

Dwa koła i silnik

Dwa koła i silnik – to najkrótsza definicja motocykla. Nasze Prawo o ruchu drogowym tak definiuje ten jednoślad: pojazd samochodowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół. Natomiast motorower to pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość do 45 km/h.

Motocykle dwukrotnie gościły już na łamach naszego cyklu przy okazji prezentowania innych zabytków techniki („Zabytki techniki policyjnej” – ATEST 5/2014; „Motoryzacja PRL” – ATEST 11/2015). Tym razem będą głównym tematem.

Pierwszy jednoślad powstał w 1869 r. we Francji i miał silnik parowy. Ale napęd ten – wykorzystywany z powodzeniem w kolejnictwie i żegludze – nie był odpowiedni dla małych pojazdów. Pierwszy motocykl napędzany benzynowym silnikiem spalinowym (nosił nazwę Einspur, czyli jednoślad) zbudował w 1885 r. Gottlieb Daimler (widzimy go na ilustracji powyżej). Daimler był przede wszystkim konstruktorem silników spalinowych i motocykl posłużył mu właściwie tylko do testów. Później nie zajmował się już jednośladami, koncentrując się na samochodach. Ideę spalinowego jednośladu kontynuowali inni konstruktorzy, m.in. bracia Hildebrandowie, którzy wspólnie z Wolfmüllerem uruchomili w 1894 r. pierwszą na świecie seryjną produkcję

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



motocykli. We Francji bracia Wernerowie skonstruowali pojazd będący właściwie rowerem wyposażonym w silnik zamontowany z przodu nad przednim kołem (podobnie jak skonstruowany w Polsce w latach 50. XX w. doczepny silnik Gnom). W 1901 r. Wernerowie zmodyfikowali swój pojazd i umieścili silnik nisko między kołami. Ten system stosuje się do dnia dzisiejszego. Z początkiem XX w. popularność motocykli zaczęła rosnąć, powstawały kolejne firmy – m.in. w Ameryce: Indian, Harley Davidson, Pierce, Excelsior. Pojawiały się nowe rozwiązania, np. firma Indian wprowadziła stosowany do dziś system sterowania przepustnicą za pomocą obrotowego uchwytu kierownicy. Dotychczasowy napęd tylnego koła za pośrednictwem paska zastąpiono wałkiem (belgijska firma FN) lub łańcuchem (brytyjski



Scott, który wprowadził także nożny rozrusznik oraz teleskopowy widelec). Pojawiły się szybkoobrotowe wielocylindrowe silniki, z cylindrami w układzie rzędownym, widlastym i przeciwnym (bokser). Elektryczny rozrusznik i hamulce tarczowe – to już lata 60. XX w.

Początkowo przeznaczone do indywidualnej komunikacji i do rekreacji motocykle znalazły zastosowanie w pracy zawodowej. Powszechnie wykorzystuje je policja, straż graniczna, kurierzy, serwisanci, poczta, niekiedy też służby medyczne. Kiedyś często stosowano je również w wojsku. Fot. 1 przedstawia wojskowy M-72 750 cm³ prod. ZSRR z 1961 r. (produkowano je od 1939 r. – były kopią niemieckiego BMW R-71). Na wózku bocznym zamontowany jest ręczny karabin maszynowy.

Do celów sportowych wykorzystywano motocykle właściwie od początku ich istnienia (pierwszy wyścig odbył się w 1894 r.). Współczesne motorowe dyscypliny sportowe to wyścigi drogowe, rajdy (m.in. trial i enduro), motocross, wyścigi na torach żużlowych, lodowych





i trawiastych. Do każdej z tych dyscyplin są odpowiednio przygotowane konstrukcje.

Motocykle to w dzisiejszych czasach w dużym stopniu domena hobbystów. Jedni pokonują przestrzeń na najnowocześniejszych modelach, innym sprawia satysfakcję posiadanie (a często i eksploatacja) zabytkowych maszyn własnoręcznie odrestaurowanych. Mamy w Polsce około 20 muzeów motoryzacji, ale zabytkowe jednoślady możemy oglądać nie tylko tam. W Poznaniu odbywają się corocznie targi motoryzacyjne Motor Show. Poświęcone są nowościom przemysłu motoryzacyjnego, ale jeden pawilon jest zawsze przeznaczony na ekspozycję zabytków (w ubiegłym roku odbyła się nawet odrębna impreza wystawowa – Retro Motor Show 2016). Oto kilka zabytków, jakie mogliśmy obejrzeć w róż-

nych latach. Fot. 2 – Harley Davidson JD 1200 z 1925 r. z wózkiem bocznym, fot. 3 – Zündapp KS 600 z 1939 r., fot. 4 – angielski Ariel 350 z 1952 r. (firmę wykupiła BSA w 1951 r., ale marka Ariel przetrwała do 1967 r.), fot. 5 – niemiecki NSU 250 z 1932 r., fot. 6 – francuski Motobécane z 1923 r. (zwróćmy uwagę na napęd paskowy z dużym przełożeniem i lampą karbidową; obecność pedałów sugerowałaby, że jest to motorower, ale jest to motocykl, bo silnik ma pojemność 98 cm³), fot. 7 – francuski tandem DERNY z 1939 r. (to też motocykl, bo ma poj. 98 cm³).

W latach 1934–39 produkowano w Polsce motocykle Sokół – modele 600 RT i CWS M111 – przeznaczone przede wszystkim dla wojska. Po II wojnie światowej skonstruowano motocykl Sokół 125. Był to pierwszy powojenny polski motocykl, produkowano go w latach 1947–50. Widzimy go na pierwszym planie (fot. 8). Egzemplarz ten wchodzi w skład kolekcji p. Zbigniewa Koprasy, o którym warto w tym miejscu napisać kilka słów. Pan Kopras, prowadzący zakład mechaniki pojazdowej oraz stację kontroli pojazdów w Fiałkowie (woj. wielkopolskie) jest szczególnego rodzaju hobbystą – postanowił ocalić przed zniszczeniem maksymalną liczbę zabytkowych pojazdów. W ciągu kilkunastu lat zgromadził samych tylko motocykli

i motorowerów (ma też samochody) ponad 300, z czego większość jest na chodzie. Utworzył fundację „Centrum Motoryzacji Historycznej Zbyszka Koprasy”, której celem jest m.in. ratowanie i ochrona zabytkowych pojazdów i innych zabytków kultury technicznej i utworzenie muzeum motoryzacji (do czasu jego utworzenia zabytkowe pojazdy nie są eksponowane, a jedynie magazynowane – fot. 9). Celem fundacji jest także stworzenie w Polsce nowych zawodów w branży motoryzacyjnej. Pierwsze efekty już są – dwa lata temu minister edukacji formalnie utworzył zawód „mechanik motocyklowy”, a w Zespole Szkół Budowlanych w Poznaniu powstała pierwsza w Polsce klasa kształcąca w tym zawodzie. W ubiegłym roku p. Kopras wspólnie z p. Adamem Niedźwiedzkiem zainaugurowali akcję „Akademia Renowacji”. Polegało to na przekazaniu szkołom samochodowym w całym kraju zabytkowych motorowerów ze zbiorów p. Koprasy, w celu dokonania przez uczniów ich renowacji. Finał akcji odbył się podczas tegorocznych targów Motor Show 2017, a odrestaurowane motorowery trafiły do Centrum Motoryzacji. W przyszłości staną się eksponatami w mającym powstać muzeum. ■

Fot. 1–9 – AS, ilustracja przy tytule – <http://www.leblogauto.com/2013/01/le-saviez-vous.html>, dostęp: 16.07.2017 r.

