

Moja pierwsza miłość do Kettenkrada

Czesław Szczepanik

Zdjęcia Jerzy Kossowski



Jak to się zaczęło? Otóż trochę historii. Wiele ludzi przeżyło II wojnę światową, ale nie wszyscy mieli to szczęście, żeby zobaczyć Kettenkrada - bardzo rzadki pojazd na arenie walk w Europie i Afryce. Był rok 1944, koniec wiosny i początek lata - miałem wówczas 7 lat i uczęszczałem do ochronki Sióstr Boremeuszek w Łańcucie. Tak się złożyło, że ojciec był ogrodnikiem u hrabiego Potockiego w Łańcucie, a mieszkaliśmy na terenie parku w tzw. Ogrodniczówce - dzisiaj jest tam Państwowa Szkoła Muzyczna - blisko 3. bramy od ul.1 Maja.

W latach okupacji na terenie zamku znajdował się sztab Wehrmachtu i w związku z tym oglądałem wiele różnych pojazdów militarnych, które często dojeżdżały pod 3. bramę, a żołnierze udawali się na piechotę do sztabu znajdującego się w odległości ok. 300-350 m. Na terenie parku obowiązywał zakaz wjeżdżania pojazdami mechanicznymi, którego na ogół Niemcy przestrzegali, zdarzały się jednak przypadki, że samochody ważnych osobistości wjeżdżały za bramę w alejkę, aby zaparkować. Pewnego razu, a byłem naocznym świadkiem tego wydarzenia, przyjechał oficer wyższą rangą (miał granatowe spodnie z czerwonymi lampasami - prawdopodobnie generał) dużym czarnym dwudrzwiowym mercedesem typu kabriolet - dwa koła zapasowe w przednich błotnikach - mnóstwo chromu, wiśniowa skórzana tapicerka. Oficer ten udał się na piechotę do sztabu, a w samochodzie pozostał kierowca - żołnierz. Jako dzieciak tak byłem zafascynowany tym mercedesem, że prawie nosem dotykałem oglądając go. Był to model albo 230, albo też 320. Kierowca widząc to otworzył długie drzwi od strony pasażera i kiwnął do mnie palcem mówiąc *komm, komm...* Pamiętam, z biciem serca usiadłem na przednie siedzenie, kierowca zatrzasnął drzwi i ruszyliśmy w aleje wokół domu. Samochód jechał na I biegu bardzo wolno. Byłem oszołomiony i wniebowzięty. Było lato i byłem boso - okupacja - nie było obuwia, w zimie chodziłem w tzw. drewniakach - były naprawdę ciepłe, chociaż śnieg przyklejał się do drewnianej podeszwy.

Obok bramy, przed którą parkowały samochody Wehrmachtu, była i jest do dzisiaj figurka Św. Jana, a obok ławka, na której to, jako dzieci, przesiadywaliśmy z młodszym o 2 lata bratem i oglądaliśmy parkujące samochody i motocykle. Pewnego razu przyjechał półgąsienicowy transporter pancerny typu KFZ 251, duży z żołnierzami i zaparkował tuż przy naszej ławce. Żołnierze siedzieli na samochodzie, na kabinie i śmiejąc się coś opowiadali. Widząc nasze zainteresowanie pojazdem, jeden z żołnierzy kiwnął do mnie palcem, a gdy się zbliżyłem, uniósł mnie do góry i postawił na masce silnika. Byłem boso - maska silnika była gorąca, a do tego słońce prażyło. A więc parzyło mnie w stopy i skakałem przebierając nogami, a żołnierze mieli ubaw i głośno się śmiali. To było jedyne przykre dla mnie zdarzenie związane z motoryzacją, ale i tak byłem szczęśliwy, że stałem na samochodzie pancernym, czego zazdrościł mi brat.

Muszę dodać, że wiele razy żołnierze Wehrmachtu wozili nas różnymi pojazdami, a nawet ciężarowym Oplem Blitz na tzw. holzgas. Kierowca tego auta poczęstował nas nawet chlebem, który już zaczął pleśnieć. I tak zaraziliśmy się z bratem bakcylem motoryzacji, do tego stopnia, że często obwąchiwaliśmy maski samochodów - tak, tak - tamta benzyna pachniała nam jak perfumy, a dzisiejsza po prostu śmierdzi. Nie pachniały jedynie duże ciężarówki (diesle, no i Ople Blitz na holzgas).

Pewnego dnia późną wiosną 1944 roku, idąc do ławki obok figury Św. Jana zobaczyłem przed bramą zaparkowane 2 motocykle - DKW NZ 500 solo i BMW Sahara z koszem (miał charakterystyczny filtr powietrza na baku w kształcie hełmu), no i ten trzeci - dziwny motocykl na gąsienicach, który tak mnie zafascynował, że stałem jak zahipnotyzowany i nie mogłem oderwać od niego wzroku. Kierowców nie było, być może wcześniej poszli do sztabu zostawiając same pojazdy. Potem po latach dziwiłem się, że nie obawiali się kradzieży. To były czasy, gdy mało kto w Polsce potrafił jeździć i uruchamiać pojazdy samochodowe. Kierowca



Bardzo skomplikowany pojazd zabierał oprócz kierowcy tylko dwie osoby lub sporo ładunku



Dzięki niezwykle skomplikowanej konstrukcji gąsienic, układ jezdny typowy dla czołgów stawia bardzo małe opory toczenia



Niezwykle solidne trapezowe zawieszenie przedniego koła jest chyba jedynym łącznikiem tej konstrukcji z motocyklami

PREZENTACJA

w tych czasach to był ktoś, to był PAN. Oglądałem z bliska ten motocykl na łąkach, delektowałem się widokiem, interesowały mnie nawet szczegóły. Nie mogłem się nadziwić, dlaczego koło przednie nie ma szprych, podczas gdy stojące obok DKW i BMW Sahara miały koła szprychowe. Pojazdy te były w kolorze sahara - piasek. Tak mi się ten motocykl łąkowy spodobał, że głowiłem się, jak go zaciągnąć za bramę w rosnące obok krzaki, ale byłem za młody. W ten to właśnie sposób zaraziłem się bakcylem Kettenkrada i ciągle o nim marzyłem - po prostu zakochałem się w nim. Marzenia moje się spełniły po wielu latach, gdy udało mi się go zdobyć, ale o tym potem.

Już jako dorosły, posiadałem wiele motocykli jak SHL M05, Jawa 350, NSU 350 OSL, MZ 250, BMW 500 R5, a pozostał mi tylko BMW R2. Wracając do tematu okupacji - byłem wdzięczny losowi, że mieszkaliśmy blisko sztabu Wehrmachtu, gdzie było bezpiecznie (nie było wolno rozstrzeliwać Polaków w mieście i okolicach - taki był rozkaz sztabu) i mogłem z bliska oglądać różne ciekawe samochody militarne i motocykle. Dopiero po zakończeniu wojny dowiedziałem się, że ojciec mój należał

Chęć posiadania gotowego, jeżdżącego, a do tego jeszcze zarejestrowanego i dopuszczonego do ruchu drogowego Kettenkrada dodawała mi siłę i energii do działania.

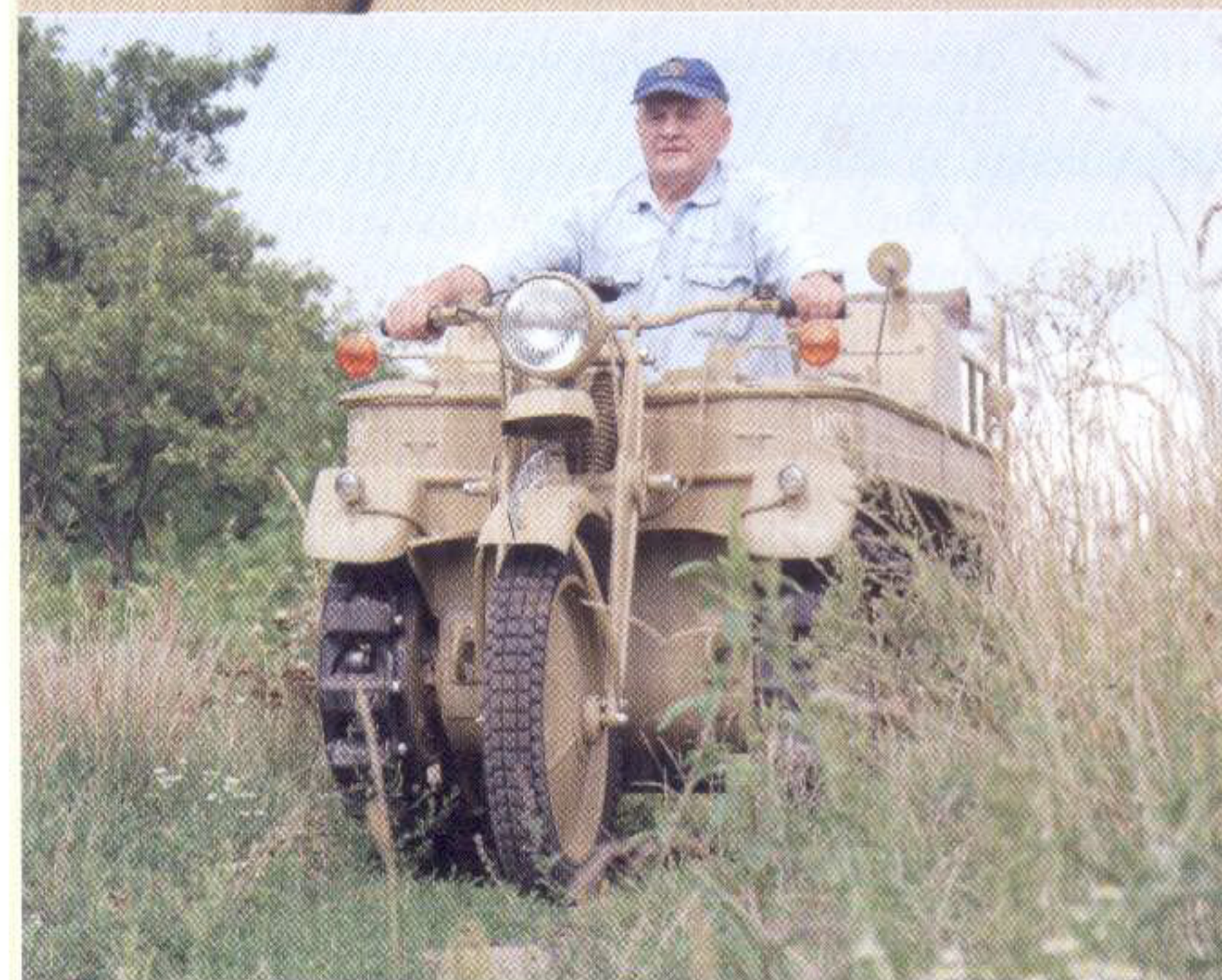
do AK i miał funkcję magazyniera broni. Magazyn znajdował się w cieplarni ogrodowej hr. Potockiego. W nocy ojciec często wychodził do magazynu, aby zabezpieczyć zdobyczną na Niemcach broń, przywożoną konnymi furmankami. Z kolei na akcje AK broń tę wydawał. Nocne wędrówki ojca powodowały jednak nieporozumienia rodzinne, gdyż matka podejrzewała, że ma kochankę itp. Przymuszalnie hrabia Alfred Potocki wiedział o tym magazynie broni - tak słyszałem od rodziców.

W początku lata 1944 byłem świadkiem ewakuacji sztabu Wehrmachtu i załadunku sprzętu na samochody ciężarowe. Stojąc za ogrodzeniem koło figury Św. Jana obserwowaliśmy to wydarzenie, podczas gdy żołnierze niemieccy siedzący już na załadowanych samochodach, tuż przed odjazdem, rzucali nam za płot cukierki i czekolady. Po ich uradowanych twarzach widać było, że wracają do Heimatu. Wtedy po raz pierwszy w życiu jadłem czekoladę. Obrazki z tych lat mam mocno zakodowane w głowie w Eastman kolorze - jak w cyfrowym aparacie fotograficznym.

Marzenia spełnione

Po latach wreszcie udało mi się zdobyć Kettenkrada, co prawda niekompletnego, ale mającego w miarę kompletne podwozie. Muszę przyznać, że byłem tak podniecony, że przez 2 tygodnie miałem temperaturę blisko ok. 40°C - przeżyłem to mocniej niż moją pierwszą randkę z dziewczyną. Tego się nie da opisać - to trzeba przeżyć. Można by rzec, że nie miałem jeszcze domu, ale miałem już fundament. Zdawałem sobie sprawę, że czeka mnie ogrom pracy, wyrzeczeń i wydatków. Chęć posiadania gotowego, jeżdżącego, a do tego jeszcze zarejestrowanego i dopuszczonego do ruchu drogowego Kettenkrada dodawała mi siłę i energii do działania.

Muszę przyznać, że warunki i środki do remontu, jakie posiadałem, były bardzo skromne - jedynie garaż własnościowy w spółdzielni mieszkaniowej, o powierzchni 20 m². Prace spawalnicze podwozia były wykonane w warsztacie samochodowym mego brata. Remont kapitalny silnika wykonywałem od podstaw, panewki, szlif wału i cylindrów - tłoki oryginalne marki MAHLE plus gruntowny remont głowicy, nowe zawory i prowadnice zaworowe, tulejki brązowe w klawiaturze. Całkowitego remontu wymagała skrzynia biegów łącznie z przekładnią główną i zwolnicami. Wymieniłem wszystkie łożyska toczne w całym układzie napędowym i we wszystkich 13 kołach.

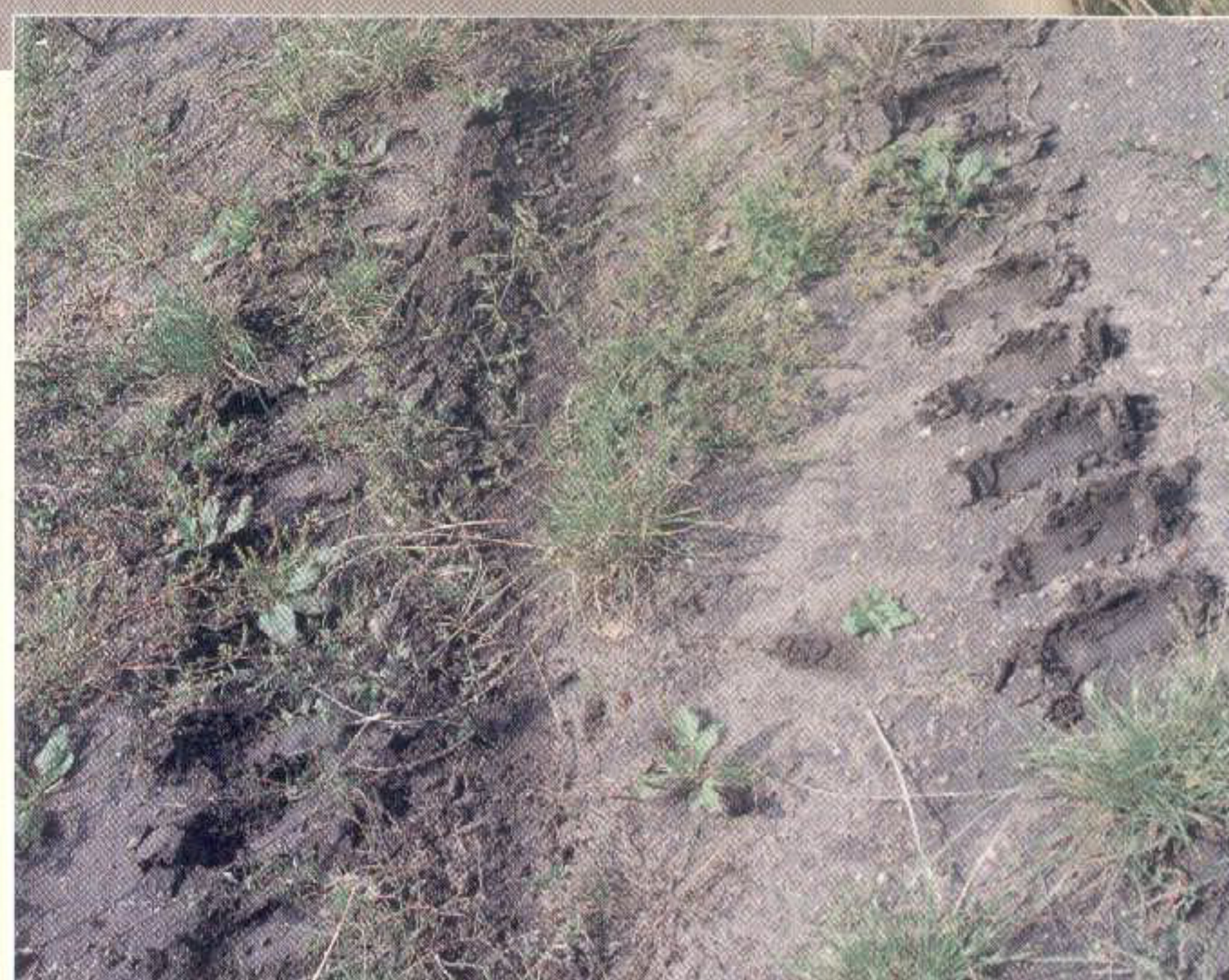


Jazda w terenie Kettenkradem wynagradza panu Czesławowi Szczepanikowi lata spędzone przy jego odbudowie

Dla kierowcy nie pozostawiono szczególnie dużo miejsca i otoczenie go zbiornikami z paliwem musiało psuć humor w czasie ostrzału



Zdawać by się mogło, że kierownica spełnia funkcje raczej ozdobne, ale....



...pozostawione ślady świadczą o czymś innym

PREZENTACJA

Do demontażu i montażu skomplikowanej skrzyni biegów musiałem wykonać specjalistyczne oprzyrządowanie. Na szczęście jego rysunki były podane w oryginalnej niemieckiej instrukcji obsługi, łącznie z wymiarami. Bez tego oprzyrządowania nie ma możliwości demontażu i montażu skrzyni biegów. Konieczna była wymiana łożysk tocznych, a jest ich 48 i uszczelek simmera. Uszczelkę simmera trybu atakującego kupiłem w Niemczech według normy DIN, bo Polska norma takiego wymiaru nie obejmuje.

Bardzo pracochłonne były działania związane z remontem 80 ogniw gaśnic i weryfikacją 4800 sztuk igiełek łożysk tocznych, wymianą uszczelek simmera, no i montażem. Brakowało 15 nakładek gumowych na gaśnice, które to wykonała, na szczęście, firma we Wrocławiu. Również konieczny był demontaż i przegląd wahaczy zawieszenia kół jezdnych. Do demontażu wykonałem udarowy ściągacz z tzw. babą, który posiadam do dzisiaj. Wahacze są ułożyskowane w tulejach tekstolitowych. Konieczna była wymiana wszystkich uszczelnień gumowych łożysk ślizgowych o określonym profilu, co z twardej olejoodpornej gumy wykonał zakład specjalistyczny we Wrocławiu, według podanych przeze mnie rysunków. Montaż wahaczy wymaga ustawienia z dokładnością do 1 mm według sposobu podanego przez firmę NSU w instrukcji. Wahacze są resorowane poprzez drążki skrętne, jak w wielu czołgach, a jest ich 8 sztuk. Wiele elementów musiałem odtworzyć, tzn. wykonać nowe według wzorów wydobytych z morza i mocno skorodowanych. W ten sposób odtworzyłem tłumik, skrzynkę akumulatora, osłonę rury wydechowej, miskę olejową silnika, zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego. Odrestaurowałem również skrzynkę wentylatora i chłodnicy, łącznie z posadowieniem wentylatora i ułożyskowaniem. Nową chłodnicę wykonał zakład naprawy chłodnic we Wrocławiu według wzoru starej. Podobnie wykonałem tzw. galanterię, tj. zawory do spuszczenia wody z karoserii, dźwignię regulacji klapy wylotu powietrza z chłodnicy, zaczepy maski silnika. Wykonałem również maskę silnika i tylną ścianę karoserii z blachy stalowej.

Pprzed montażem całości poszczególne elementy malowałem farbą alkidową, półmat kolor wehrmacht (sahara piasek). Tapicerkę z dermy w kolorze brązowym zrobił tapicer samochodowy.

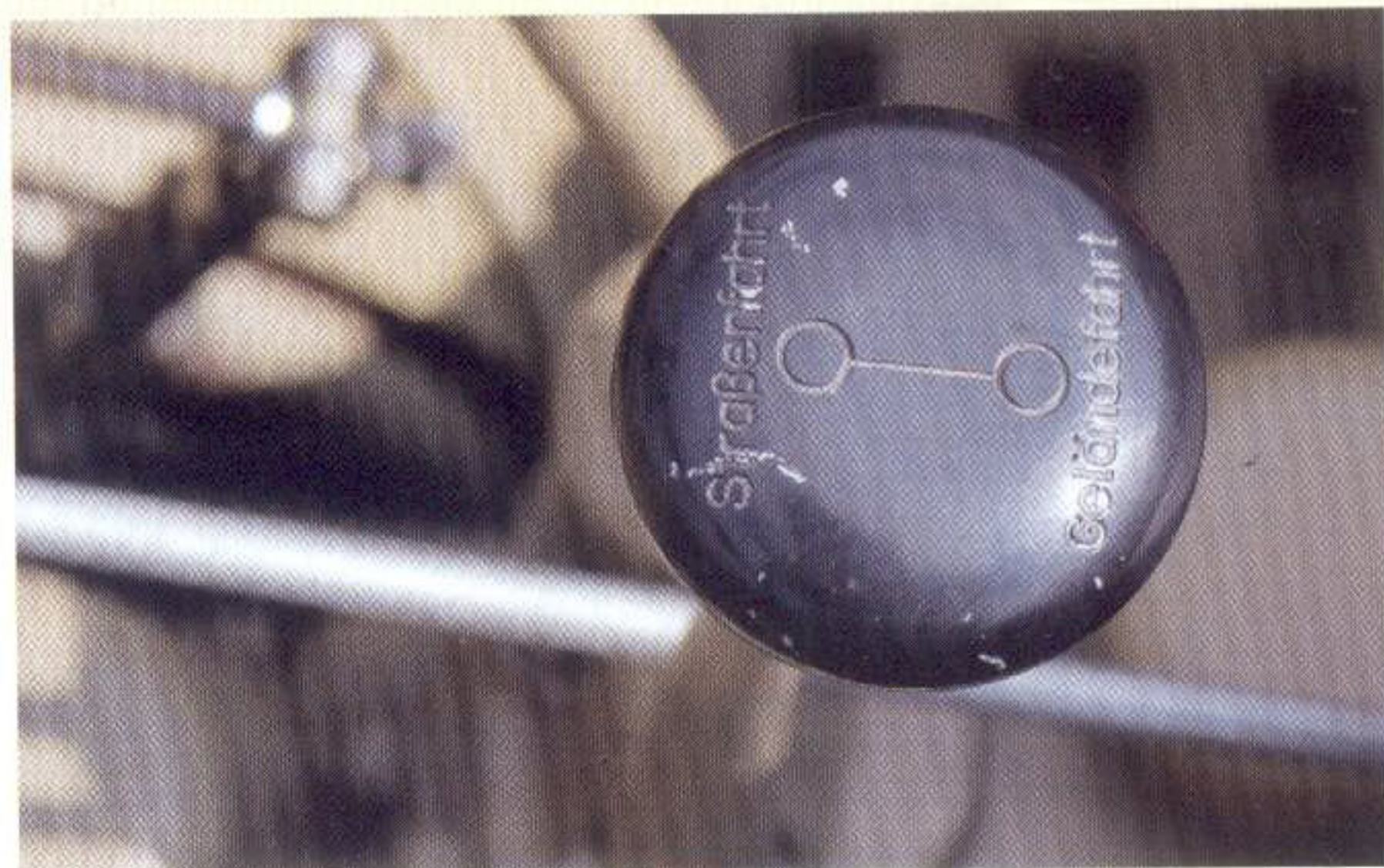
Najwięcej kłopotu było z oryginalnym reflektorem. Zdobyłem go w drodze handlu wymiennego za oryginalny reflektor marki Noris do motocykla Zündapp. Prądnicę 6V zapożyczyłem z Trabanta, co ciekawe była niemal jak oryginalna, łącznie z regulatorem prądu. Instalację elektryczną wykonałem sam według schematu Boscha. Smarowniczki nowe kupiłem w Agromie, gdyż odpowiadają normie DIN, a punktów smarowniczych jest bardzo dużo - całe przednie zawieszenie trapezowe, łożyska wahaczy i piasty kół. Również w Agromie kupiłem suwakowe wyłączniki do świateł nocnych, odpowiadające normom DIN.

Przed remontem zwiedzałem muzea w Niemczech, gdzie znajdują się Kettenkrady, aby podpatrzeć szczegóły niektórych elementów, a nawet zdobyć wymiary. Odwiedziłem dwa razy muzeum w Sinsheim, muzeum NSU w Neckarsulm i militarne w Münster. Są tam pojazdy nieodrestaurowane, poobijane, a nawet przestrelone - w takim stanie, w jakim zakończyły służbę w wojsku. W Niemczech w Regensburgu, na zjeździe pojazdów militarnych, poznałem zapalonego kolekcjonera pojazdów militarnych, a jednocześnie posiadacza pięknie odrestaurowanego Kettenkrada. Znaleźliśmy wspólny język, bo pochwaliłem mu się, że restauruję taki sam pojazd. Erich zaprosił mnie do swojego domu nad modrym Dunajem, niedaleko Regensburga. I wtedy ujrzałem coś, czego nigdy nie widziałem - pięknie, niemal wzorcowo, odrestaurowany Kettenkrad stał na dywaniku o odpowiednich wymiarach w przedpokoju!

Wogromie prac restauracyjnych i problemów technicznych, które napotykałem, najczęściej kłopotów sprawiali



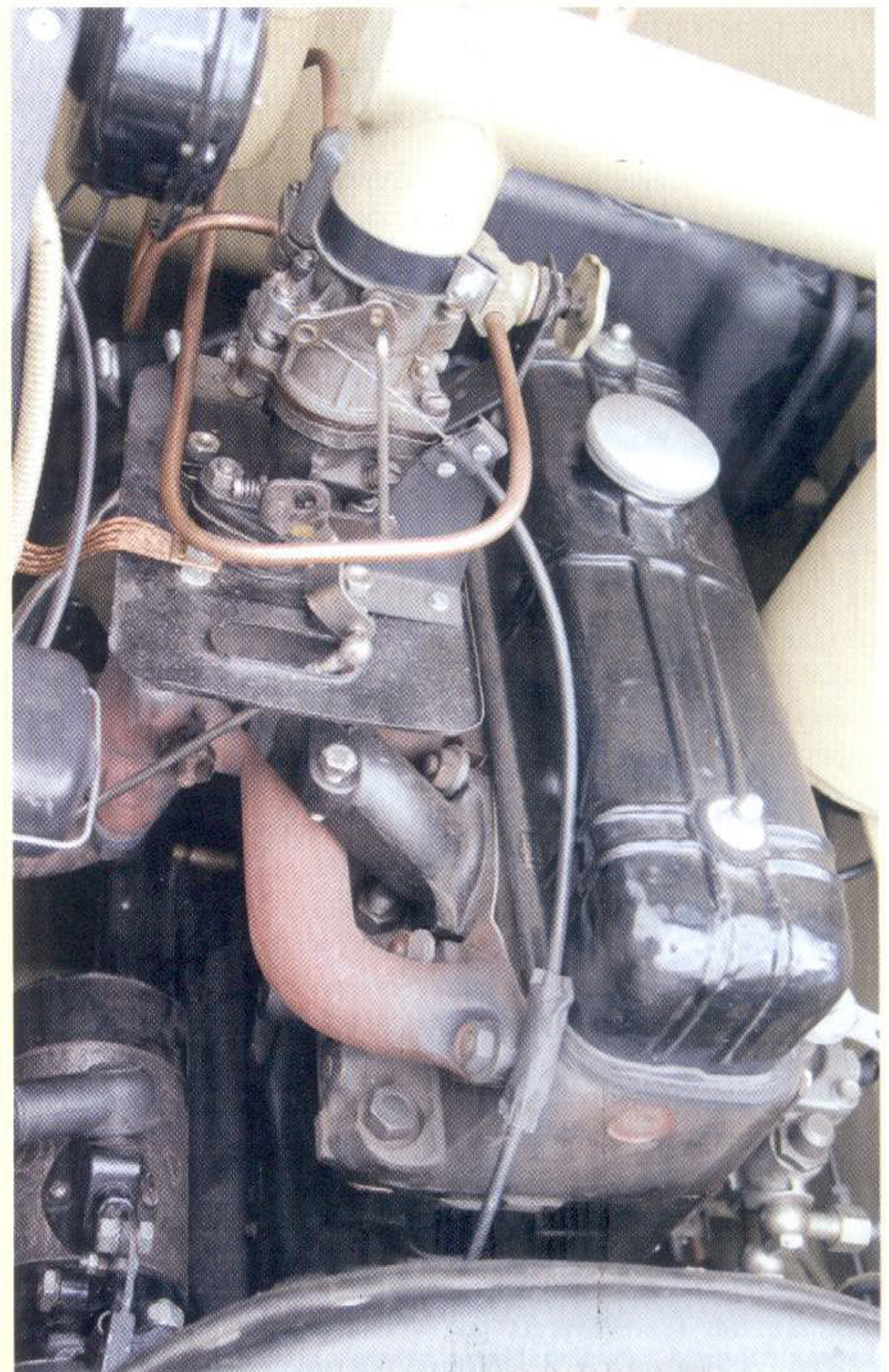
W tej samej pozycji wybieramy bieg 1 lub czwarty w zależności od...



...ustawienia dźwigni reduktora



Układ chłodzenia stał się właściwie oddzielnym agregatem dla całkowicie schowanego silnika i chłodnicy



Samochodowy silnik Opla Olimpii o mocy 36 KM w zupełności wystarczał do napędu Kettenkrada



Poza dwoma osobami Kettenkrad mógł holować solidną przyczepę

PREZENTACJA

mi urzędnicy państwowi, którzy byli nieprzyjaźnie nastawieni do petenta, rzucali kłody pod nogi, podejrzliwi i ustawieni na nie. Są to urzędnicy takich instytucji jak Wydziały Komunikacji i Sądy Rejonowe. Ileż zdrowia i cierpliwości wymaga załatwienie w Sądzie Rejonowym takich spraw, jak zdobycie postanowienia o prawie własności na zasadzie zasiedzenia, w celu uzyskania dowodu rejestracyjnego na pojazd zabytkowy. W moim przypadku trwało to ok. 2,5 roku. Zupełnie inaczej jest się traktowanym i załatwianym w takich instytucjach jak Rzecznictwo PZMot, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, czy też Okręgowa Stacja Przegladów Technicznych. Tam są fachowcy przyjaźnie nastawieni do petenta, a nawet służący radą i pomocą.

Konstrukcja i przeznaczenie pojazdu

Tuż przed rozpoczęciem II wojny światowej Wehrmacht potrzebował pojazdu, który wypełniałby lukę pomiędzy samochodami terenowymi a motocyklami z bocznym wózkiem, jak BMW R75 Sahara czy Zündapp Sahara. Założeniem tego nowego pojazdu terenowego było, aby mógł się poruszać po piaskach Sahary, pokonywać górskie i lesiste tereny, a przy tym mógł dowieźć amunicję do gniazd karabinów maszynowych MG 34 i MG 42 na specjalnych przyczepkach. Jednocześnie powinien móc ciągnąć lekkie armatki typu Pak 37 czy też Flak 20. Tego zadania podjęła się firma NSU w Neckarsulm produkująca motocykle. Wehrmacht żądał od konstruktorów, aby nowy pojazd był pomocnikiem żołnierza. I tak się też stało. W praktyce, w czasie działań wojennych na wielu frontach miał szerokie zastosowanie i zdobył przydomek *Ein Mädchen für alles* - czyli *dziewczyna do wszystkiego*. Został również uhonorowany na znaczkach pocztowych przez niemiecką Reichspost.

Jeśli chodzi o konstrukcję pojazdu - układ napędowy, jezdny - zastosowano rozwiązania znane z czołgów plus układ kierowania motocykla. Podczas jazdy w terenie i na ostrych skrętach kierowanie następuje przez hamowanie lewego lub prawego bębna mechanizmu różnicowego, jak w czołgu, ale poprzez układ dźwigni połączonych z kolumną kierownicy motocyklowej, a nie drążków sterowych. Innymi słowy, można powiedzieć, że jest to skrzyżowanie motocykla z czołgiem. Pojazd posiada 13 kół. 8 kół nośnych jezdnych jest resorowanych na krótkich wahaczach za pomocą drążków skrętnych. Gąsienice posiadają nakładki gumowe i są łożyskowane na łożyskach igielkowych - razem 4800 sztuk igieł. Każde ogniwo ma zbiornik na smar (tłot + olej), a ogniwo łańcucha jest 80 sztuk.

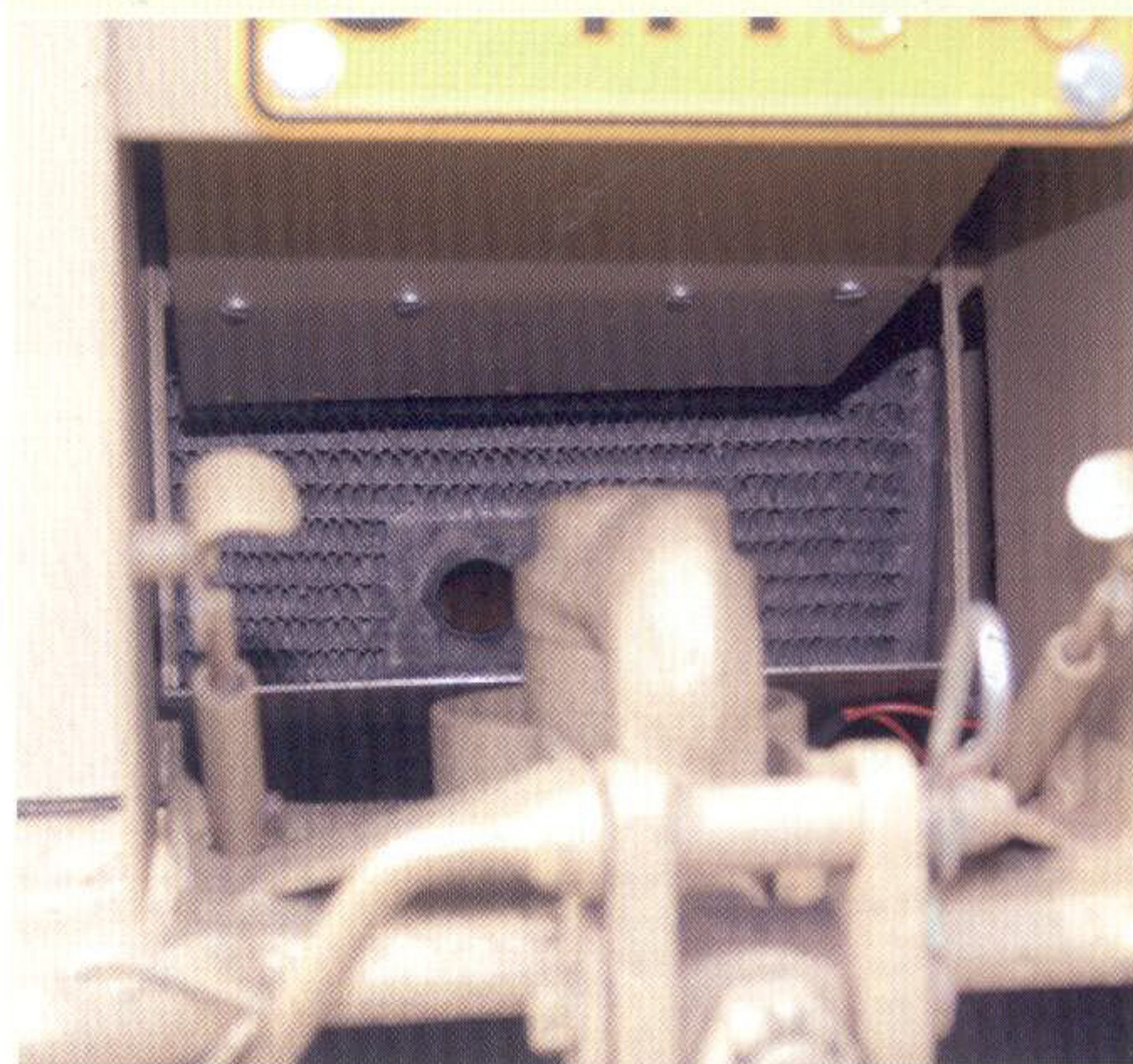
Zuwagi na małe opory toczenia pojazd rozwija prędkość maksymalnie do 70 km/h. Jest napędzany górnozaworowym silnikiem Opla Olimpii o pojemności 1500 ccm i mocy 36 KM. Przekładnia posiada 3 biegi plus wsteczny i reduktor terenowy, razem 6 biegów plus 2 wsteczne. Biegi są niesynchronizowane, wymagają jak to w instrukcji napisano, *Fingerspitzengefühl*, tzn. operowania z wielkim wyczuciem, a redukcję z międzygazem. Przez cały okres wojny od 1940 do 1945 roku wyprodukowano zaledwie 8350 sztuk tych pojazdów. Duża część Kettenkradów pozostała na piaskach pustyni w Afryce i w Rosji na froncie wschodnim. Dzisiaj pojazd jest chętnie poszukiwany przez kolekcjonerów pojazdów militarnych, jako że pozostało ich bardzo niewiele i jest to konstrukcja unikatowa sama w sobie. Muszę na koniec dodać, że odrestaurowanie i przywrócenie do stanu pierwotnego Kettenkrada dało mi zadowolenie i pełną satysfakcję, gdyż udało mi się uratować go od zapomnienia. ■

Literatura:

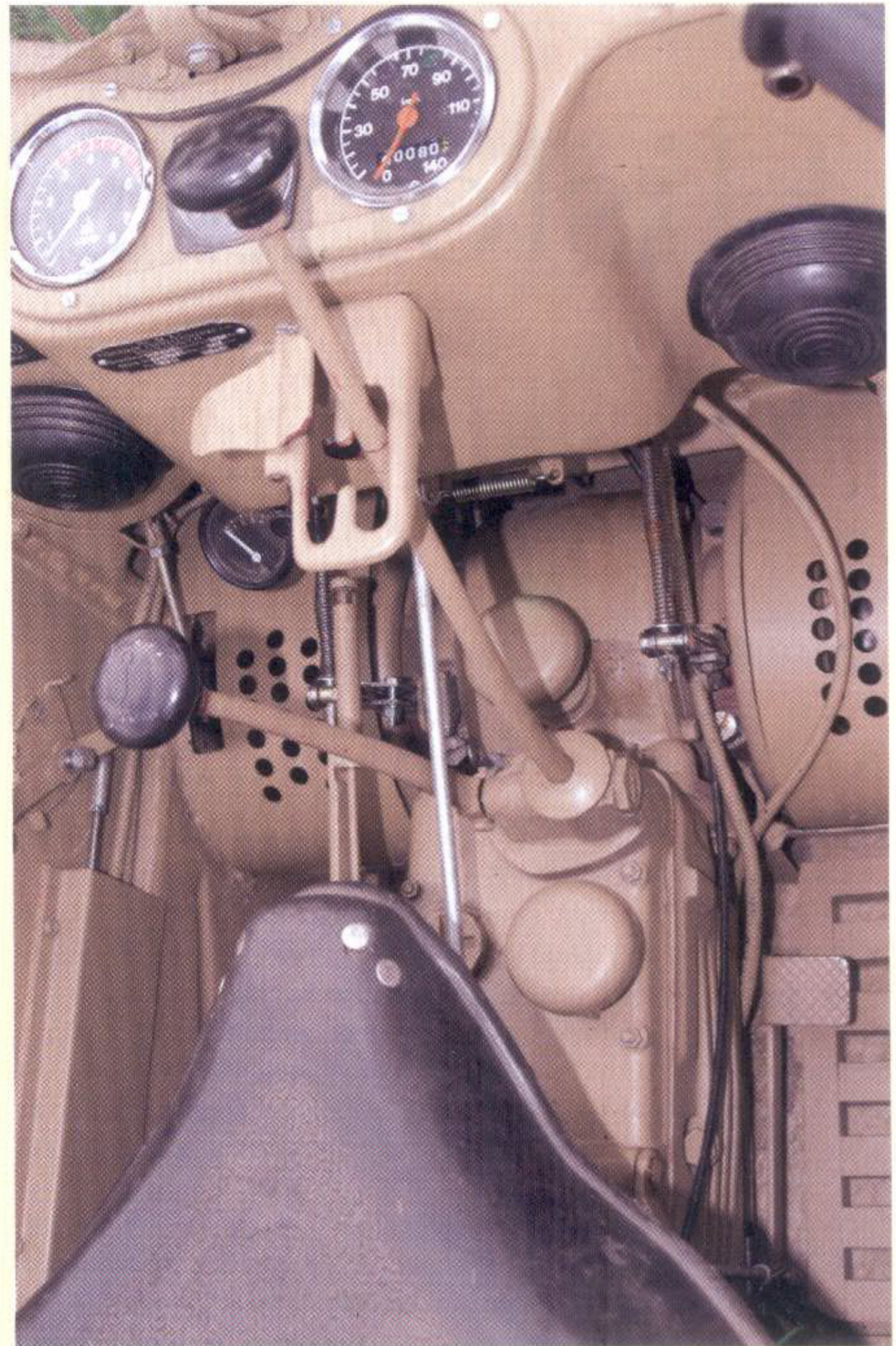
- Zeszyt Waffen-Arsenal Band 148, Horst Hunrichen,
- Zeszyt Waffen-Arsenal Brand 88 von Friedhelm Abel,
- Kleines Kettenkraftrad - typ HK 101 Sd. Kfz 2, 1984,
- Instrukcja: Das NSU-Kettenkrad Sd. Kfz 2.



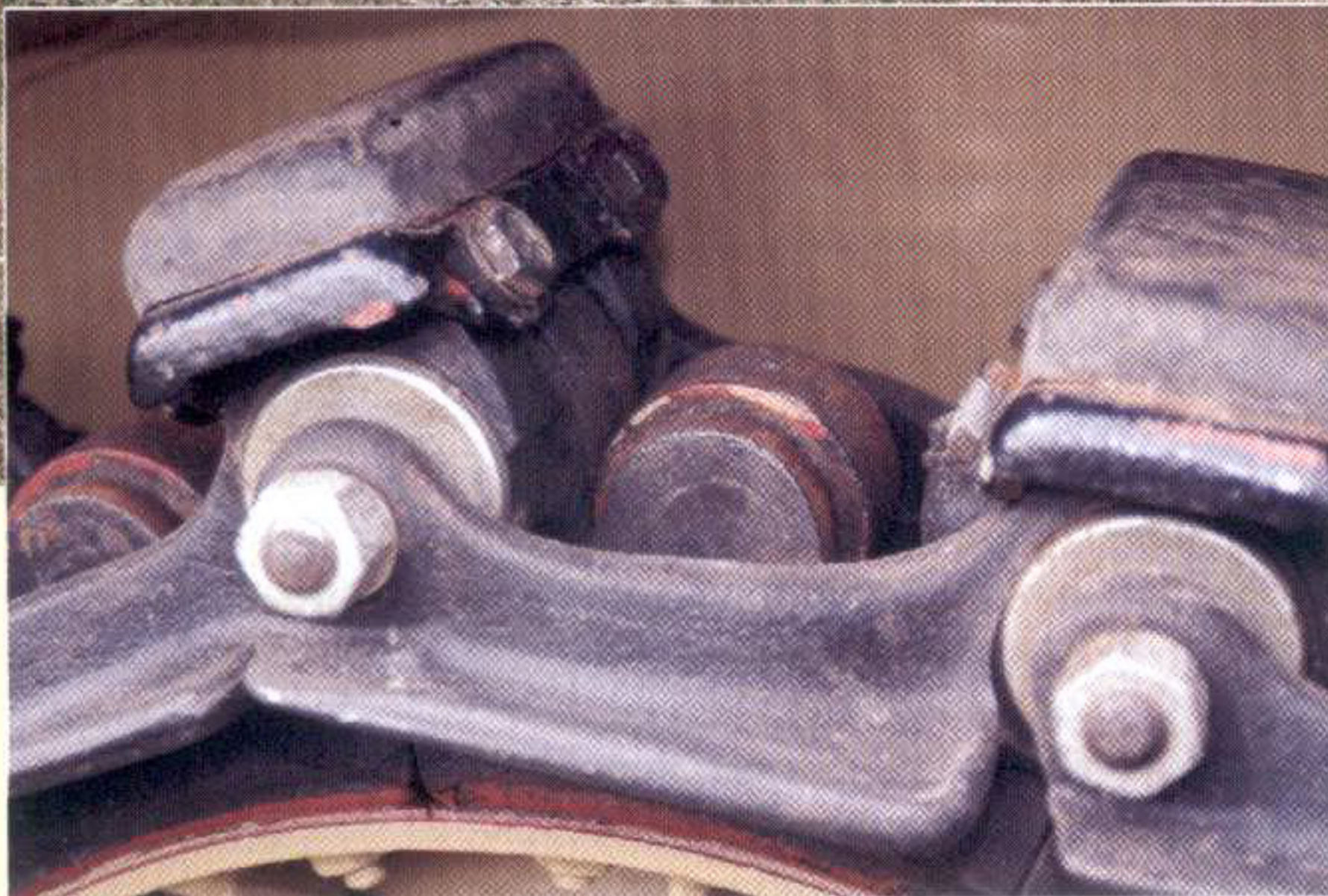
Małe nierówności daje się pokonywać na siedząco, ale przy większych trzeba wstać jak na motocyklu crossowym



Wylot powietrza chłodzącego znajduje się w tyle pojazdu i nie był wykorzystywany do ogrzewania załogi



Bardzo skomplikowana skrzynia przekładniowa i hamulce gąsienic stanowią zasadniczą część układu napędowego



Z pozoru proste ogniwa gąsienicy zawierają tysiące igiełek łożyskujących i setki uszczelnaczy



Pojedyncze ogniwo gąsienicy wyposażone w zbiornik smaru może wzbudzać zachwyt swoją konstrukcją, ale koszt jego wykonania musiał przekraczać granice rozsądku. Każde ogniwo musiało być wiercone, frezowane i szlifowane oraz utwardzane powierzchniowo



Mieszkańcy Wrocławia od czasu do czasu mogą mieć szczęście spotkać na ulicy ten dziwny pojazd, gdyż posiada odpowiednie dopuszczenia do ruchu



BMW bez prawa jazdy

Jerzy Kossowski

Zdjęcia autora

Pierwszy jednocyldrowy motocykl BMW, jaki odniósł sukces rynkowy, powstał jako odpowiedź na wprowadzone w Niemczech przepisy rejestracyjne, pozwalające na jazdę motocyklami o pojemności do 200 ccm bez prawa jazdy.



Wygodne siodło, podesty pod nogi i mocny silnik pozwalały na odbywanie dłuższych podróży

Motocykle BMW kojarzone są najczęściej z dwucylindrowymi silnikami o poprzecznym układzie cylindrów – boxer. Jednak już rok po premierze swego pierwszego motocykla – modelu R32 – powstało kilka prototypów nowych jednoślądów, w tym pierwszego jednocyldrowego, oznaczonego jako R39. Był to na owe czasy motocykl bardzo nowoczesny, wyposażony w silnik o pojemności 247 ccm i kwadratowych proporcjach średnicy do skoku. Jak na motocykl opracowany w roku 1924, posiadał bardzo nowoczesne rozwiązania, na które składał się górnozaworowy silnik z zakrytymi zaworami oraz hamulec tylnego koła działający na bęben na wałku kardana zamiast stosowanego dotychczas hamulca klockowego. Był w pewien sposób spokrewniony z równolegle produkowanym modelem R37, od którego otrzymał głowicę cylindrów.

R39 został wprowadzony do sprzedaży po kilku spektakularnych sukcesach sportowych w roku 1925. Okazał się jednak rynkowym niewypałem z powodu wielu kłopotów technicznych i awaryjności. Na jego rynkową „klapę” złożyła się także cena wynosząca 1870 RM w czasie, gdy BMW oferowało klientom dwucylindrową dolnozaworową pięćsetkę R42 w cenie 1510 RM.

Fiasko sprzedaży na jakiś czas powstrzymało firmę przed produkcją motocykli z jednocyldrowymi silnikami. Przełom przyniosły jednak przepisy rejestracyjne w Niemczech, które zezwalały od roku 1928 na jazdę motocyklem o pojemności do 200 ccm bez prawa jazdy. To była wielka szansa dla producentów tanich motocykli jak choćby DKW. „Dekawka” natychmiast zareagowała i wprowadziła na rynek cały szereg modeli spełniających kryterium pojemnościowe, wśród których można wymienić modele Volksrad ES200, Block 200, Luxus 200, TM 200 czy E200. Motocykle te stanowiły szeroką ofertę cenową dla zróżnicowanej klienteli.

BMW także musiało zaoferować coś dla chętnych prowadzenia motocykla bez prawa jazdy tym bardziej, że DKW wręcz zasypało rynek swymi jednoślądami. Najliczniejszego z tej gamy modelu Luxus 200 powstało prawie 38 tysięcy egzemplarzy. Trzeba było się przeprosić z motocyklami jednocyldrowymi i to właściwie był podstawowy powód dla skonstruowania modelu R2.

Aby wytrzymać konkurencję tańszych dwusuwów, BMW musiało mocno liczyć koszty produkcji i przy okazji liczyć na bardziej wymagającą klientelę o nieco zasobniejszych portfelach.

Nie od rzeczy jest też wspomnieć, że premiera modelu R2 wypadła na samym dniu kryzysu gospodarczego wywołanego krachem na Wall Street w roku 1929. Dno przypadło na lata 1931 – 32 i myślę, że ten najtańszy w tamtych latach motocykl BMW przyczynił się znacznie do zmniejszenia kłopotów gospodarczych firmy. Jego produkcja nie osiągnęła poziomu tańszych „dekawek”, ale prawie 15 000 egzemplarzy wyprodukowanych w latach 1931 – 36 czyniło z niego lidera sprzedaży lat kryzysu. W trudnym roku 1931 sprzedano ich najwięcej, bo 4159 sztuk.

Model R2 został ciepło przyjęty na rynku ze względu na ugruntowaną już jakość motocykli BMW, dobre prowadzenie i niskie zużycie paliwa przy całkiem przyzwoitych osiągnięciach. Kosztował 975 RM czyli całkiem sporo – małe „dekawki” były o połowę tańsze.

Nie zastosowano w nim żadnych rewolucyjnych rozwiązań, jakich byśmy nie znali z innych jednoślądów BMW. Blaszana tłoczona rama ze sztywno zawieszonym tylnym kołem, przedni widelec z resorowaniem na płaskim resorze, bez amortyzatora. Nowością był jedynie hamulec bębnowy tylnego koła, po raz pierwszy zastosowany w seryjnym motocyklu BMW.

Modyfikacje

Motocykl był stale unowocześniany i poprawiano jego konstrukcję, przez co występują różnice i w budowie, i w wyposażeniu motocykli z poszczególnych roczników. Pierwsza seria (silniki nr 100 do 4260) posiadała odkryte zawory oraz gaźnik SUM. Druga, która została wprowadzona już w roku 1932, otrzymała pokrywę zaworową i dodatkowy przewód ciśnieniowy doprowadzający olej do zaworów. Zmiany te można znaleźć w silnikach od numeru 4261 do 6276 (rocznik 1932) oraz 6277 – 8113 (rocznik 1933). Zastosowano także gaźnik Amal i zmieniono łożyskowanie wałka kardana w przekładni głównej. Silniki te osiągały moc 6 KM przy 3600 obr/min.

W roku 1934 w trzeciej serii (silniki nr 8114 – 10201) podwyż-

PREZENTACJA



Pierwszy udany model jednocylindrowy BMW nie zepsuł wizerunku marki znanej głównie z dwucylindrowych bokserów

szono moc do 8 KM osiąganych przy 4500 obr/min. W czwartej serii modelu R2 w roku 1935 (silniki 10202 – 12901) zmieniono kształt zbiornika paliwa na bardziej płaski. Zmieniona została także lampa motocykla na posiadającą teraz stacyjkę w górnej części, a nie w tylnej.

Ostatnia piąta seria wprowadzona w roku 1936 (silniki nr 12902 do 14816) miała zmieniony sposób zabierania napędu z koła talerzowego przekładni głównej na koło. Wprowadzono wtedy zabierak taki jak w modelu R35, zamiast czterech bolców. W trakcie produkcji zmieniano też kształt tłumików, drobnych akcesoriów i wyposażenia.

Prezentacja

Prezentowany egzemplarz jest własnością wrocławskiego kolekcjonera pana Czesława Szczepanika, który odrestaurował go samodzielnie według oryginalnej bazy kupionej wiele lat temu. Posiada numer silnika 6339, co wskazuje na rok produkcji 1933 i przynależność do drugiej serii produkcyjnej, z silnikiem o mocy 6 KM. Poza kilkoma drobiazgami prezentuje wysoki stopień oryginalności, który pozwolił na rejestrację na tzw. „żółte tablice”.

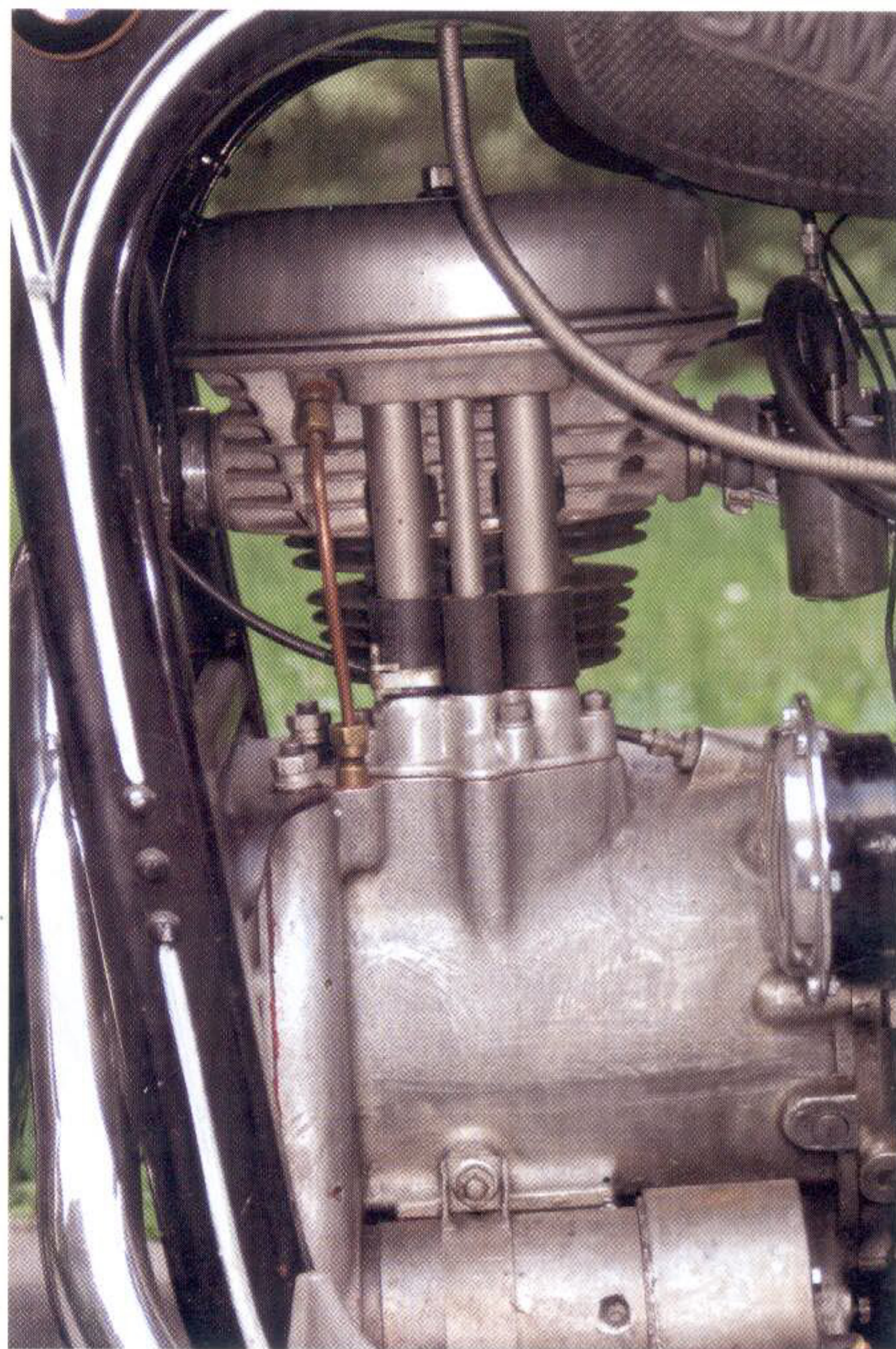
Motocykl jest w pełnej sprawności i na jezdniach o gładkiej nawierzchni daje się rozpędzić do 90 km/h. Bębnowe hamulce o identycznej średnicy mogą dzisiaj nie zachwycać skutecznością, ale pamiętajmy, że konstrukcja ta powstała prawie 80 lat temu. Przyzwyczajenia wymaga używanie dźwigni zmiany biegów i hamulca tylnego koła naciskanego piętą – było to rozwiązanie spotykane w wielu motocyklach z tamtego okresu. Także umiejscowienie rozrusznika nożnego po prawej stronie wymaga ustawienia się po odpowiedniej stronie motocykla, a ponieważ nie był on przewidziany do pracy z wózkiem bocznym, więc nie jest to duży problem. Duże podesty dają lepszy komfort podróżowania na dłuższych trasach, zaś nisko położony od punktowych podnóżków środek ciężkości poprawia stateczność motocykla.

Z racji dość dużej skali produkcji jest stosunkowo łatwo o podzespoły niezbędne do naprawy tego motocykla, ale warto zapoznać się w literaturę, aby je kompletować odpowiednio do rocznika.

Literatura:

- Motocykle BMW 1923 – 196”, Hans – Lothar Stegmann; Wyd. Towarzystwo Miłośników BMW i Innych Pojazdów Zabytkowych, Przeźmierowo, rok 2005.
- BMW Motorrad – Typen und Technik, H. Hartel; rok 1976.

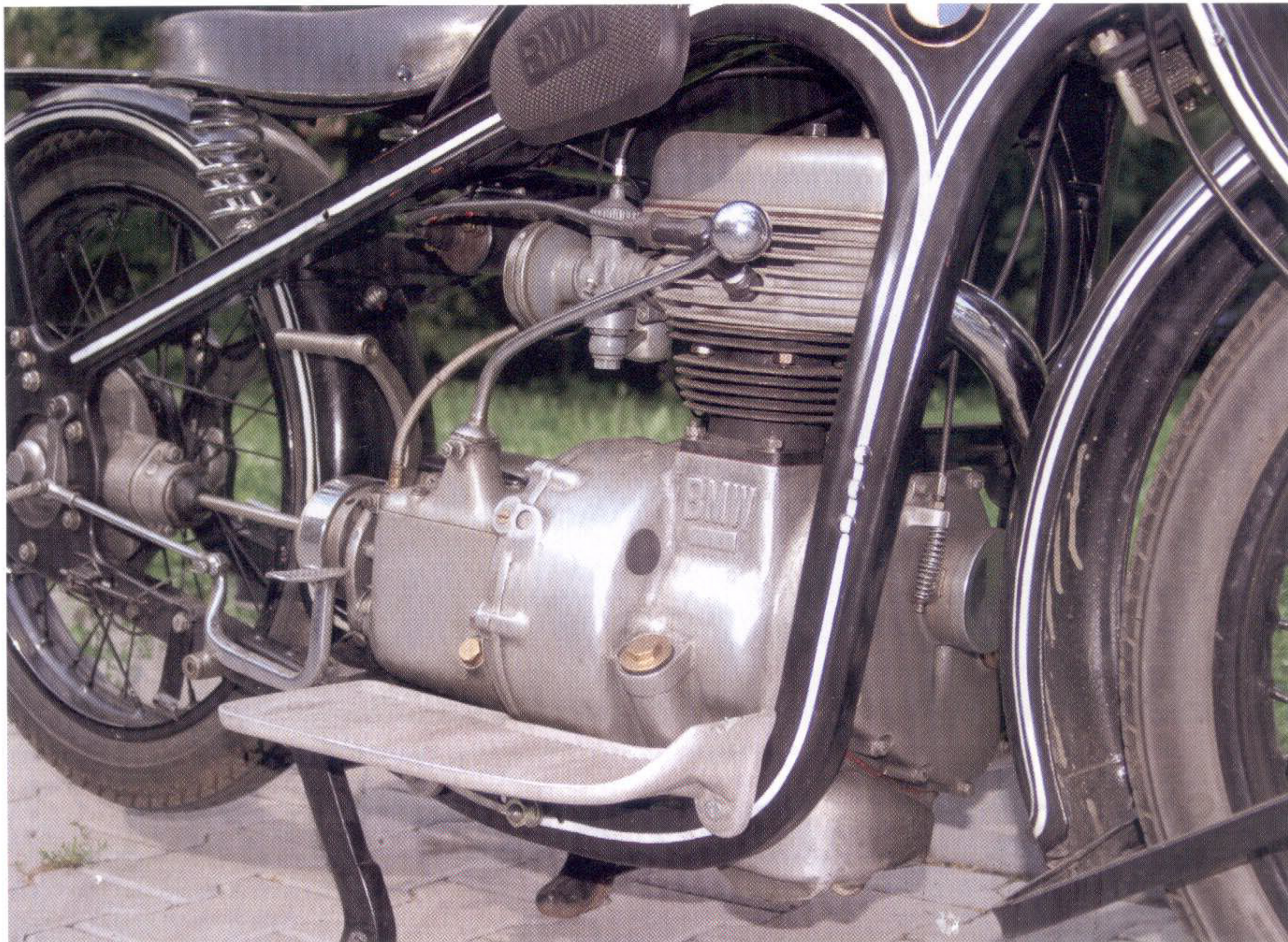
Dziękuję panu Grzegorzowi Polikowskiemu za pomoc w napisaniu artykułu ■



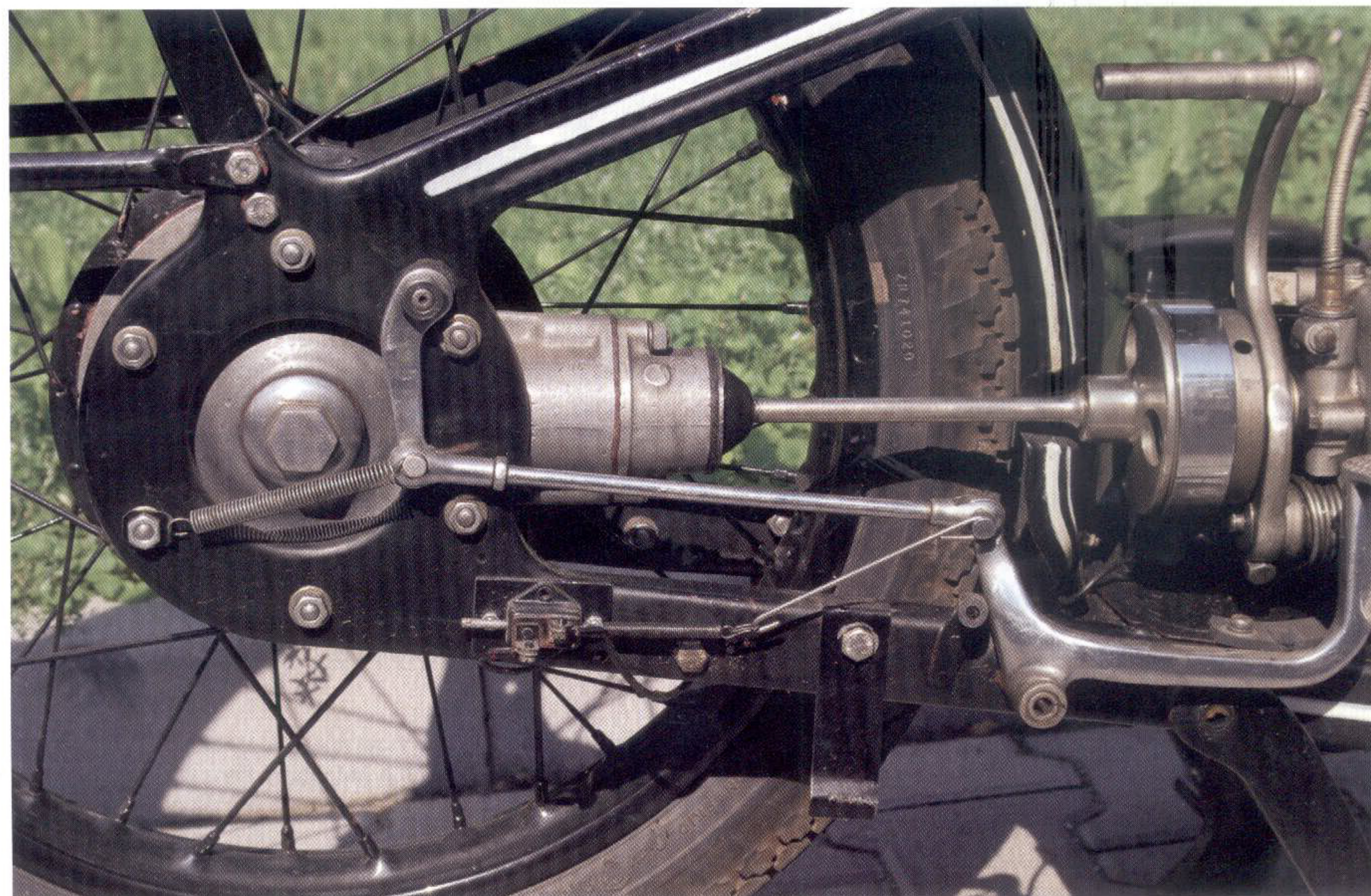
Zakryte zawory i przewód ciśnieniowy oleju – to znak, że model powstał po roku 1931

Dane techniczne (seria II)

Silnik typ M67 - jednocylindrowy - czteresurowy, górnozaworowy, wał korbowy ustawiony równolegle do osi podłużnej motocykla. Mokra miska olejowa, smarowanie ciśnieniowe
Średnica cylindra x skok tłoka – 63 x 64 mm
Pojemność skokowa – 198 ccm
Stopień sprężania – 6,7:1
Moc maksymalna – 6 KM przy 3500 obr/min
Gaźnik – Amal 1974/012S lub 18C1A – SM300
Instalacja elektryczna – 6V – prądnicą o mocy 30W
Świece zapłonowe – W175 lub W200 wg Bosch
Zapłon - bateryjny
Sprzęgło - jednotarczowe suche
Skrzynia biegów – trzy biegi sterowane ręczną dźwignią typu samochodowego
Przekazanie napędu - ze skrzyni biegów na tylne koło wałkiem kardana z przegubem gumowym – przełożenie przekładni 8:54
Podwozie – rama stalowa tłoczona z blachy
Zawieszenie - koła tylnego – sztywne; przedniego – krótki wahacz włączony z resorem piórowym
Hamulce – przód i tył bębny o średnicy 180 mm
Ogumienie przód/tył – 3.00 x19 – prawdopodobnie w pierwszej serii spotykało się także ogumienie fartuchowe 25x3
Rozstaw osi – 1320 mm
Ciężar motocykla – 110 kg
Pojemność zbiornika paliwa – 11 litrów
Zużycie paliwa średnie – 2,8 litra/100km
Prędkość maksymalna – 95 km/h



Wał korbowy w osi podłużnej motocykla, suche sprzęgło i skrzynia biegów oraz wał napędowy – prawie jak w samochodzie



R2 posiadał już normalny bębnowy hamulec tylnego koła