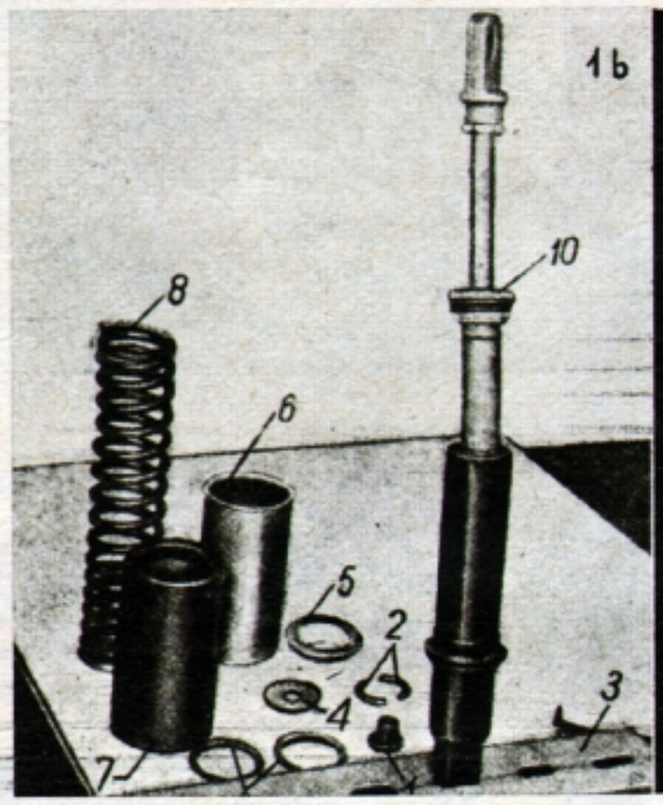
Tłoczek elementu wymieniamy, gdy wykazuje on ślady sklepania spowodowanego jazdą bez oleju. Uszczelkę zgarniającą wymieniamy z reguły przy każdej rozbiórce elementu.

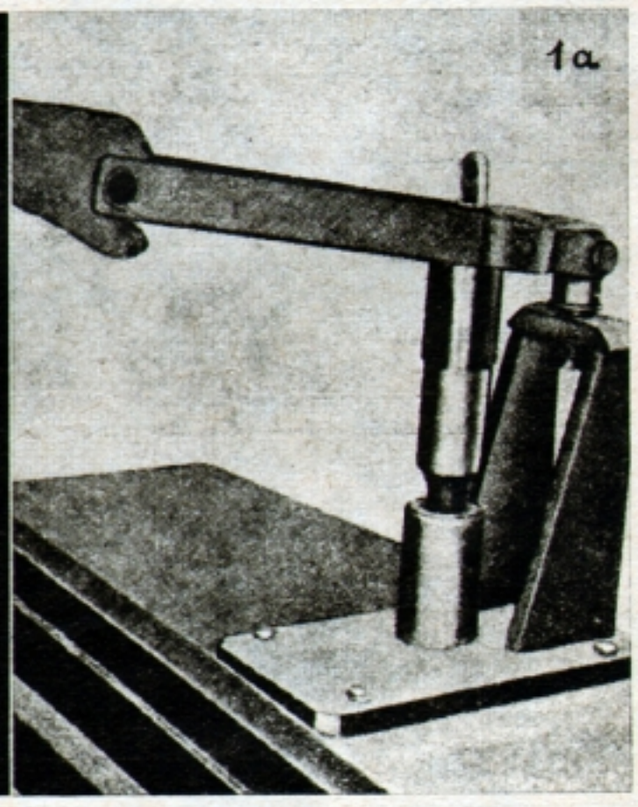
Czasami powodem wycieku oleju może być uszkodzenie gumowej uszczelki nakrętki rury elementu (rys. 1). Uszkodzoną uszczelkę wymieniamy.

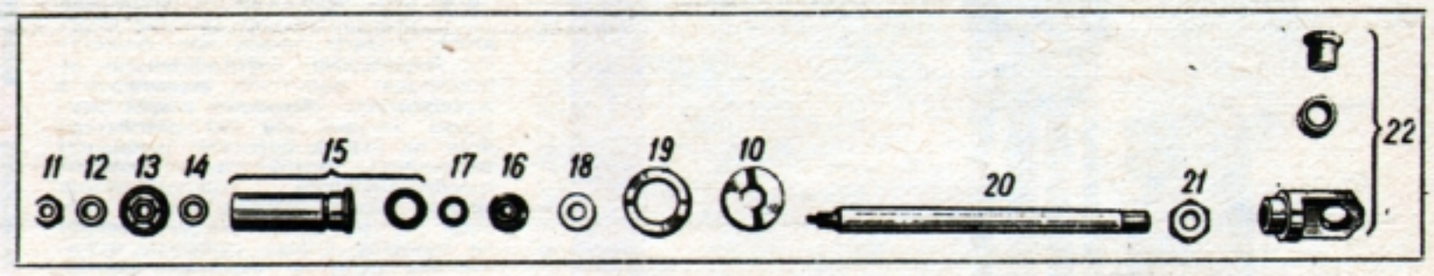
Po umyciu i wyschnięciu przeprowadzamy oględziny uszczelki typu Simmer'a. Krawędź zgarniająca uszczelki musi być ostra, gładka i błyszcząca, pozbawiona zarysowań i jakichkolwiek zgrubień. Występowanie tych wad kwalifikuje uszczelkę do wymiany.

Po sprawdzeniu stanu wszystkich części składowych elementu przystąpić możemy do montażu. Przed złożeniem tłumika hydraulicznego nalewamy do jego wnętrza 50 cm^3 oleju Lux 10 w lecie lub tę samą ilość oleju Lux 5 w zimie. Olej zmieniać należy regularnie co 6000 km przebiegu. Przed montażem elementu umoczyć uszczelkę że sprężynką w oleju i dopiero wtedy zakładać ją na górny koniec tłoczyska.

Przy naprawie uchwytu górnego elementów (wymiana tulejek gumowych) należy zwrócić uwagę na prawidłowe osadzenie w gumie metalowych tulejek o właściwej długości (rys. 4). W żadnym wypadku nie wolno tulejek tych skracać, np. przez szlifowanie płaszczyzn czołowych, gdyż grozi to zaciśnięciem uchwytu w korytku ramy.







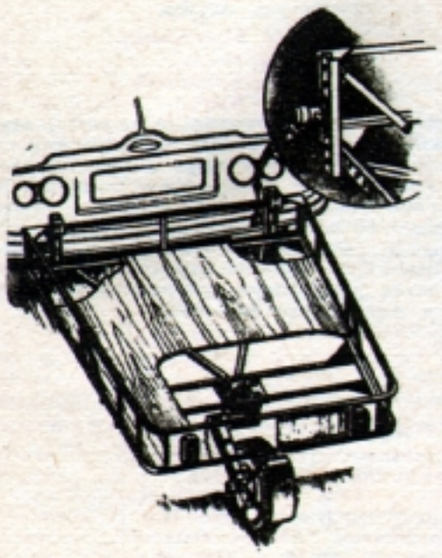
Poszczególne fazy demontażu elementu resorującego:

1) Uszczelka tłumika. 2) Tłoczek tłumika. 3) Uszczelka zgarniająca elementu resorującego. 4) Prawidłowy montaż amortyzatora. Rysunki zaczerpnięto z instrukcji naprawy motocykla WFM-MO6.

PRAKTYCZNE PORADY

SKŁADANY STOLIK. Na kempingu, jednym z podstawowych sprzętów powinien być stolik. Trudno jednak wymagać, aby motocyklista dźwigał ze sobą komplet mebli. Dlatego też bardzo pożyteczny wydaje się stolik wykonany przez jednego z angielskich motocyklistów. Składa się on z szeregu cienkich listewek drewnianych jednakowej długości, połączonych ze sobą sznurkiem. Po przyjeździe na miejsce wyszukujemy parę gałęzi, wbijamy je w ziemię, rozwijamy stolik-rolkę, po czym możemy spokojnie przystąpić do przygotowania obiadu.

SAMOCHODOWE CIEKAWOSTKI



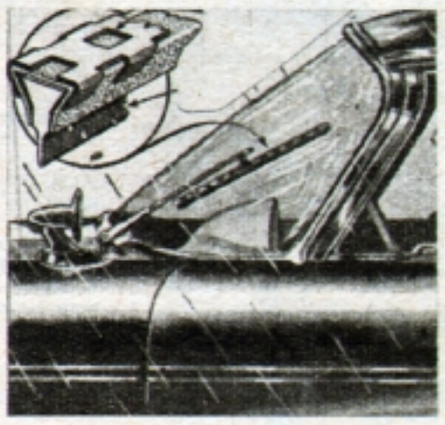
DLA TYCH, którzy sobie chcą zmajstrować lekką przyczepkę samochodową podajemy wzór, produkowany w Anglii. Rama przyczepki przymocowana jest do wsporników zderzaka za pośrednictwem dwóch złączy kulowych. Złącza można umieszczać w szeregu otworów ramy, aby umożliwić dopasowanie przyczepki do różnej wysokości zderzaka. Koło przyczepki o wymiarach 3×10 (można śmiało stosować koło od Lambretty 4.00×8) umocowane jest na podłużnym wahaczu działającym na skręcany element gumowy. Wahacz wraz z elementem amortyzującym ułożyskowany jest na pionowej osi, co pozwala na odpowiednie do zakrętu kątowe ustawianie się koła. Rama przyczepki wykonana jest z rurek stalowych o średnicy 15 mm, względnie 22 mm. Podłoga przyczepki kryta sklejką o grubości 6 mm.

Nośność przyczepki — 100 kG. Warto dodać, że przyczepka taka nie wpływa niekorzystnie na prowadzenie samochodu oraz w przeciwieństwie do bagażnika dachowego nie zwiększa oporów powietrza.

●

INNY SPOSÓB przewożenia bagażu rozpowszechniany jest w USA. Do tylnego zderzaka doczepiana jest drewniana półka, mocowana bez użycia śrub. Jej rozmiary: szerokość 0,9 m, długość 1,2 m, wysokość obrzeży 0,2 m. Wyobraźmy sobie o ile zostaje jeszcze przedłużopy amerykański krążownik!

ABY ZABEZPIECZYĆ się przed przedostawaniem oparów elektrolitu, działających szkodliwie na sąsiadujące z akumulatorem urządzenia jak i powłokę lakierową pojazdu, poleca się nakryć skrzynkę akumulatora arkuszem folii polietylenowej z wycięciami dla korków wlewowych oraz zacisków.



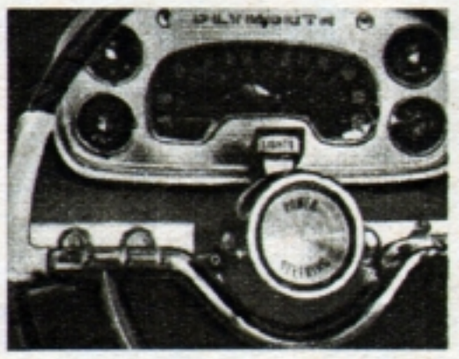
ULEPSZONY rodzaj wycieraczki przedniej szyby opatentowano w Stanach Zjednoczonych. Ponad gumowym piórkiem mieści się opakowana w płótno soda. Pod działaniem kropli deszczu soda rozpuszcza się i spływa na szybę, co przyczynia się do lepszego przecierania szyb, zapewniając kierowcy lepszą widoczność w czasie padającego intensywnie deszczu.

●

WKRĘT dociskający końcówkę przewodu do zacisku akumulatora przedstawiony na zdjęciu, umieszczony jest poza zasięgiem działania kwasu, tak, że ulega on dużo trudniej korozji niż podczas stosowania normalnej końcówki.

●

CHCĄC przestudiować mapę drogową w czasie jazdy w nocy towarzyszący kierowcy pasażer używając oświetlenia wewnętrznego samochodu, względnie podręcznej latarki oślepia przeważnie kierowcę. Pożyteczną lampkę kierującą jedynie światło na mapę warto zainstalować w samochodzie. A może zajmie się jej wytwarzaniem któryś z krajowych producentów wyposażenia samochodowego? (zk).



ABY NIE zapomnieć zgasić świateł samochodu po zaparkowaniu pojazdu, tuż przed oczami kierowcy na kolumnie kierowniczej umieszczono sygnał świetlny z oświetlonym napisem LIGHTS (Światła), który przypomina o konieczności zgaszenia świateł samochodu. Zgaśnie wówczas i napis.

●

OPÓŹNIENIOMIERZ — urządzenie wskazujące uzyskane w czasie hamowania opóźnienie jest wyposażeniem specjalnym, używanym w czasie przeprowadzania badań drogowych. Znajdują się jednak chętni kierowcy, którzy chcieliby na co dzień wozić podobny wskaźnik w samochodzie. Na zachodzie można nabyć podobny mechanizm, który wskazuje nie tylko wielkości osiąganych przyspieszeń, opóźnień, ale też zużycie paliwa przez pojazd.

●

PONIEWAŻ spaliny silnika samochodowego zawierają węglowodory szkodliwe dla zdrowia, w USA sprzedaje się specjalne tłumiki samochodowe, które zawierają pochłaniające szkodliwe wydzieliny — związki chemiczne (pięciotlenek wanadu). Zewnętrznie tłumik nie różni się specjalnie od powszechnie używanych tłumików samochodowych. (zk)

FABRYCZNY SERWIS INFORMACYJNY

FABRYKA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

ZAMIANA TYLNYCH AMORTYZATORÓW

Tylne amortyzatory teleskopowe opisane w poprzednim odcinku FSI mogą być również, podobnie jak przednie, zastosowane w samochodach wyprodukowanych przed rokiem 1960. W tym celu należy zakupić.

1. Amortyzatory teleskopowe
BO2-2915500 2 szt.

2. Poduszkę strzemienia resoru prawą
BO2-2912412 1 szt.

3. Poduszkę strzemienia resoru lewą
BO2-2912413 1 szt.

4. Wzmocnienie podłogi prawe
30--5101192-2 1 szt.

5. Wzmocnienie podłogi lewe
30-5101193-2 1 szt.

Oraz wykonać następujące czynności:

A. Wymienić poduszki strzemion resorów na nowe.

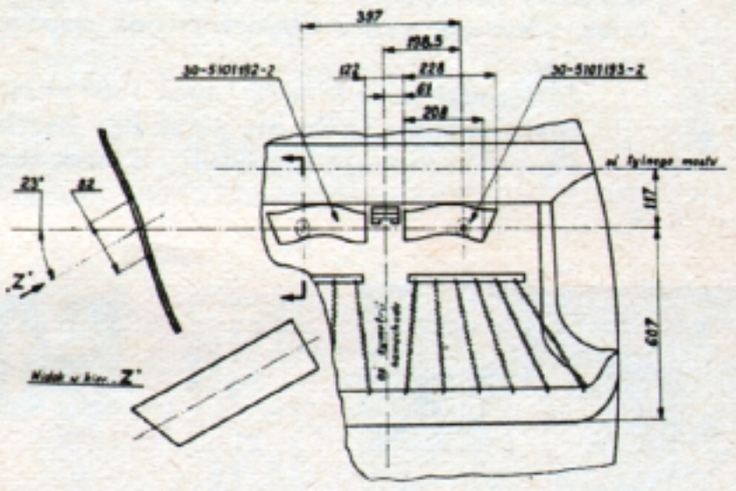
B. Wyjąć siedzenia tylne z samochodu.

C. W podłodze wyciąć dwa otwory o wymiarach wg rysunku.

D. Dospawać 2 wzmocnienia podłogi wkładając je w wycięte uprzednio otwory (opróżniwszy przedtem zbiornik paliwa, osłonić najbliższe otoczenie zwilżoną tkaniną lub masą azbestową).

E. Wmontować amortyzatory tylne, smarując smarem stałym tulejki, podkładki gumowe i śruby.

Mgr inż. Z. BOREK
FSO



Widok podłogi samochodu po wyjęciu siedzenia tylnego, oraz wymiary otworów niezbędnych do wykonania w czasie zakładania nowych tylnych amortyzatorów w samochodzie FSO-Warszawa.

ZAKŁADY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO NR 1 W ŁODZI

NOWY WSKAŹNIK POZIOMU OLEJU W SILNIKU MOTOCYKLA JUNAK

W ramach ciągłego doskonalenia konstrukcji i jakości silników SO3 do motocykla Junak — **Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego Nr 1 w Łodzi** wprowadziły w tych silnikach począwszy od silnika z nr. fabr. 16970 nowy zunifikowany wskaźnik poziomu oleju, którego szkic zamieszczamy obok.

Dotychczas w silniku znajdowały się dwa wskaźniki, jeden do sprawdzania poziomu oleju w silniku, drugi do sprawdzania poziomu oleju w skrzyni biegów.

Powodem wprowadzenia nowego zunifikowanego wskaźnika poziomu oleju był przede wszystkim fakt, że w przypadku skrzywienia pręta wskaźnika poziomu oleju w skrzyni biegów, co u wielu użytkowników miało miejsce, wspomniany pręt wchodził pomiędzy współpracujące koła zębate skrzyni biegów, tarł o nie, powstawały szkodliwe wiórki, a nawet mogła nastąpić awaria całego silnika.

W nowym rozwiązaniu uniknięto tego niebezpieczeństwa, gdyż usunięty zostaje wspomniany pręt, pozostaje tylko sama śruba jako korek wlewu oleju do skrzyni biegów.

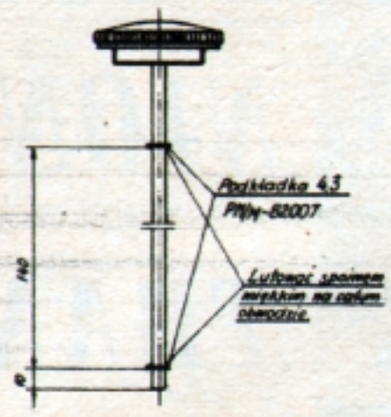
Aby zmierzyć poziom oleju w skrzyni biegów wprowadzono na dotychczasowym wskaźniku do sprawdzania poziomu oleju w silniku dodatkowy pierścionek. Załączony szkic wyjaśnia zasadę posługiwania się nowym wskaźnikiem poziomu oleju, zarówno w przypadku mierzenia poziomu oleju w silniku jak i w skrzyni biegów. W obu przypadkach wskaźnik opieramy o płaszczyzny w sposób zaznaczony na szkicu, a nie wkręcamy go, o czym należy koniecznie pamiętać.

Aby odczyt poziomu był wyraźny, należy przed każdym pomiarem wytrzeć na sucho linkę wskaźnika.

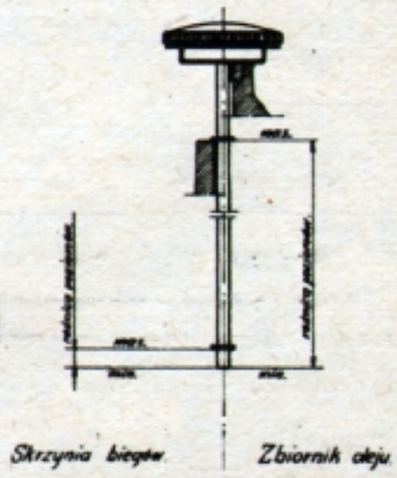
W związku z powyższą zmianą polecamy wszystkim użytkownikom motocykli Junak z silnikami o numerach niższych od 16970 ,aby dokonali przeróbki dolutowując na lince wskaźnika poziomu oleju jeszcze jeden pierścionek w odległości 10 mm od jej końca, a jednocześnie odcięli pręt od śruby wskaźnika poziomu oleju w skrzyni biegów. Ze względu na większą wygodę wkręcania pozostałej śruby (korka) wskazane jest odcięcie nie całego pręta, lecz pozostawienie końca o długości 50 mm.

Zalecana przeróbka jest łatwa i tania w wykonaniu. Warto ją więc wprowadzić!

Mgr inż. L. KATUSZEWSKI
ZSM — Łódź



Nowy wskaźnik oleju w silniku motocykla JUNAK.



Sposób pomiaru poziomu oleju w skrzyni biegów.

FABRYCZNY SERWIS INFORMACYJNY

Do przedwczoraj włącznie...

Do przedwczoraj włącznie, wyobrażaliśmy sobie, że Zarząd Główny Towarzystwa Trzeźwości Transportowców dysponuje sztabem pracowników administracyjno - technicznych, gronem specjalistów od propagandy przeciwalkoholowej, a siedziba Towarzystwa mieści się w odpowiednich do rangi społecznej przestronnych lokalach biurowych, posiada znośnej wielkości budżet, konieczny do prowadzenia systematycznych akcji w środowiskach transportowców.

Jednak wyobraźnia lubi płatać psikusy przy konfrontacji z rzeczywistością... Bo rzeczywistość, to jedynie „mikroskopijnych" rozmiarów pokoik zagubiony w jednym z licznych krętych, ciemnawych korytarzy gmachu Centralnej Rady Związków Zawodowych w Warszawie przy ul. Kopernika. W takim to „apartamencie", którego metraż zmusza — jak w owej anegdocie — nieledwie do wystawienia na korytarz budzika, by lepiej chodził, mieści się Zarząd Główny TTT. Mieści się raczej teoretycznie, bo praktycznie biorąc, nie starcza w nim miejsca na odbywanie zebrań nawet najściślejszego kolegium Zarządu Towarzystwa.

Podejrzewamy, że jest to bodaj jedyny Zarząd Towarzystwa o takim rozmachu działania, (o tym rozmachu za chwilę), który mimo dwuletniej konkretnej działalności i wzrostu organizacyjnego we wszystkich województwach, o czym świadczy 600 kół TTT skupiających jak do tej pory 30.000 członków, **nie posiada ani jednego pracownika etatowego. Praca w Zarządzie TTT spełniana jest honorowo, a duszą grona społeczników jest kobieta, drobna szatynka, p. Krystyna Mikulska, sekretarz Towarzystwa, delegowana do pracy wśród transportowców przez Główny Społeczny Komitet Przeciwalkoholowy.** Może jednak nie to jest najważniejsze.

Każdy grosz z kiesy państwowej oraz niezbyt wielkie kwoty przekazywane bardzo nieregularnie przez poszczególne Związki Zawodowe reprezentujące transportowców lądowych wodnych i powietrznych, przeznaczane są wyłącznie na umacnianie pracy organizacyjnej i propagandowej.

O działalności TTT wśród transportowców pisaliśmy już szereg razy, były to jednak wzmianki ogólnikowe, co najwyżej podkreślające oczywistą potrzebę wychowawczego oddziaływania Towarzystwa, ze względu na niepokojące skłonności sporej ilości kierowców do kieliszka w czasie służby. Jest okazja, by ogólne stwierdzenia uzupełnić garścią takich szczegółów, które pozwolą Czytelnikom na pełniejsze zorientowanie się w dotychczasowej działalności i efektach pracy Towarzystwa, oraz pracy aktywistów terenowych Zarządów i Kół TTT.

Formy walki ze skłonnościami do alkoholu w czasie służby niewątpliwie muszą być przekonywające, skoro sieć Kół Towarzystwa stale wzrasta, a ich oddziaływanie już w tej chwili wybiega poza ramy standartowej, dorywczej propagandy wewnątrz zakładów pracy. Nawiązywana jest łączność z żonami kierowców oraz z młodzieżą zgłaszającą się do pracy w transporcie. Dużą pomoc organizacyjną i finansową przy popularyzacji dążeń TTT okazują lokalne władze i różne instytucje terenowe. Oto przykłady:

Powszechna Spółdzielnia Spożywców z Krynicy, wspólnie z tamtejszym Kołem TTT zorganizowały klub-świetlicę dla kierowców. Stworzono przytulny kącik z godziwą rozrywką pomagającą odciągnąć kierowców od nawyku „posiedzeń" w knajpkach... Kolejarze w Nowym Sączu uhonorowali pracę swojego koła wywieszając emblematy TTT na czołach parowozów prowadzonych przez aktywnych członków Towarzystwa. W tych dniach Zarząd Główny Zw. Zaw. Kolejarzy zaapelował do terenowych organizacji związkowych o zakładanie kół TTT w jednostkach służbowych. Znaczkami TTT oznaczyło swe pojazdy już ponad 10 tys. kierowców, przysięgłych wrogów alkoholu. TTT znalazło skuteczną drogę do kierowców obsługujących pojazdy mechaniczne należące do terenowych instancji partyjnych; dotarło również do kierowców pracujących w jednostkach MO. Np. w Zielonej Górze, przy Inspektoracie Ruchu Drogowego MO, koło liczy 100 członków. W Świebodzinie, koło TTT przy tamtejszej filii Przedsiębiorstwa Transportu Handlu Wewnętrznego za hasło codziennej pracy wychowawczej obrało sobie taki oto slogan: „Zamiast na **wódkę** — na książeczkę PKO". W poznańskich zakładach Cegielskiego koło rozrosło się w potężną organizację liczącą 600 członków. W Elblągu — jako na razie curiosum — 40 prywatnych posiadaczy samochodów utworzyło koło TTT. W tymże Elblągu, kilkudziesięciu zawodowych kierowców przystąpiło do trudnych eliminacji o tytuł najlepszego, kierowcy, walcząc o nagrodę, tzw. „Błękitne rękawice TTT".

W Nowym Sączu, o którym niedawno jeden z dostojników państwowych powiedział, że różni się od innych miast tym, iż sam podejmuje inicjatywę, **miejscowe władze gotowe są oddać bezpłatnie parcelę pod budowę pierwszej w kraju specjalnej szkoły przygotowującej młodzież do zawodu kierowcy.**

Inicjatywa piękna, projekt godny realizacji, ale choć parcela jest — brak gotówki uniemożliwia rozpoczęcie budowy. Na ten cel trudno będzie uszczknąć coś ze społecznego funduszu budowy Szkół 1000-lecia, bo i ten fundusz jest niezbyt wielki wobec potrzeb budownictwa szkolnego. W związku z tym, redakcja ma następującą propozycję: zalążkiem społecznego funduszu na budowę szkoły kierowcy w Nowym Sączu mogłoby być owe „zamrożone" od lat na koncie PZMot — 300 tys. złotych (około), zebrane w drodze publicznej składki, a pierwotnie przeznaczonych na budowę Domu Kierowcy w Warszawie. W swoim czasie sugerowaliśmy, by pieniądze te przekazać na fundusz budowy 1000 szkół, ale jeżeli w tej sprawie nie powzięto ostatecznej decyzji, warto się zastanowić, czy pieniądze nie należałoby przekazać na konto TTT z przeznaczeniem na budowę wspomnianej szkoły. Wydaje się, że to prężnie działające i rozwijające się Towarzystwo, zbierając ziarnko do ziarnka, potrafiłoby w ciągu dwóch — trzech lat zebrać odpowiednie fundusze i zrealizować projekt. Pierwsza tego rodzaju szkoła w kraju byłaby pięknym pomnikiem ofiarności polskich kierowców. O wzniesieniu szkoły dla kierowców mówi jedna z uchwał niedawnego I Zjazdu TTT. My też popieramy tę uchwałę!

WIKTOR BRYX

KIEROWCA trzeźwy potrzebuje do zatrzymania samochodu przed przeszkodą, przy szybkości 100 km/godz. — 85 m (od chwili spostrzeżenia przeszkody do zahamowania). Kierowca, który wypił przed jazdą 3/4 litra 8% wina, co daje we krwi stężenie alkoholu 1°/00 (1:1000), ma opóźnioną reakcję wzrokową o 1/10 sekundy. Jego wóz przy tej samej szybkości zatrzyma się więc po przejechaniu **88 m (3 metry dalej)** — co **wystarcza najzupełniej do spowodowania wypadku śmiertelnego, czy też rozbicia wozu.**

*

JUŻ przy 0,2% alkoholu we krwi następuje pewne zakłócenie zdolności prowadzenia pojazdu, a przy 0,04 — 0,06% doświadczony kierowca traci w 25—30% sprawność kierowania. Przy 0,10 — 0,149% alkoholu we krwi ryzyko w wypadku jest 13 krotnie większe, a przy stężeniu ponad 0,15 — ryzyko jest 53 razy większe niż u trzeźwego kierowcy. Kontrola 4000 diagnoz lekarskich „na oko" wykazała, że lekarz stwierdził wpływ alkoholu w 31% u osób mających 0,05% alkoholu we krwi, w 58% u osób mających 0,1% alkoholu we krwi, w 76% u osób mających 0,15% alkoholu we krwi, w 100% u osób mających 0,3% alkoholu we krwi.

*

NA 1365 poddanych badaniu alkoholików — 113 stało się nałogowymi z powodu wódki, 407 z powodu wódki i piwa jednocześnie, a pozostali, tj. 845 wyłącznie z powodu piwa!

*

KIEROWCA po małej wódce (50 g 45% wódki) zauważa przeszkodę o pół sekundy później niż kierowca trzeźwy. I to już najczęściej wystarcza, aby spowodować wypadek ze wszystkimi jego następstwami. Bo przecież pół sekundy, przy szybkości np. 60 km/godz., to przeszło 8 m drogi.

*

POZIOMOWI 1°/00 alkoholu we krwi (to jest po wypiciu 1 kieliszka 50 g wódki lub 1,5 kufla piwa) mogą odpowiadać różne stany, począwszy od zaburzeń, wykrywalnych jedynie za pomocą precyzyjnych badań psychometrycznych, aż do wyraźnej nietrzeźwości...

*

WYPIJAJĄC jeden kufel jasnego piwa beczkowego wprowadzamy do organizmu około 13 gramów alkoholu, a więc ilość odpowiadającą małemu kieliszkowi wódki.

*

NAJSILNIEJSZE działanie na ośrodkowy układ nerwowy wywiera alkohol w ciągu 1—2 godzin po spożyciu i utrzymuje się jeszcze przez jakiś czas. Potrzeba mniej więcej jednej godziny do 1 godz. 15 min., aby usunąć z organizmu 10% do 11% absolutnego alkoholu zawartego w 1 szklance wina lub też 1/3 litra piwa (1 kufel).

*

WEDŁUG danych Instytutu Medycyny Sądowej Uniwersytetu w Zurychu szczególnie niebezpieczna w ruchu pojazdów mechanicznych jest strefa stężenia alkoholu we krwi od 0,6 do 0,8°/00, przy czym obowiązuje żelazna reguła, że u osobnika męskiego wagi 75 kG nawykłego do alkoholu, zawartość alkoholu we krwi wzrasta o około 0,2°/00 po wypiciu każdej szklanki wina, kufla piwa, czy po jednym kieliszku wódki. A więc należy przyjąć, że osiągnięcie wspomnianej strefy szczególnie niebezpiecznej wystąpi **już po wypiciu 3—4 kufli piwa.**

*

POD Warszawą, Zenon Urbański jadąc motocyklem potrącił przechodnia, który na skutek wstrząsu mózgu zmarł na miejscu. Urbański krótko przed wypadkiem wypił butelkę porteru i cztery małe piwa. Przeprowadzone po 3 godzinach badanie wykazało 1,1°/00 alkoholu we krwi. Sąd skazał go na 2 lata więzienia.

*

U NAS, dotychczas nie ustalono normatywu trzeźwości zawodowej. Za stan nietrzeźwości zawodowej w stosunku np. do szofera uważa się stężenie alkoholu we krwi:

— w Norwegii 0,5 promille (podobnie w Szwecji)
— we Francji 1 promille
— w Szwajcarii 1 promille
— w USA (w zależności od Stanu) 0,5—1,5 promille
— w Polsce Zjazd Lekarzy Sądowych w 1956 r. sugerował 0,2 promille.

Niespodzianka dla kierowców

Praktyczną niespodziankę przygotowały swym zmotoryzowanym klientom wszystkie wojewódzkie Centrale Produktów Naftowych. Tą niespodzianką są estetycznie wydane informatory o czasie pracy przydrożnych stacji benzynowych. W prezencie, „Motor" otrzymał komplet w sztywnej oprawie ,formatu kieszonkowego zawierający 17 kolorowych prospektów wraz z mapami i adresami wszystkich istniejących w kraju stacji benzynowych. Dla wygody użytkowników pojazdów mechanicznych podano również rodzaje usług prowadzonych przez poszczególne stacje. W tych informatorach znajdziecie: numery telefonów stacji, czas pracy w dni powszednie, w niedzielę i święta, i co najistotniejsze dla użytkowników pojazdów mechanicznych — szczegółowy spis usług prowadzonych przez poszczególne stacje — rodzaje paliw, olejów i drobnych akcesorii samochodowych i motocyklowych. Nowicjusze na pewno skorzystają z porad CPN w zakresie stosowania poszczególnych rodzajów mieszanek paliwowych i olejów w zależności od typu silnika i pory roku.

Informatory wręczane są klientom bezpłatnie i kto podróżuje po kraju — zebrać może praktyczny komplet. (R).

PS. Nam najbardziej spodobał się informator wydany przez CPN Opole. Graficznie jest bodaj najskromniejszy ale praktyczniejszy od pozostałych, gdyż objaśnienia są w czterech językach, z czego na pewno będą zadowoleni turyści zagraniczni.

RACJA LEŻY POŚRODKU

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 5

nie w zastosowaniu temu podobnych form zachęcenia kierowcy do startu na sprzęcie rodzimej produkcji: w Polsce organizacje sportowe spełniają rolę działów zaopatrzenia sprzętu sportowego, a spełniają tę rolę dlatego, że polski przemysł motoryzacyjny nie potrafi zaspokoić bieżących potrzeb naszego sportu. Najlepszym dowodem tego jest fakt konieczności uruchomienia produkcji motocykli wyczynowych COD przez Zarząd Główny PZM.

Jak wykazałem na początku, XVIII MRT zdołał rozbić zespół jednej z największych potęg motoryzacyjnych świata. W przyszłym roku, o ile znów wystartuje on w tej imprezie, podobnych defektów nie będzie. Dowodem tego jest fakt, że członkowie polskiego zespołu, którzy polegali na podobnych maszynach odpowiednio przygotowanych, dojechali do mety i zajęli bardzo dobre miejsca. Tajemnica polega na tym, że w Wielkiej Brytanii przemysł zajmuje się produkcją i przygotowaniem motocykli, a federacja motorowa organizacją zawodów motocyklowych i doborem kierowców. W Polsce nastąpiło w pewnym sensie pomieszanie pojęć. Przemysł zajmuje się organizowaniem zespołów spośród grona kierowców niewykorzystanych przez federację, natomiast federacja chcąc zapewnić sobie zaplecze sprzętowe, została zmuszona do uruchomienia zakładu produkcyjnego.

Obecne okoliczności wymagają stanowczych posunięć z obu stron, na następnym Rajdzie Tatrzańskim, ba, na każdej najbliższej imprezie musimy zobaczyć **najlepszych** polskich kierowców na **najlepszych** motocyklach, jakie może postawić do ich dyspozycji polski przemysł.

Czy nasz przemysł i organizacje sportowe wyciągną odpowiednie wnioski i wyjdą naprzeciw potrzebom ogólnonarodowym? Zobaczymy już niebawem, gdy znane będą wyniki Międzynarodowej Sześciodniówki.

ANDRZEJ ZIELIŃSKI

AUTO MOTO SPORT

ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

GIGANTOMANIA NIEPOŻĄDANA

Sport motorowy zyskał poważnego konkurenta — jest nim turystyka. Oczywiście z tą konkurencją to lekka przesada, bo obie dziedziny doskonale się uzupełniają. I właściwie bardziej odpowiednie byłoby słówko: współtowarzysz.

Otóż ten motorowy współtowarzysz sportu mimo że dopiero raczkuje, zapowiada się nam bardzo pięknie i rychło patrzeć jak zmężnieje i wyrośnie na dorodnego młodzieńca. Już więcej dzisiaj myśli się o odpowiednim organizowaniu sieci stacji obsługi, moteli, ośrodków kempingowych i wielu, wielu rzeczy bardzo potrzebnych zmotoryzowanym turystom.

Długofalowe plany będą realizowane stopniowo. Rok za rokiem mają przybywać nowe obiekty i ośrodki. I kiedy się patrzy na planszę, projekty architektoniczne lub opisy przyszłych inwestycji, serce po prostu rośnie z radości jak to będzie przyjemnie za kilka lat być turystą motorowym. Po prostu raj.

Na razie jednak sytuacja nie jest jeszcze tak wesoła. Często trudno o nocleg, bardzo często nie można kupić żadnego jedzenia, jakże często trudno o wykonanie drobnej zdawałoby się naprawy sprzętu. Turysta zdany jest właściwie na własne siły i pomysłowość. Starania o nocleg i posiłek zabierają mu moc czasu, który mógłby poświęcić na zwiedzanie ciekawych zabytków czy po prostu odpoczynek.

Patrząc więc na wielkie projekty niesposób opędzić się od refleksji. Po prostu chodzi o właściwe uszeregowanie mających nastąpić inwestycji. W pierwszej kolejności trzeba budować tanie i masowe kempingi, miejsca noclegowe, organizować przy nich punkty sprzedaży podstawowych produktów żywnościowych. Na luksusowe hotele i restauracje przyjdzie czas w drugiej kolejności. Nie należy zaczynać od końca, tak jak to zrobiono w jednym z okręgów PZM, gdzie wybudowano piękny ośrodek wczasowy dla turystów motorowych, ale chociaż można się tam przespać naprawdę luksusowo, to po produkty trzeba biegać półtora kilometra do odległej wsi. Bo w pięknym ośrodku nic się do zjedzenia nie dostanie.

W. KORYCKI

OD TATRZAŃSKIEGO DO SZEŚCIODNIÓWKI TYLKO JEDEN KROK

Zaledwie ucichł odgłos silników na trasach XVIII Rajdu Tatrzańskiego, na scenę weszła następna wielka impreza rajdowa-Sześciodniówka FIM. Przygotowania do wyjazdu polskiej ekipy weszły już w ostatnie, decydujące stadium. Jak zapewniają przedstawiciele fabryk, sprzęt będzie przygotowany na czas. Tymczasem więc dopełnia się formalności paszportowych, a zebranie wielu formularzy, załączników i setek fotografii nie należy do rzeczy prostych.

Ale zostawmy te zmartwienia odpowiednim komórkom PZM. Zanim zaczniemy bardziej szczegółowo pisać o Sześciodniówce FIM warto przypomnieć ogólne założenia tej wielkiej imprezy, która po raz pierwszy od wielu lat nie odbędzie się ani w Czechosłowacji, ani w Niemieckiej Republice Federalnej tylko w Austrii. Dotychczas bowiem panował zwyczaj, że Sześciodniówkę organizował ten kraj, którego zespół zdobył w poprzednim roku Nagrodę Międzynarodową. **Obecnie zmieniono ten przepis i wobec tego organizację powierzono Austrii, chociaż Nagroda Międzynarodowa powędrowała w 1959 r. do Czechosłowacji.**

Polska wystawia w bieżącym roku zarówno zespół do walki o Nagrodę Międzynarodową jak i o Srebrną Wazę, nie mówiąc o drużynach klubowych i zespołach fabrycznych. **Wszyscy Polacy dosiadać będą motocykli krajowej produkcji. W poprzednich Sześciodniówkach dominował w naszej ekipie sprzęt zagraniczny. Ponieważ produkcja krajowa nie była jeszcze zbyt rozwinięta nie mogliśmy startować w Nagrodzie Międzynarodowej, gdyż w myśl regulaminu zespół narodowy musi jechać na sprzęcie produkcji krajowej, i to w dodatku na trzech typach motocykli.** Nasz debiut w **Międzynarodowej** w roku ubiegłym nie wypadł zbyt imponująco z winy źle przygotowanego sprzętu. Należy mieć nadzieję, że w tym roku historia się nie powtórzy.

Ubiegłoroczny start w **Srebrnej Wazie** wypadł gorzej niż poprzednio... z winy sprzętu zagranicznego. Tak więc pechowo złożyło się, że podczas jednej Sześciodniówki zawiodły jednocześnie motocykle mniej i bardziej renomowane.

Tegoroczna Sześciodniówka ma historyczne znaczenie dla skuterów. **Po raz pierwszy bowiem znajdą się one na trasach tej imprezy. Międzynarodowa Federacja Motocyklowa miała wiele trudności z ustaleniem definicji skutera, jednakże po dłuższych dysputach uchwalono tymczasowe zasady, jakim musi odpowiadać pojazd jednośladowy by mógł być zaliczony do kategorii skuterów.** Działacze FIM doszli do słusznego wniosku, że trzeba przede wszystkim umożliwić start tym pojazdom w Sześciodniówce, a dopiero później cyzelować definicję.

Polska oczywiście wyśle **OSY,** które wezmą udział w premierze swego „skuterowego rodu" na Sześciodniówce. Zresztą nasz udział nie powinien być tylko symboliczny. Pamiętamy przecież doskonale świetną postawę OS na poprzednim i niezłą — na ostatnim Rajdzie Tatrzańskim. Również mamy w pamięci sukcesy, odnoszone przez te sympatyczne „owady" w NRD. I dlatego oczekujemy od OS dobrych wyników.

W dotychczasowych Sześciodniówkach jedynie na zakończenie odbywała się próba specjalna — szybkości na obwodzie zamkniętym. **Po zmianie regulaminu, prób takich w Austrii będzie znacznie więcej. Będą one zresztą bardziej zróżnicowane. I tak oprócz próby szybkości płaskiej, będą próby szybkości górskiej oraz szybkości na odcinku ograniczonym — ze startu zatrzymanego.** Wymagać to więc będzie znacznie wyższych kwalifikacji jeździeckich, które dotychczas nie były tak eksponowane na Sześciodniówce jak np. jakość sprzętu, będąca najważniejszym chyba czynnikiem dla uczestników „Six Days".

Tych kilka uwag wstępnych trzeba na pewno zakończyć kilkoma zdaniami na temat pogody. Tradycyjnie bowiem, podobnie jak podczas naszego RT, Sześciodniówki toną w potokach deszczu. Czasem, jak w Spindlerowym Młynie, zdarza się nawet, że zawodnik wjeżdżający coraz wyżej, ze strefy deszczu wpada w strefę śniegu i kołami łamie lód na zamarzających kałużach.

A może w tym roku jesień będzie ładniejsza niż lato? Zobaczymy.

W.K.

POGRZEB Inż. Z. SOKOŁOWSKIEGO

Na pogrzeb wiceprezesa sportowego Polskiego Związku Motorowego — inż. Zenona Sokołowskiego zjechały delegacje ze wszystkich zakątków kraju. Przed trumną niesiono dziesiątki wieńców. Wśród innych były tam wieńce od ZG PZM, FIM, federacji zagranicznych oraz od Zarządów Okręgowych PZM i organizacji sportowych w Polsce. Kto nie mógł przybyć osobiście na pogrzeb tego zasłużonego działacza sportu motorowego przysyłał telegram kondolencyjny. Telegramy takie nadesłały niemal wszystkie narodowe federacje motocyklowe i motorowe, zrzeszone w FIM. Nadeszły także kondolencje od wielu działaczy z zagranicy i kraju. Wszystkich zaskoczyła i głęboko zasmuciła wiadomość o nagłej śmierci jednego z najpopularniejszych działaczy motorowych Polski.

Zmarłego pożegnali towarzysze pracy zawodowej i społecznej. W imieniu członków PZM przemawiał prezes ZG inż. R. Pijanowski.

A JEDNAK WESKÓWKI

Naturalnie odcinek jazdy stylowej na którym decydowały się losy wielu zawodników podczas Rajdu nazywał się Weskówki, a nie Weksówki — jak zdołał przekonać nasz warszawski zespół redakcyjny pewien „znawca Zakopanego" pod nieobecność sprawozdawcy Motoru z MRT. Za ten błąd w sprawozdaniu z XVIII a nie jak podaliśmy XXIII Rajdu — przepraszamy!

NIE WYSOKA TECHNIKA LECZ

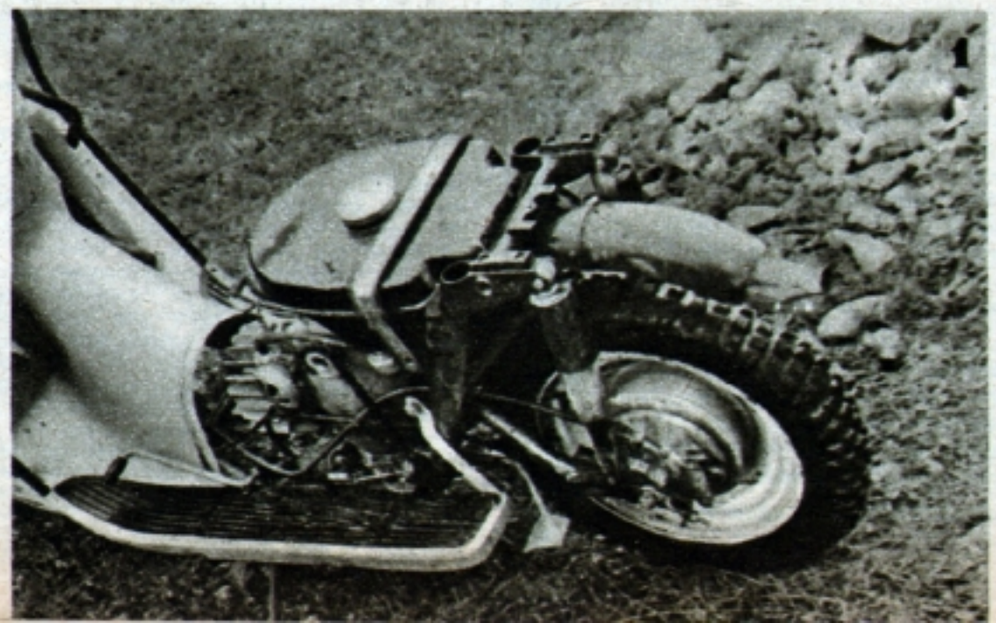
Na tegorocznym MRT nie można było zobaczyć żadnych rewelacyjnych pojazdów. Może zresztą zdążyliśmy się do nich przyzwyczaić. Nie cieszy już oka widok ultra-lekkich pojazdów ze Szwecji, ani też — rodzimych głazołazów w postaci Junaków, SHL-ek i COD-ów. Wszystkie te pojazdy wydają się takie same, bez udoskonaleń i innowacji. W zakopiańskim parku maszyn czuliśmy się jak reporterzy poszukujący nowości technicznych wśród rowerów startujących w Wyścigu Pokoju.

Ciekawostki techniczne dotyczyły jedynie detali. Na przykład Ariel 500, na którym Sammy Miller odniósł indywidualne zwycięstwo, wyróżniał się sposobem w jaki zostały „oprofilowane" wszelkie wystające części tego zupełnie ortodoksyjnego pojazdu. Dźwignia rozrusznika, dźwignia zmiany biegów i układ wydechowy — wszystkie te na ogół sterczące akcesoria zostały jakby wprasowane w główny masyw maszyny.

Dzięki zastosowaniu uszczelnień bębnów hamulcowych, Miller nie dokonywał regulacji hamulców w czasie całej trzydniowej imprezy. To był motocykl **przygotowany**.

W maszynie tej jak zresztą i w innych pojazdach angielskich zwracał uwagę pokaźny kąt skrętu kierownicy, dla zwiększenia którego przednia część zbiornika paliwa była zwężona. Podnóżki ustawione zdecydowanie z tyłu umożliwiały podrywanie przodu maszyny w miejscach, gdzie wymagała tego sytuacja. O dziwo! Większość brytyjskich maszyn nie posiadała kulistych zakończeń dźwigni kierownicy. Szybkościomierze — wymagane lokalnymi przepisami umieszczone były w najdziwaczniejszych miejscach, najczęściej obok silnika, gdzie naprawdę trudno sięgnąć wzrokiem siedząc przy kierownicy.

Niemieckie pojazdy w odróżnieniu od angielskich i polskich jak w pierwszym rzędzie COD i SHL, sprawiały wrażenie zbytniej masywności, objawiającej się takimi imponderabiliami jak: duże, blachą kryte powierzchnie, wielkie obudowy, a nawet i kompletne lampy przednie. Pojazdy te, a w szczególności modele z Zschopau przypominały do złudzenia poczciwe pojazdy turystyczne. Jednak pozory potrafią wprowadzić człowieka w błąd. Pomimo zbędnego balastu MZ-ki spisały się bardzo dobrze. Znosiły najtrudniejsze warunki na trasie i potrafiły niejednokrotnie zatuszować niedomagania swych nie zawsze najlepszych jeźdźców. Zajęcie drugiego miejsca, za obsadzonym gwiazdami zespołem fabrycznym CZ—to duży sukces i pewnego rodzaju wskaźnik na przyszłość. W MZ-kach najbardziej podobało się naprawdę szczelne osłonięcie łańcucha napędowego. Nawet konserwatywni Anglicy przyznawali, że obsługa obłoconego łańcucha na



Drużyna Polskiego Związku Motorowego, która występowała w Anglii p.n. Polisch Touring Team. Od lewej stoją: mechanik E. Filipowski, S. Rurarz, F. Kapała, J. Malinowski, M. Polukard, P. Waloszek. Klęczą od lewej: B. Kacperek i K. Pociekowicz. Siedzi na motocyklu kpt. zespołu M. Kaiser.

PO ANGIELSKIM EGZAMINIE

(Korespondencja własna Motoru)

M. Polukard wygrywa pojedynek z angielskim żużlowcem na torze New Cross (najtrudniejszy tor w Anglii). Na mecie Polak będzie pierwszy.

Zupełnie dla mnie nieoczekiwanie znalazłem się w wielce niezręcznej sytuacji. Przypadek zadecydował, że na kilkanaście godzin przed wyjazdem ekipy żużlowej PZM na tourneé do Anglii wyznaczono mnie na kierownika ekipy. Miałem jechać jako sprawozdawca, w rezultacie jednak pojechałem jako człowiek obarczony znienacka ogromem obowiązków, odpowiedzialności etc. Spróbuję podołać temu zadaniu — jako dziennikarz. Jeśli jednak dopatrzycie się w mojej relacji oceny kierownika zespołu — wybaczcie.

PRZESTANMY SIĘ UMARTWIAC

Przed wyjazdem na Wyspę, zamieściłem w „Motorze" optymistyczny horoskop na temat meczy, jakie nasi żużlowcy mieli rozegrać z Anglikami. Oceny, rozważania, przewidywania wyników, całe te nieszkodliwe zabawy sportowe, uprawiane przez ludzi parających się piórem, nie są niczym nowym. Tymczasem pewna grupa działaczy, artykuł mój potraktowała całkiem serio. Nie zdążyłem dobrze kości rozprostować po podróży, a już na lotnisku, ba! — na jego płycie powitano mnie pytaniami z gatunku — no i co? Co teraz będzie?

Nic. A co ma być? Kiedyż wreszcie pozbędziemy się cmentarno-patetycznych nastrojów z powodu meczu przegranego z samymi mistrzami? Przy czym muszę lojalnie stwierdzić, że Anglicy byli o jeden stopień lepsi niż zwykle, nasi natomiast żużlowcy o dwa stopnie gorsi od tych, jakich znamy ich u nas z meczy ligowych. Doskonałe natomiast — mimo wszystko — były zawody. Zgodnie stwierdziła to cała sportowa prasa angielska, opinia ta znalazła pełne pokrycie wśród publiczności, tłumnie wypełniającej trybuny wszystkich sześciu stadionów. Wyniki uzyskane przez naszych żużlowców we wszystkich meczach mogą zmylić. Sugerują, być może, jazdę gęsiego lub przypuszczenia, że na torze „nic się nie działo".

A tymczasem działo się dużo ciekawych rzeczy. Jazda, niezwykle zacięte pojedynki naszych ambitnych żużlowców, wprawiały w zachwyt angielskich kibiców. Najbardziej charakterystyczną ilustracją ta kiej właśnie sytuacji może być fakt, że mimo przegranych meczy poprzedzających ostatnie zawody naszej drużyny w Norwich, na ten właśnie mecz przyszło najwięcej publiczności. Trybuny stadionu wypełnione tu były do ostatniego miejsca; bo też na każdym torze walka toczyła się od startu do mety. Do końca każdego biegu szala zwycięstwa ważyła się na jedną to na drugą stronę. Rzecz dziwna, z reguły wygrywaliśmy 3 — 4 pierwsze biegi. Anglicy zdawali się być zaskoczeni bojowością Polaków. Potem jednak szybko dochodzili do głosu. Doskonale znając własne tory, a przy tym dysponując olbrzymimi umiejętnościami technicznymi zaczęli przejmować inicjatywę. Nasi chłopcy potrafili ich jednak zmusić do największego wysiłku.

KACPERAK ZASKOCZYŁ WSZYSTKICH

To fakt niezaprzeczalny. Bernard Kacperak, bardzo uzdolniony zawodnik częstochowskiego Włókniarza zaskoczył wszystkich wynikami uzyskanymi w Anglii. W przekroju sześciu rozegranych przez nas meczy, był on najlepszym zawodnikiem polskiego zespołu. Kacperak zaskoczył zresztą nie tylko nas, lecz także Anglików, którzy go dotąd zupełnie nie znali, a którzy chcieliby go widzieć w przyszłym roku w jednej z angielskich drużyn ligowych. Jak zdążyłem się zorientować, klub Coventry chętnie widziałby w swoim zespole Pawła Waloszka, który zżużowałby jeżdżącego tam w bieżącym sezonie Henryka Żyto, natomiast na Kacperaka ostrzy sobie apetyt menażer zespołu Leicester, goszczący w tym roku w swej drużynie Stefana Kwoczałę. Stary Hoskins natomiast, dalej trwa przy swoim projekcie sprowadzenia na przyszły sezon do New Cross Mietka Połukarda, który doskonale czuje się na tamtejszym torze (w meczu w New Cross Połukard zdobył 11 punktów).

Pragnę podkreślić, że mecze o których mowa w niniejszym artykule, w żadnym stopniu nie obniżyły naszej — tak, *popularności* w Anglii. Wprost przeciwnie, Anglicy twierdzą, że pokazaliśmy się z jak najlepszej strony i spotkanie z Polakami uważają za ciekawe i wyjątkowo udane. Mówią już nawet o wybraniu dogodnych terminów na podobne tourneé w roku przyszłym. Wywnioskowałem, że mają nawet pewne obawy, czy zechcemy przyjechać. Byli by bardzo zawiedzeni, gdyby miało stać się inaczej.

Muszę tu dodać, że żużel w Anglii w porównaniu z rokiem ubiegłym powoli odzyskuje dawną popularność. Na zawody przychodzi dużo więcej ludzi niż rok temu. Powołana do życia z początkiem sezonu 10-cio drużynowa II liga przeżywa okres swego rodzaju prosperity. Mecze prowincjonalnych II-ligowych zespołów, w których startują weterani angielskiego żużla cieszą się dużym powodzeniem w małych angielskich miasteczkach. Ogląda je z reguły 5—7-tysięczna publiczność. A więc sytuacja poniekąd lepsza niż w I lidze angielskiej.

DLACZEGO PRZEGRALIŚMY?

Odpowiadając krótko można by odpowiedzieć: Anglicy są nadal klasą, byli zdecydowanie lepsi. Porażki były nieuniknione. Ani ja, ani stu innych działaczy wziętych razem czy osobno nie wymyśli recepty na pokonanie Anglików przez naszą reprezentację. Kolosalna jest różnica struktur organizacyjnych, jaka dzieli żużel angielski od polskiego. O tym, że każdy zawodnik jest tam zdany tylko i wyłącznie na swoją zaradność, umiejętności przygotowania sprzętu pisałem niejednokrotnie, nie będę więc powtarzał. Powiem jedynie, że po tej linii winna pójść główna linia dalszego szkolenia naszych żużlowców. Zasadniczą przyczyną przegranych, były angielskie tory. Tam nie da się „kręcić kółek"; żeby mieć wyniki, trzeba jeździć technicznie. Dlatego bardzo dobrze wypadł w Anglii Kacperak.

Tylko wola walki, ambicja i brawura naszych zawodników sprawiły, że nie przegraliśmy meczy wyższym stosunkiem punktów.

Dobry przykład. W domu, w którym mieszkamy i codziennie przemierzamy schody, możemy nawet w zupełnych ciemnościach biec po stopniach bez obawy potknięcia się. Ale niech to spróbuje zrobić człowiek zupełnie obcy... To samo z torami.

Sprzęt mieliśmy dobry, starannie przygotowany do zawodów przez mechanika kadry narodowej p. E. Filipowskiego. Jeśli zdarzały się defekty, to raczej w sprzęcie klubowym zabranym do Anglii w wyniku braku zaufania niektórych zawodników do motocykli „kadrowych"...

Oczywiście w ocenie swej mogę się mylić, nie mieć racji. Może ktoś lepiej zorientowany gdzie indziej widzi przyczyny, które nie pozwoliły nam wrócić z Anglii w glorii zwycięzców. Co do jednego jestem jednak gotów dyskutować do upadłego, to mistrzostwo angielskich żużlowców. To nie ulega wątpliwości. A zresztą — przyjadą w pierwszych dniach października do Polski na trzy mecze. Zobaczymy.

STEFAN KUBIAK

TECHNOLOGIA PRZYGOTOWANIA

trasie to strata ładnych kilku minut dziennie, nie mówiąc już o tym, że łańcuch po imprezie nadaje się wyłącznie do wyrzucenia.

W warunkach tegorocznego RT, premiowane były dobre osłony łańcucha, mocne ramy i NAPRAWDĘ wodoszczelne instalacje zapłonowe (ku uwadze firmy Lucas!) oraz zasilania. Właśnie te wyżej wymienione niedociągnięcia w zakresie technologii przygotowania kosztowały brytyjski zespół narodowy utratę trzech członków zespołu narodowego.

Mówiąc o sprzęcie brytyjskim trudno nie wspomnieć o nowym przybyszu, na którego postawił również zespół narodowy Szwecji. Jest nim najmniejszy z rodziny Triumph-ów dwusetka model Tiger Cub, która posiada wspaniałe właściwości trakcyjne. Dysponując maksymalną prędkością w granicach 95 km/godz. przyspieszeniami lepszymi od dobrej rajdowej 350 i bardzo dobrym momentem obrotowym począwszy od niskich obrotów, ta miniaturowa rajdówka umożliwiała próbny podjazd non stop na Luboń i to naprawdę bez trudu. Jednak pomimo to, że Roy Peplow wygrał Szkocką Sześciodniówkę na podobnym modelu — naszym zdaniem, na Tatrzański jest to pojazd trochę zbyt filigranowy. Na Rajd Sudecki — a na pewno głosowałbym za nim.

Jedna zagadka na deser! Dlaczego firmy, które w swych seryjnych modelach lansują zawieszenia kół przednich na widelcach uchylnych jak MZ i SHL, w fabrycznie zgłoszonych modelach rajdowych stosują widelec teleskopowy?

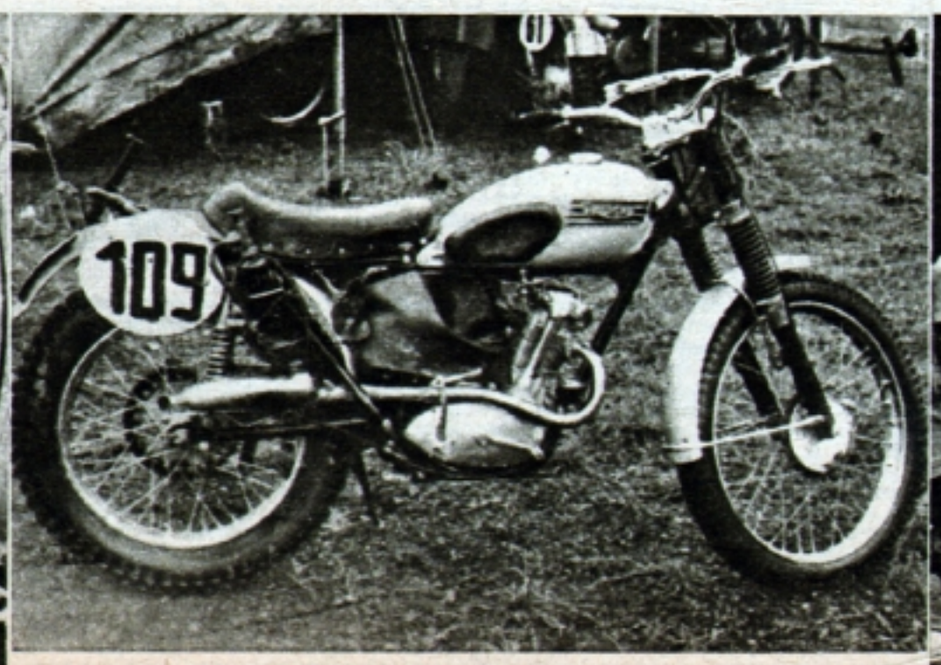
Tekst i zdjęcia:
ANDRZEJ ZIELIŃSKI
ST. SZELICHOWSKI

PODPISY POD ZDJĘCIA

1. Skutery OSA, które na Rajdzie Tatrzańskim zdawały egzamin przed tegoroczną Sześciodniówką posiadały już terenowe ogumienie, którego brak w ubiegłym roku przysporzył wiele kłopotów startującemu na warszawskim skuterze Malcowi. Złośliwi twierdzą, że w ubiegłym roku było zwykłe ogumienie i OSA Rajd ukończyła, w bieżącym — OSY „utonęły" mimo wyposażenia je w opony ze specjalnym terenowym bieżnikiem, nawulkanizowanym na zwykłą 14-kę. Polepszono warunki chłodzenia maszyn, choć poszerzony wlot powietrza jest przecież zasłonięty płaszczem kierowcy. Właściwie skuter niewiele różnił się od egzemplarzy dostępnych w sklepach. Zasadnicza różnica to wyposażenie rajdowej OSY w silnik 175 cm³.

2. Niektórzy zawodnicy transportowali swe maszyny holując je bezpośrednio za samochodami, po zdjęciu przednich kół. Tak też uczynili austriaccy zawodnicy, bracia Leitner, którzy przeholowali za Mercedesem dwa umieszczone obok siebie motocykle. Inny austriacki zawodnik przywiózł swą maszynę umieszczoną za małym Steyr-Punch 500 (na zdj.)

3. W pogoni za lekkością pojazdu: AJS 350-Claytona posiadał nawierconą dźwigienkę rozpieracza szczęk hamulcowych. Filigranowy bęben hamulcowy Ø 152 mm niestety nie zdał egzaminu na długodystansowej imprezie. Okładziny szczęk hamulcowych uległy zupełnemu zniszczeniu na skutek działania tatrzańskiego błota

4. Angielska dwusetka TRIUMPH TIGER CUB. Prosimy zwrócić uwagę na osłonięcie układu zasilania motocykla

5. Choć ekipa fabryczna WFM była skromna, wystąpiła w Zakopanem z efektownym namiotem oraz fabrycznym furgonem. Ekipy Kieleckiej SHL — nie było widać na Tatrzańskim Rajdzie. Najbardziej handlowo przygotowała się do imprezy SFM ze Szczecina: na samochodzie ciężarowym pod transparentem, zaimprowizowano sklep z poszukiwanymi częściami zamiennymi. Nie dziwota, że dookoła sklepu gromadzili się liczni właściciele Junaków, których sporo ściągnęło na imprezę motocyklową do Zakopanego.