



SAM na start

przez Zbigniew Kluczkowski | 10 listopada, 2024

0 komentarzy

Po II wojnie światowej sport samochodowy w Polsce nie był jeszcze zorganizowany. Ludność odradzającego się kraju bardziej była pochłonięta jego odbudową a jedynie włoski Fiat po wojnie przymierzał się do produkcji nowoczesnego modelu dla indywidualnych potrzeb Polaków. Niestety ówczesne władze PRL wysłuchały rady „przyjaćielsko nastawionych” władz ZSRR i zamiast nowoczesnego Fiata w nowym zakładzie na Żeraniu zaczęto montować przestarzałą Pobjedę. Ta jednak do sportu się nie nadawała.

W organizowanych wyścigach brały udział albo przedwojenne, cudem ocalałe pojazdy, albo to, co dziś można nazwać kit-carem (czyli "po naszemu" SAM-em). Te ostatnie wymagają szerszego opisu, gdyż polska myśl inżynierska tamtego okresu wcale nie pochodziła od wybitnych teoretyków mechaniki a od ludzi, którzy „metodą prób i błędów” potrafili stworzyć prawdziwe wyścigówki składając je z powszechnie dostępnych mechanizmów kilku pojazdów. Pierwsze tego typu konstrukcje powstały już w 1946 roku.

Popularność amatorskiego ścigania SAM-ami była na tyle duża, że zaczęto je produkować na większą skalę. W tym prym wiódł katowicki Ośrodek Budowy SAM-ów, który na początku lat 50-tych zbudował kilkanaście sztuk takich pojazdów. Osobą, która zainicjowała montowanie takich pojazdów był Michał Nahorski – znany katowicki zegarmistrz i ... kierowca wyścigowy, który przed wojną ścigał się na motocyklach. Konstrukcje typu „SAM” wówczas były jedyną możliwością posiadania pojazdu wyścigowego.

Michał Nahorski (1909-1959)



Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe

Nahorski, choć posiadał piękne zabytkowe Bugatti oraz Lancię, te nijak miały się do nowoczesnych wyścigowych konstrukcji. Pierwszy profesjonalny, wyścigowy „SAM MN” (czyli pojazd konstrukcji w/w „zegrarmistrza”) miał właśnie napęd Lancii, ale wzmocniony przez Rudolfa Wrocławskiego oraz nadwozie „wyklepane” w zakładzie karoseryjnym braci Grychtotów. Pojazd już w 1953 roku odnosił sukcesy gromiąc nawet BMW 328, które choć starego typu, nie pozwalało dotąd innym sięgnąć po laur zwycięstwa.

Podobne teksty: ["Złota plaża mi się marzy..." - używane kabriolety na lato](#)

W tym samym czasie swoje nowe „Bugatti” złożone z części Volkswagena i Fiata na torach ujeżdżał Wiesław Gawron. Wbrew wielu źródłom – pierwotnie był to oryginalny model francuskiej marki, ale niestety awarie i problemy z częściami spowodowały, że rozwiązania techniczne konstrukcji Jeana i Ettore musiały ustąpić miejsca prostszym i tańszym przez co ten pojazd zatracił swoją oryginalność i dziś często w wielu publikacjach jest określamy jako SAM. Późniejsze konstrukcje często wzorowano na bolidach Formuły 1 i 2.

Wiesław Gawron i jego „Bugatti”



Źródło: kwa-kwa.pl

Pierwszy pojazd zgodny w duchem włoskiej wytwórni Superleggera, czyli o lekkiej zabudowie na bazie kratownicy z rurek stworzono w Warszawie. Bolid miał silnik o pojemności nieznaney, ale został sklasyfikowany w kategorii „ponad 1600” i na torze w Poznaniu w pamiętnym (nie dla motoryzacji) 1956 roku wygrał zawody. Jak na amatorską konstrukcję prowadził się bardzo pewnie. Pojazd był na tyle udany, że tuż po sukcesie warszawski PZMot podjął rękawicę rzuconą przez amatorów.

Tak oto powstał bolid Rak, którego wygląd i osiągi zainteresowałyby (podobno) nawet inżynierów Porsche. Rak początkowo napędzany był silnikiem Trumpho a poj. 650 cm³ i mocy 45 KM. Jego bliźniacze konstrukcje – Kraby miały nieco większy silnik firmy Meteor o poj. 700 cm³, ale o nieznaney mocy. Podczas, gdy Kraby miały zawieszenie od Fiata Multipli, Rak miał oryginalne stworzone przez polskich inżynierów. Choć trudno to uwierzyć pojazdy te ważyły tyle, co nic – zaledwie nieco ponad 300 kg.

Rak



Źródło: kwa-kwa.pl

Wszystko to dzięki znacznemu ograniczeniu liczby podzespołów oraz rozwiązaniom technicznym, które zadziwiali – tak, jak np. pompa paliwa napędzana wahaniami zawieszenia czy wówczas modne, optyczne nadwozie zbudowane na wzór pontonu (w odmianie z zabudowanymi kołami). Polski Rak swoimi osiągnięciami i wyglądem przypominał ówczesne, niezwykle delikatne modele Porsche. Ogółem zmontowano 29 sztuk – w kilku specyfikacjach, w tym najwięcej dla „Formuły Junior”. Ostatnie Raki zmontowano w 1970 roku.

Podobne teksty: [Terenowy Ford prosto z Brazylii](#)

Nowa seria „Formuła Polonia” rozgrywana od 1971 roku była oparta o nową specyfikację. Przepisy jak i również odpowiednie bolidy wyścigowe zostały opracowane w warszawskim Ośrodku Techniczno-Zaprzęciowym, gdzie od lat 60-tych montowano Raki. Nowe pojazdy mogły ważyć do 420 kg a napęd przejęto z Dacii, Łady lub „Dużych Fiatów” – oczywiście silniki znacznie przerabiano. Osiągały moc rzędu 100-160 KM a „czerwone pole” obrotomierza kończyła liczba 10.

Bolid Formuły Polonia z sezonu 1976



Źródło: sport.cermotor.com.pl

Pojazdy oznaczone jako Promot 1, Promot 2 i Promot 3 były kolejnymi generacjami wyścigówek. Brały udział w wyścigach na zagranicznych torach – często z sukcesami. Pomimo rozwoju techniki nadal używano części z ogólnie dostępnych pojazdów wyprodukowanych w „Demoludach”. Niestety ich konstrukcja była unormowana, w skutek czego powoli przestawały być SAM-ami a stawały się profesjonalnymi konstrukcjami. Ostatnie wyścigowe SAM-y powstały w 1986 roku a dopiero w 2000 roku zniknęły z torów.

Tak naprawdę o polskich wyścigówkach niewiele wiemy. Większość z nich była konstrukcjami „Made in Garaż”, które nieustannie poprawiano. Wszystko to było w czasach, kiedy o dostępie części nie było mowy a władza nie była przychylna sportom motorowym (uważane były za „niepotrzebną rozrywkę dla bogatych”). W latach 90-tych pojawiło się wiele firm, które oferowały w Polsce sportowe kit-cary, ale w pierwszych latach nowego wieku zbankrutowały z powodu braku zainteresowania Klientów.

Visited 9 times, 1 visit(s) today

Kategoria: [Historyczne wpisy](#) Tagi: [FormułaPolonia](#), [kitcar](#), [KRAB](#), [MichałNahorski](#), [RAK](#), [SAM](#), [WiesławGawron](#)

Nawigacja wpisu

← [O Ładzie, czyli z ziemi włoskiej do ... ZSRR](#)

[DNA marki według „Historii...”](#), #2 – Audi →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

[Dodaj komentarz](#)

[f](#) [@](#) [in](#) [X](#)

Wyszukiwarka:

[Szukaj](#)

Pogoda:

Lódź

Teraz, 05 sierpnia, 17:00, Środa

38°C

11 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Dobra

PM 2,5: 112%
PM 10: 44%

Dziś

38°C

Jutro

32°C

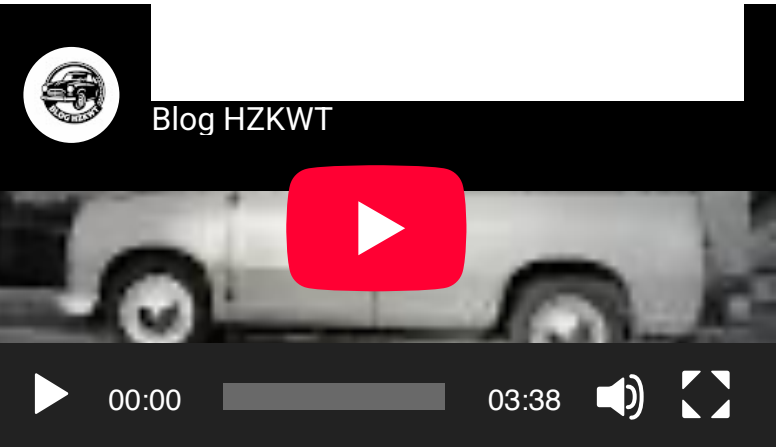
Godzina po godzinie ▶
Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

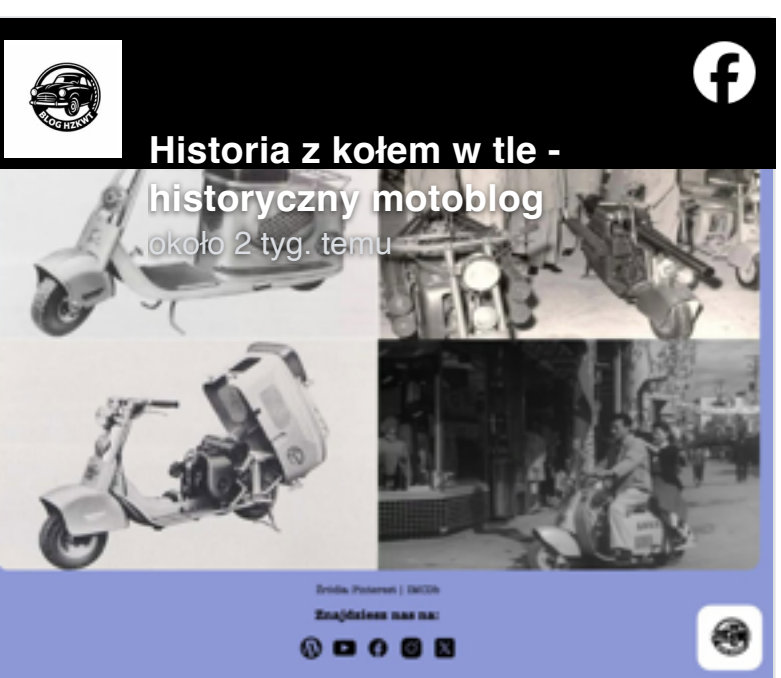
Wyszukuj według kalendarza:

sierpień 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						
« lip						

Najnowsze na Youtube:



Popularne na Facebook:



25.07.2026 Srebrny gołąb I

#historiazkołemwtle

Skuter marki Mitsubishi z serii „Silver Pigeon” pozwolił dawnemu producentowi samolotów wznowić produkcję. Czy jedna z wielu wersji tego skutera „czegoś” Wam nie przypomina? Podpowiedz - pewnej włoskiej maszyny w nietypowej wersji wyposażenia. #Mitsubishi #skuter #Vespa #SilverPigeon ... Wyświetl więcej

[Polub](#) [Skomentuj](#) [Udostępnij](#)

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt · Obserwuj

02-08-2026 Gdy Syrena jest za mała | [#historiazkołemwtle](#)

Syrena Mikrobus to przodek dzisiejszych MPV i kombiwanów. W środku 7 miejsc, możliwy napęd od Wartburga i niepewana przyszłość - pomimo zainteresowania ze strony mediów i przyszłych klientów. Catość

youtube.com

Gdy Syrena jest za mała

3:38 PM · 2 sie 2026

1

Odpowiedz

Skopi...

[Przeczytaj więcej w serwisie X](#)

Komentarze:

Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcję

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Wynalazki z Via Abetone 4

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km...

Syn Forda

Tagi:

AlfaRomeo (11) Audi (7) Bentley (9) BMW (23) Bugatti (14) Cadillac (7) cechy-marki (42) cennyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (12) DNAMarki (35) felieton (70) Ferrari (18) Fiat (26) Ford (16) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Mercedes (24) MG (6) napęd elektryczny (6) Nissan (10) normyspalin (6) Opel (8) Packard (6) Peugeot (14) plebisyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (10) pojazdywojskowe (12) Porsche (13) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (10) Renault (11) RollsRoyce (6) streamliner (5) SUV (9) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 13 934

Wszystkie wpisy: 529

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress