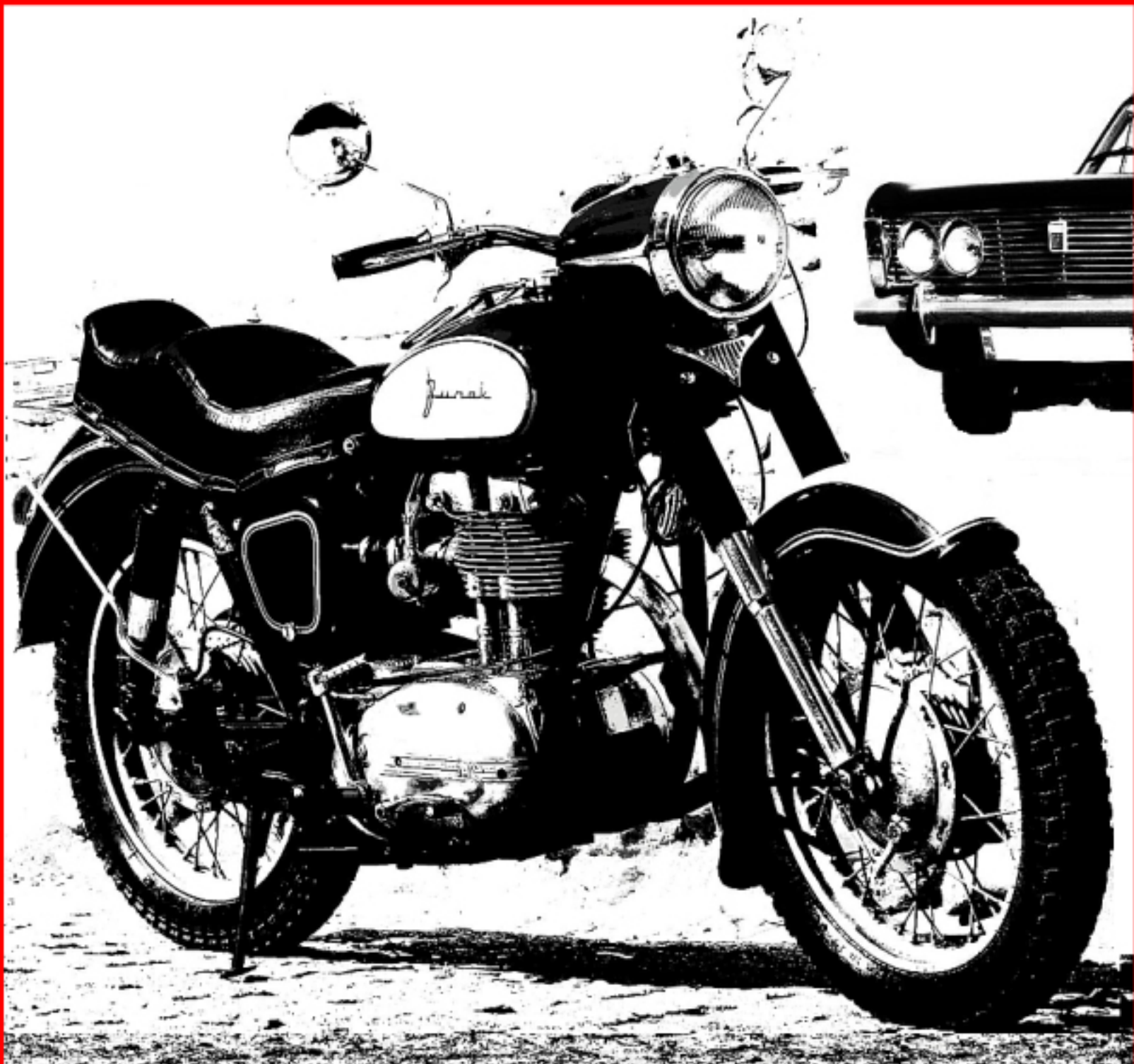


Zapnij pasy!
Może zabić śmiechem.

Legendy naszej motoryzacji



Aleksander Sowa

Poznaj legendarne polskie samochody, motocykle, prototypy oraz
mało znane fakty z życia ich twórców.

ZŁOTE
MYSLI

Ten ebook zawiera darmowy fragment publikacji "[Legendy naszej motoryzacji](#)"

Darmowa publikacja dostarczona przez [ZloteMyśli.pl](#)

Copyright by Złote Myśli & Aleksander Sowa, rok 2011

Autor: Aleksander Sowa

Tytuł: Legendy naszej motoryzacji

Data: 08.08.2012

Złote Myśli Sp. z o.o.

ul. Toszecka 102

44-117 Gliwice

www.zlotemysli.pl

email: kontakt@zlotemysli.pl

Niniejsza publikacja może być kopiowana, oraz dowolnie rozprowadzana tylko i wyłącznie w formie dostarczonej przez Wydawcę. Zabronione są jakiegokolwiek zmiany w zawartości publikacji bez pisemnej zgody Wydawcy. Zabrania się jej odsprzedaży, zgodnie z regulaminem Wydawnictwa Złote Myśli.

Autor oraz Wydawnictwo Złote Myśli dołożyli wszelkich starań, by zawarte w tej książce informacje były kompletne i rzetelne. Nie biorą jednak żadnej odpowiedzialności ani za ich wykorzystanie, ani za związane z tym ewentualne naruszenie praw patentowych lub autorskich. Autor oraz Wydawnictwo Złote Myśli nie ponoszą również żadnej odpowiedzialności za ewentualne szkody wynikłe z wykorzystania informacji zawartych w książce.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

All rights reserved.

Pierwszy polski samochód seryjny

Polskę, która pojawiła się po rozbiorach na politycznej mapie Europy, charakteryzował zastój w przemyśle motoryzacyjnym. Brak było rodzimych konstrukcji samochodowych. Sytuację mogła poprawić działalność – powstałych w miejsce Zentrale Automobilwerkesätrr der Heeresverwaltung Ober-Ost – Centralnych Zakładów Samochodowych, producenta pierwszego polskiego samochodu seryjnego CWS T-1.

Początkowo zakład zajmował się tylko doprowadzeniem do stanu względnej używalności tego, co w kraju pozostało po wojnie, czyli ponemieckich, pofrancuskich i poamerykańskich samochodów, gromadząc także zapasy części i całego powojennego demobilu. CWS naprawiały i przygotowały do eksploatacji różne pojazdy, wśród których, oprócz samochodów, znalazły się nawet czołgi. Także tutaj montowano amerykańskie – niezwykle popularne wtedy, a dziś legendarne samochody – Ford T. Równolegle jednak prowadzono prace o charakterze doświadczalno-produkcyjnym, których najbardziej widocznym efektem było wypuszczenie serii 16 egzemplarzy samochodów pancernych, uznanych za pierwszą polską konstrukcję seryjną. Samochody te wzięły m.in. udział w Bitwie Warszawskiej oraz zagonie na Kowel. Ten wojskowy pojazd bojowy zbudowano w 1920 roku ze zmodyfikowanego nadwozia samonośnego o ładowności 1,2 t, opartego właśnie na zespołach

podwoziowych i silniku Forda T. Oznaczony jako Tf-c (FT-B) był naszym pierwszym seryjnym samochodem, tyle że – po pierwsze – nie w pełni polskim, a – po drugie – samochody pancerne rzadko są popularne wśród użytkowników cywilnych. Niemniej oddajmy cesarzowi, co cesarskie, i kilka słów o nim skreślmy, tym bardziej że dotyczą one sedna sprawy. Pancerka miała ośmiomilimetrowy pancerz, wyposażona była w obrotową wieżyczkę na kształt czołgowej, ale zamiast działa zamontowano w niej karabin maszynowy. Pancerki te wzięły udział w końcowej fazie starć z bolszewikami z dobrym skutkiem. Walki polsko-radzieckie przetrwało 12 z 16 (17) pancerek. Sowieckim hordom Józef Klemens Piłsudski dał mocno bobu, wojna się skończyła, a po historycznym zwycięstwie prawdziwy, cywilny i polski samochód Polakom był jeszcze bardziej potrzebny. Opracowano zatem wytyczne kierunkowe budowy przemysłu samochodowego – zakładały one uruchomienie produkcji motorowego sprzętu bojowego, który wytwarzaliby jedynie polscy producenci z ewentualną możliwością użycia zespołów licencyjnych, jednak pod warunkiem ich pełnej produkcji w kraju. Produkcja na rynek cywilny musiała być zunifikowana ze sprzętem wojskowym – głównie w odniesieniu do silników i skrzyń biegów, stanowiąc ewentualną rezerwę mobilizacyjną. Kolejnym założeniem były właściwości trakcyjne umożliwiające poruszenie się po drogach o bardzo słabej jakości, czyli naszych polskich.

W latach 1922-1924 trwały intensywne prace nad opracowaniem konstrukcji samochodu osobowego zbudowanego całkowicie od podstaw. Efektem było zaprezentowanie samochodu w czasie V targów Wschodnich we Lwowie w 1925 roku. Był to CWS T-1, powstały głównie w wyniku entuzjazmu twórców, a więc Tadeusza Tańskiego, Roberta Gabauda i Stanisława Panczakiewicza.

Rysunki techniczne silnika przygotowano już w połowie 1922, a w roku następnym silnik był zbudowany. Z braku jednak prototypu, w którym można by go zamontować, do prób drogowych, m.in. podczas Rajdu Polski w 1924 roku, w tę właśnie jednostkę wyposażono nadwozia samochodów Dodge. Był to 4-cylindrowiec o mocy 45 KM i pojemności 3,0 l z aluminiowym kadłubem i głowicą, w której umieszczono zawory. Wszystkie testy silnik przeszedł pomyślnie i podjęto się produkcji w krótkich seriach. W tym czasie opracowano wreszcie całą resztę, a więc samochód był gotowy. Wyróżniał się niecodzienną cechą, czymś, w co dziś mi – jako użytkownikowi samochodu, motocykla, samolotu i jeszcze kilku innych maszyn napędzanych silnikiem spalinowym, nie wyłączając kosiarki i piły – jest naprawdę trudno uwierzyć. Otóż dzięki unifikacji wszystkich połączeń gwintowanych, z zastosowaniem śrub gwintu M10 x 1,5 oraz gwintu świecowego M18 x 1,5, samochód można było rozebrać na najdrobniejsze części – łącznie z jednostką napędową i skrzynią biegów – za pomocą

tylko dwóch dwustronnych płaskich kluczy i wkrętaka! Genialne! Cały warsztat w kieszeni roboczych spodni na szelkach z kieszenią na klacie. Cecha ta znakomicie ułatwiała wszelkie remonty i naprawy.

Samochód zbudowano w licznych odmianach nadwoziowych (z czego około 250 w wersji sanitarnej i 50 w ciężarowej). CWS T-1 produkowany był z nadwoziem otwartym (torpedo), a także jako kabriolet, kareta, berlina i faux 0,5 t (dzisiejszy pick-up) oraz w wersji sanitarnej. Brał udział w różnego rodzaju konkursach i imprezach, przy czym wszędzie był bardzo pozytywnie oceniany, a prasa rozpisywała się nad jego walorami. Nawet niemieckie czasopisma publikowały zdjęcia i rysunki techniczne, z komentarzem, że ze względu na swoją nowoczesność CWS T-1 będzie bardzo modny i prawdopodobnie chętnie nabywany, mimo że jego produkcja rozpocznie się nie wcześniej niż w 1927 roku. Nawiasem mówiąc, ciekawe, skąd o tym wiedzieli.

Tymczasem Centralne Zakłady Samochodowe w marcu 1928 roku stały się częścią Państwowych Zakładów Inżynierii, które podjęły się doprowadzenia konstrukcji samochodu do tzw. dojrzałości, chcąc umożliwić w tym samym roku podjęcie seryjnej produkcji. Zamierzano wypuścić serię 400 sztuk samochodów i 150 silników, które miały być wykorzystywane do napędu wojskowych pontonów, a także wyciągarek balonowych. Ostatecznie wykonano 500 samochodów osobowych, głównie karet, 250

saniterek, a także około 50 półciągarówek i 200 silników dla wojsk inżynieryjnych. Pomimo że CWS T-1 był samochodem wytrzymałym i udanym, odznaczającym się dobrymi właściwościami terenowymi jak na pojazd z napędem na tylną oś, to nie cieszył się zainteresowaniem prywatnych nabywców (był duży i drogi). Postulat pełnej zamienności elementów konstrukcji (silniki, skrzynie itp.) nastęrczał także kłopotów z koniecznością kosztownej wymiany istniejącego już parku obrabiarkowego. Uznając w ten sposób, że pełne utchnologicznie dalszej produkcji seryjnej będzie zbyt drogie, a i tak nie spopularyzuje to samochodu, zdecydowano – decyzją rządową w 1931 roku – nie produkować go dalej. Argumenty te jednak – co warto podkreślić – wynikały także z tego, że przygotowywano się do rozpoczęcia produkcji licencyjnych Fiata, któremu nie w smak było konkurowanie z jakąkolwiek rodzimą konstrukcją.

Przed decyzją o likwidacji produkcji samochodu CWS T-1 konstruktor samochodu, Tadeusz Tański, wykonał jeszcze jeden prototyp samochodu, oznaczony jako CWS T-8, z 8-cylindrowym silnikiem o pojemności 2964 cm³, o mocy 80-100 KM, z nadwoziem autorstwa Stanisława Panczakiewicza, o podobnych założeniach jak CWS T-1. Również w jednym egzemplarzu powstał CWS T-4, tym razem z silnikiem 4-cylindrowym o pojemności 1500 cm³, który był pomniejszonym silnikiem samochodu CWS T-8 (bocznozaworowy). Wszystkie trzy silniki zbudowano z tych samych części.

Wał w T-4 oparto na trzech łożyskach kulkowych. W T-8 były dwa takie wały, ponieważ aby wbudować środkowe łożysko, należało podzielić wał na połowę. Takie samo rozwiązanie zastosowano kilkadziesiąt lat później w silnikach Skody do ciężarówek i autobusów. Zastosowano głowice typu Ricardo, co dało stopień sprężania wynoszący 5:1. Silnik wbudowano w nadwozie samochodu Skoda, w którym miała przejść próby drogowe. Panczakiewicz jednak zbudował w szybkim tempie bardzo ładne i estetyczne nadwozie otwarte, w nim więc zamontowano silnik, a przez długie lata T-8 służył jako samochód dyspozycyjny dyrektora CWS.

Samochody CWS T-8 i CWS T-4 (znany także pod oznaczeniem CWS T-2) stanowiły rozwojowe wersje pierwszego seryjnie produkowanego w pełni polskiego samochodu, którym niewątpliwie był CWS T-1, a który przegrał w konfrontacji z Fiatem. Poszło jak zwykle o kasę – a niestety nie o jakość – i wygrali ci od pasty i sosu pomidorowego z Turynu, którzy naprawdę dobrzy są tylko w patrzeniu w rachunki i w bezustannym jęczeniu. Związanie się licencją z Fiatem było bardzo źle odbierane w kręgach motoryzacyjnych, tym bardziej że zdecydowano natychmiast zaprzestać produkcji CWS, a wszystkie niedokończone samochody – zniszczyć. Cieszyli się jedynie ci, którzy otrzymali stanowiska w nowo powstającej organizacji wytwarzania i sprzedaży licencyjnych samochodów Fiat 508 i Polski Fiat 508.

Interesująca jest sprawa zamówienia samochodów sanitarnych CWS T-1 dla Polskiego Czerwonego

Krzyża. Zbudowano 25 pierwszych egzemplarzy, kiedy pojawiła się sprawa licencyjnej produkcji samochodów włoskich. Dyrekcja PCK zdecydowała się zatem na swego rodzaju konkurs. Polegał on na tym, że zbudowane w CWS sanitarki T-1 miały stanąć do walki z włoskimi Fiatami 614 na trasie rajdu szosowo-terenowego, a zwycięska marka miała być zakupiona. Rajd rozegrano w okolicach Warszawy, samochody były maksymalnie obciążone i poruszały się w większości po fatalnej jakości drogach terenowych, ale także po drogach utwardzonych. Mimo trudnych warunków sanitarki CWS T-1 przeszły próbę doskonale – wszystkie samochody, które wystartowały, osiągnęły metę bez uszkodzeń. Był to wyczyn, który nie udał się ani jednej maszynie włoskiej – żadna nie osiągnęła linii mety. I co? Otóż to włoskie samochody zostały wybrane do zakupu! Zaskakujące? W naszej durnej rzeczywistości nie powinno to dziwić – idiotyczne decyzje nie były powojennym wynalazkiem. Zdażyliśmy się już do tego przyzwyczaić. Choć samochody CWS były bardzo wytrzymałe, to jednak do czasów współczesnych nie zachował się żaden egzemplarz CWS T-1, chociaż widywano je na ulicach jeszcze w latach 50.

Nieudany początek

Jednym z najbardziej legendarnych polskich pojazdów jest motocykl Sokół. W związku z jego rzadkością, niecodzienną konstrukcją, jak również

niebывałą ostatnio popularnością wśród kolekcjonerów i miłośników weteranów – narosło wokół niego wiele mitów. Nie dziwny się jednak temu – legenda ma swoje prawa. Tyle że prawda nie jest taka oczywista.

Kiedy po odzyskaniu niepodległości Polska dźwigała się ze zniszczeń po I wojnie światowej, nieświadoma jeszcze tego, co wkrótce nastąpi przez niepowstrzymany oblęd pewnego malarza z Braunau am Inn, pojawiło się u nas ponad 20 różnych udanych i mniej udanych konstrukcji jednośladowych. Nazwą chyba najbardziej znaną każdemu, kto ma choć blade pojęcie o motocyklach, jest oczywiście Sokół. Prawda jest jednak trochę bardziej skomplikowana, warto więc wiedzieć, o czym tak naprawdę jest mowa. Z drugiej strony historia, która ma niejasności, jest bardziej interesująca – tak samo jak kobieta, która nie daje poznać po sobie, czy da się uwieść.

W owym czasie w Rzeczypospolitej zaistniała potrzeba stworzenia własnego motocykla, który spełniałby najważniejsze zadanie: służbę odradzającemu się państwie. Można by rzec, że powstała jednośladowa wersja samochodu CWS T-1. Otóż 5 maja 1927 roku Wojskowy Instytut Inżynierii na potrzeby konkursu opracował specyfikację nowej konstrukcji dla armii. Miał to być motocykl jednoosobowy bez wózka albo też dwuosobowy z wózkiem bocznym przystosowanym do przewozu materiałów. Masa motocykla miała wynosić ok. 110 kg, a prędkość maksymalną na poziomie 80 km/h zapewniałby silnik dwucylindrowy. Konkursu nie

rozstrzygnięto, bo i nie było z czego wybierać. Ogłoszono go więc ponownie w październiku następnego roku z terminem zamknięcia 1 lutego 1929 roku, przy czym – zapewne mając na uwadze wcześniejsze niepowodzenie – sprecyzowano nieco inaczej wytyczne dla przyszłej armijnej maszyny. Żądano teraz dodatkowo, by moc wynosiła 18 KM, pojemność skokowa 1000 cm³, a ciężar z wózkiem nie przekraczać miał ok. 190 kg. Ważnym warunkiem było dopuszczenie do przetargu wyłącznie polskich firm – produkowałyby one motocykl tylko w Polsce, dzięki czemu producent mógłby liczyć na wsparcie państwa. Przetarg ten, czy bardziej konkurs, zakładał ponadto nagrody pieniężne za najlepsze osiągnięcia: 6000 zł za pierwsze miejsce oraz po 2000 zł dla następnych lokat. Szmer banknotów oraz wizja dużych zamówień publicznych, gdyby konstrukcję zaakceptowało wojsko, były sporym dopingiem dla większych i mniejszych firm polskich oraz zagranicznych.

Napłynęło kilka propozycji spoza Polski, m.in. francuskie Ren-Gillet czy belgijski FN (Fabrique Nationale de Guerre), jednak ze względu na wcześniej postawiony warunek wyłącznie rodzimej produkcji – z obcych producentów pod uwagę brano była wyłącznie oferta Vickers-Amstrong LTD, którzy obiecywali produkcję swojego B-28 lub E-28 na ziemiach polskich. Propozycją krajową była oferta Polskiego Towarzystwa Technicznego i Przemysłu „Polthap”, które chciało montować motocykle angielskiej firmy Humber LTD, a

także dwucylindrowy, widlasty motocykl Lech, projektu Władysława Zalewskiego, o pojemności 500 cm³. Ofertę tę odrzucono mimo zapewnień, że motocykl produkowany jest w całości z elementów krajowych. Po sprawdzeniu okazało się, że jest to nieprawdą, a do budowy prototypu przystąpiono nawet bez stworzenia rysunków technicznych. Nie dość, że konstrukcję Lecha oparto na komponentach zachodnich, to na dodatek motocykl budowano w bardzo prymitywnych warunkach. Zatem Lech wkrótce odszedł w niepamięć.

Jednocześnie Państwowe Zakłady Inżynierii, w których składzie znajdowały się CWS (Centralne Zakłady Samochodowe) w latach 1927-1929, pracowały nad własną konstrukcją. Nie jest jasne, kiedy dokładnie rozpoczęły się te prace, wiadomo jednak, że na pewno przed 11 maja 1928 roku – wówczas przedstawiono pewne szczegóły powstającej konstrukcji. Miał to być trzybiegowy motocykl z wózkiem, napędzany dwucylindrowym silnikiem cztero-suwowym o pojemności 998 cm³ i mocy ok. 16 KM, spełniający wyznaczone mu zadania, tj. przewóz 2-3 osób, bagażu, broni czy amunicji o masie do 200 kg, radiostacji polowej dla jednostki bojowej z ckm-em. Motocykl miał stanowić techniczne odzwierciedlenie maszyn amerykańskich, dobrze znanych i użytkowanych w polskiej armii. Konstrukcja nadwozia bazowała na Harleyu-Davidsonie, a silnik był niemal wierną kopią jednostki Indiana.

I wygrał. Niestety nowy produkt, zbudowany w latach 1930-1932 pod kierunkiem inż. Bolesława Fuksiewicza w liczbie ok. 200 egzemplarzy, zamiast spełnić pokładane w nim nadzieje narodu, sromotnie je zawiódł. Kopia amerykańskiej konstrukcji nie była bowiem ani idealna, ani jej wykonanie nie było majstersztykiem. Subtelne modyfikacje pierwowzoru, jakich dokonali polscy konstruktorzy, nie zacierały podobieństw do amerykańskich wzorców, a maszyny zamiast oryginalności i niezawodności wykazywały wiele dokuczliwych usterek. Najczęstszym defektem było urywanie się zaworów, wybijanie gniazd zaworowych, ścieranie się powierzchni krzywek rozrzędu, pękanie sprężyn przedniego zawieszenia i łącznika mocującego boczny wózek. Do drobnych, lecz istotnych, wad należało także niewłaściwe umiejscowienie dźwigni rozrusznika nożnego (pomiędzy wózkiem a motocyklem), co było przyczyną częstych, bolesnych i denerwujących urazów stopy uderzonej o łącznik przyczepki i kolana o jej krawędź.

Nic zatem dziwnego, że pierwsze 50 motocykli z wózkiem bocznym, przekazane do pracy w poczcie, szybko wycofano, aby usunąć usterki w następnej partii produkcyjnej. Był to już jednak nieudany początek. Nic jednak nie dzieje się bez przyczyny i bez niepotrzebnych ofiar...

Nowe motocykle na skutek swoich wad nie zyskały poparcia ani państwa finansującego jego produkcję, ani tym bardziej swoich użytkowników. I choć powstało

kilka różnych wersji, potem ulepszonych, to żadna z nich nie zdołała odnieść większego sukcesu. Jednak nie wieszajmy zbyt wcześnie psów na Sokole, bo nie jest on wcale winny. Po pierwsze dlatego, że CWS M-55 – bo to o nim mowa – wcale nie był Sokolem, choć bardzo go przypominał, po drugie zaś, będąc pierwszym polskim seryjnie produkowanym motocyklem, stworzył solidne, choć może nie najszcześniejsze, podwaliny pod produkcję naprawdę udanych jednośladów, których era właśnie się zbliżała. Mały kroczek wytwórni w przód stał się wielkim krokiem w przyszłość polskiego przemysłu motoryzacyjnego. We mgłę przyszłości jawił się bowiem jego dumny i nawet bardziej legendarny następca: CWS M-111, a właściwie CWS M-III, który dopiero od 1936 roku uzyskał dumną nazwę Sokół.

Nasz drapieźny ptak

Wreszcie przyszedł jego czas. Drapieźny ptak o dumnej sylwetce, wszechwidzącym spojrzeniu, uzbrojony w silny dziób i ostre szpony – legendarny polski motocykl. Dziś kultowy polski zabytek, jednośladowy mit. Pożądany i drogi okaz kolekcjonerski. Czym się wyróżnia? Skąd się bierze popularność tego, w końcu rzadkiego, motocykla, który coraz częściej i liczniej widzimy na imprezach motocyklowych? Jaka jest jego historia? Spokojnie, nie wszystko naraz.

Po kłapie CWS M-55 – opisywanym przez urocze dziennikarki z niebieskimi oczami spoglądającymi spod mądrych okularów, na które ciągle spada im jasna grzywka, jako „prototyp motocykla Sokół” – nadal nie

mieliśmy własnego motocykla, który był coraz bardziej potrzebny. Zabrano się więc do prawdziwej pracy – i tak urodził się prawdziwy Sokół.

W 1931 roku, jeszcze podczas produkcji CWS M-55, zdecydowano o konieczności stworzenia nowego, ciężkiego motocykla, przeznaczonego głównie dla wojska. Podjęto prace mające na celu wyeliminowanie licznych niedociągnięć i wad CWS M-55 w nowym motocyklu. Jeszcze raz określono wymagania co do jego seryjnej produkcji. Zweryfikowane na nowo założenia konstrukcyjne stawiały twórcę, inżyniera Zygmunta Okołowa, przed niezwykle trudnym zadaniem. Wojskowe przeznaczenie motocykla było bezsprzecznym priorytetem, szczególnie że jego produkcję finansowało państwo, a to determinowało bardzo wysokie wymagania, czasem nawzajem się wykluczające. Motocykl musiał być niezawodny i charakteryzować się doskonałymi warunkami jezdnyymi w bardzo zróżnicowanym terenie, a więc na drogach utwardzonych i na bezdrożach. Do tego – zakładając z góry, że będzie używany w czasie działań wojennych – miał być niemal niezniszczalny, przy tym odporny na nieumiejętną obsługę i mało fachowy serwis oraz jednocześnie zdolny do wykonywania bardzo różnych zadań. Takie założenia wymagały poważnych kompromisów, które jednak – jak się wkrótce okazało – były możliwe do osiągnięcia. W efekcie powstał bardzo ciężki motocykl, a co za tym idzie – mało ekonomiczny, nienowoczesny, którego cena plasowała się na poziomie

cen niewielkich samochodów. Niemniej jednak nowa konstrukcja, oznaczona jako CWS M-III, wyróżniała się dobrymi parametrami jezdnyimi, funkcjonalnością, łatwością obsługi, a jego pozorna wada, czyli nienowoczesność, która tak przerażała konstruktorów w końcowym rozrachunku, stała się jednak zaletą.

W 1932 roku przystąpiono do prób drogowych świeżo zbudowanych prototypów. Wiosną roku następnego rozpoczęto seryjną produkcję, zmniejszywszy do minimum udział zagranicznych podzespołów, które w początkowej fazie produkcji stanowiły tylko ok. 5% całości motocykla (lampa, łańcuch napędowy i łożyska). Pozwoliło to wytwórcy ściśle współpracować z dostawcami części i podzespołów, stawiając im jednocześnie bardzo wysokie wymagania co do jakości. Wcześniejsze doświadczenia z niezupełnie szczęśliwym M-55 były przestrożą. Wytwarzany na taśmie produkcyjnej CWS M-III przechodził zatem wiele testów jakościowych. Silniki docierano najpierw na zimno, następnie na gorąco. Co dziesiąta jednostka napędowa trafiała na hamownię w celu sprawdzenia parametrów i ich ewentualnej korekty. Pojazdy dodatkowo poddawano próbom drogowym na dystansie 25 km, po czym usuwano ewentualnie wykryte usterki, motocykle myto, dokonywano odbioru technicznego, i dopiero wtedy odstawiano je do magazynu celem skierowania do sprzedaży. W efekcie tak prowadzonej polityki produkt

miał niezwykle wysoką jakość wykonania przy możliwie najniższej cenie.

Mimo to nie wszystkiego udało się dopilnować. Oznaczenie motocykla przypadkowo ustanowił lakiernik – choć zupełnie nieświadomie, to bardzo skutecznie. Mając umieścić na zbiorniku paliwa napis „M-III”, odczytał dyspozycję jako M-111 i taką nazwę umieścił. „Usterka” ta, niemająca wpływu na jakość, została zaakceptowana i w takiej formie już pozostała. Nazwę „Sokół 1000 M-111” wprowadzono dopiero w 1935/1936 roku, kierując produkt CWS na wolny rynek.

W tym czasie w kraju i na świecie panował ogólny kryzys gospodarczy. Mimo to PZInż. (Państwowe Zakłady Inżynierii), w którego skład wchodziły Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS) produkujące M-111, mogły pracować nieprzerwanie. Pozwalały na to dotacje państwa, które chciało pozyskać pojazd przeznaczony dla armii. Wskutek nadwyżek produkcyjnych w połowie lat 30. zdecydowano się na skierowanie motocykli również na rynek cywilny. Nazwę wojskowego CWS M-111 zmieniono na bardziej marketingową: Sokół 1000 M-111. I tak legenda, która narodziła się wcześniej, nabrała nowego, jakże ładnego kolorytu.

Motocykle te brały udział w międzynarodowych rajdach długodystansowych i odnosiły spore sukcesy. Przy okazji w trakcie rajdów wykrywano usterki, które potem weryfikowano podczas produkcji, trwającej przez sześć lat – aż do 3 września 1939 roku Motocykl był

produkowany bez większych zmian, również z wózkiem bocznym konstrukcji inżyniera Stanisława Panczakiewicza. W związku z planowanymi modyfikacjami powstał nawet w 1938 roku model rozwojowy M-121, który charakteryzował się wyposażeniem w napęd także koła wózka bocznego. Ułatwiała to poruszanie się motocyklem, szczególnie w trudnym terenie. Pomimo doskonałych właściwości terenowych motocykl M-121 nie wszedł niestety do produkcji. Przeszkodził w tym wybuch wojny. Choć nie wprowadzono ulepszonych Sokółów M-121, również M-111 były chwalone za swoje doskonałe właściwości trakcyjne. W terenie Sokół wygrywał z podobnymi konstrukcjami Harleya-Davidsona i Indiana, dorównując niemieckim BMW, które zawsze były klasą samą w sobie.

Sokoły M-111 wykorzystywano najczęściej zgodnie z przeznaczeniem, a zatem w policji, na poczcie i w wojsku – w oddziałach łącznikowych i rozpoznawczych. Mogły służyć np. jako ruchome stanowiska karabinów maszynowych w pododdziałach piechoty. Brały też udział w kampanii wrześniowej i pewnie uratowały wielu naszych żołnierzy, dając popalić zakutym w stalowe nocniki niemieckim łbom. Była to tak udana konstrukcja, że jego widlaste silniki poza oczywistym zastosowaniem motocyklowym wykorzystywane były również do napędu motorowych drezyn kolejowych DKM czy podnośnika hydraulicznego. W Sokole zastosowano też kilka niecodziennych rozwiązań

konstrukcyjnych. Dla przykładu: wózek boczny miał miękkie mocowanie za pośrednictwem dwóch przegubów kulowych i resoru ćwierćeliptycznego, co znakomicie ułatwiało jazdę w terenie, szczególnie w wypadku załadowanego motocykla. Manetka gazu zamontowana była nietypowo, bo z lewej strony, ale nierzadko ułatwiało to motocyklowi – szczególnie z wózkiem bocznym (zamocowanym z prawej) – który utknął w grząskim terenie, wyjeżdżanie z niego. Idąc obok motocykla, swobodnie można było go również pchać, jednocześnie sterując położeniem przepustnicy. Motocykl wyposażony był w silnik czterosurowy, dolnozaworowy, dwucylindrowy, długoskokowy (średnica x skok cylindra: 83 x 92 mm) w układzie widlastym o rozwarciu cylindrów 45°, chłodzony powietrzem, o pojemności skokowej 995,4 cm³ i mocy 18 KM przy 3000 obr./min oraz maksymalnie 22 KM przy 4000 obr./min. Niski stopień sprężania (5:1) pozwalał na wykorzystywanie niskooktanowego paliwa, co było istotne w przypadku przewidywanego deficytu paliwowego w trakcie działań wojennych. Napęd przekazywany był za pośrednictwem łańcucha na tylne koło przez trzybiegową skrzynię biegów sterowaną ręcznie i przez mokre, wielotarczowe sprzęgło sterowane nożnie. Motocykl zbudowany był na podstawie podwójnej zamkniętej ramy rurowej. Koło przednie zawieszono na widelcu trapezowym z zespołem sprężyn i tłumikami ciernymi, tylne było zawieszono sztywno. Wzajemnie wymienne koła o

rozmiarze 19 x 4,40 zapewniały dobre prowadzenie na nierównej nawierzchni, a ich wymiennosc była dodatkowa zaleta. Hamulce rzecz jasna byly bębnowe, przy czym nożny dzialal rowniez na koło wózka. Oprócz tego Sokól M-111 miał hamulec postojowy, jak w samochodzie. Masa własna motocykla z wózkiem i bez niego wynosila odpowiednio 375/270 kg, a dopuszczalne obciażenie to aż 280 kg. Motocykl osiagal z wózkiem maksymalnie 90 km/h i zuzywatal 7-7,5 l paliwa oraz 0,3 l oleju na 100 km, typowa zaś predkoscia bylo ok. 60 km/h. Nie bylo zreszta co szalec, bo drog nie bylo, a prujac sześćdziesiątką przez leśny dukt, można bylo się poczuć, jak teraz Kubica czuje się na Hungaroringu przy 300 km/h.

Sokól, co ważne, od początków produkcji był drogim motocyklem, co na pewno maksymalnie przyczynilo się do dbania o niego i niezłomowaniu wyeksploatowanych egzemplarzy przez jego użytkowników. Dzięki temu dzisiaj, po ponad 70 latach, może cieszyć kolekcjonerów i pasjonatów, osiagajac znów wysokie ceny. Teraz, gdy nasz przemysl motoryzacyjny w kwestii jednośladow jest zrujnowany i wyglada gorzej niz w maju 1945 roku, motocykle Sokól urosly niemal do rangi symbolu. Sokoly są więc polskim Harleyem-Davidsonem, Indianem, Royalem Enfieldem, BMW, BSA, Triumphem i Nortonem w jednym. Są ikoną motoryzacyjnej kultury. Czasem nie bardzo jednak zdajemy sobie sprawę, o czym mówimy. Darzymy je ogromnym sentymentem, twierdzac, że poza Junakiem

to jedyne polskie czterosurowe motocykle... A to wlaśnie nieprawda!

Owszem, mamy bogaty dorobek motoryzacyjny, szczególnie jeśli chodzi o jednoślady. Część z nich stanowią motocykle Sokół. Tyle tylko, że było ich przynajmniej 5, i choć wszystkie w nazwie mają drapieżnego ptaka ze spiczastymi końcówkami skrzydeł, to łącznie tak niewiele ich powstało, że mało o nich wiemy.

Choć historia M-111 jest już oczywiście Czytelnikowi znana, to aby prawdzie stało się zadość, wiedzieć on musi, że nazwa ta oznaczała także turystyczny motocykl CWS 600 RT (Sokół 600 M-211). Motocykle Sokół 1000 i Sokół 600 były zresztą najbardziej znanymi i najliczniej produkowanymi polskimi motocyklami przed wojną. Zatem jeśli widzimy polski przedwojenny motocykl, którego nie znamy – do głowy ciśnie się nazwa Sokół.

Sokół 600 M-211, konstrukcji Tadeusza Rudawskiego, wyposażony był w liczne oryginalne i opatentowane rozwiązania, jak choćby umieszczenie zespołu skrzyni biegów w kadłubie w taki sposób, by wymontowanie było maksymalnie uproszczone i przez mimośrodową regulację umożliwiało kasowanie luzu na łańcuchu napędowym. Był to model najliczniej produkowany spośród wszystkich Sokółów. Czterosurowy silnik o pojemności 579 cm³ rozwijał moc do 16 KM, zapewniając 110 km/h bez wózka i 90 km/h z nim.

Kolejną konstrukcją tego samego inżyniera był Sokół 500 M-311, napędzany bardzo nowoczesnym silnikiem górnozaworowym, który mogło zasilać paliwo benzynowe i również – czego niektórzy konstruktorowi pewnie nie wybaczą – alkoholowe. Ta maszyna przed wojną osiągnęła moc do 22 KM (w wersji RS) i z pełnym obciążeniem rozwijała prędkość 125 km/h.

Ostatni przedwojenny Sokół powstał w liczbie zaledwie 78 egzemplarzy – był to lekki motocykl turystyczny Sokół 200 M-411, stworzony przez tego samego konstruktora. Motocykl ten był właściwie „Sokolikiem”, bo wyposażono go w silnik o pojemności jedynie 199 cm³ i mocy 7 KM. Seryjną produkcję planowano uruchomić pod koniec 1939 roku, ale jak wiemy, Niemcy z Rosjanami w zмовie pokrzyżowali nasze plany.

I to w zasadzie powinien być już koniec prawdziwych Sokółów, jednak po wojnie pojawił się jeszcze piąty w talii, choć asem niestety nie był – z pozostałymi wspólną miał tylko nazwę. Był to dwusuwowy Sokół 125, wyposażony w silnik S-01, tak dobrze potem znany z motocykli WFM i WSK, a także z niektórych SHL. Mimo że miał niewiele wspólnego z Sokółami sprzed wojny – tak samo jak Polska po 1945 miała niewiele wspólnego z Polską sprzed 1939 – to trzeba lojalnie przyznać, że był pierwszym motocyklem skonstruowanym w Polsce po wojnie, a jego produkcję uruchomiono już w 1947 roku.

Jeszcze w czasie wojny twórcy polskiej motoryzacji zdawali sobie sprawę, że Polakom po zakończeniu wojnie będzie potrzebny tani, łatwy w obsłudze środek transportu. Odpowiedź zatem nasuwała się sama: lekki motocykl. Już jesienią 1944 roku w ruinach byłej fabryki amunicji w Warszawie grono entuzjastów starało się uruchomić produkcję motocykli. Trwała jeszcze jednak wojna, więc trzeba było poczekać do 22 lipca 1947 roku, kiedy to dwa pierwsze Sokoly 125 zostały przedstawione w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Szybko zdecydowano o ich produkcji seryjnej. Jej skala była niestety niewielka ze względu na ograniczoną powierzchnię zniszczonych hal montażowych, jak i na konieczność stosowania importowanych rur na ramy. W tym samym czasie ruszono z budową – głównie z pozostałych przedwojennych części – SHL 125 N 7, które od Sokola 125 różniły się m.in. właśnie ramą. Ostatecznie z końcem roku 1950, po wyprodukowaniu ok. 2000 sztuk Sokola 125, wstrzymano jego produkcję, zresztą SHL 125 N 7 także. W nowej Rzeczypospolitej Ludowej postawiono na produkt powstającej właśnie Warszawskiej Fabryki Motocykli. Sokoly – jako kojarzone z czasami przedwojennymi – nie mogły być pod ochroną. Rozpoczęła się era WFM, znanej wszystkim potem jako „fumka”.

Sokola 125 produkowano w Państwowych Zakładach Samochodowych nr 2 w Warszawie przez niespełna 3 lata. Jego konstrukcja oparta była na sprawdzonym niemieckim wzorcu DKW RT 125, z

którego oprócz nas skorzystali Rosjanie, Anglicy, Amerykanie, a nawet Japończycy. Ponieważ wyprodukowano niewiele Sokolów 125, bardzo mało egzemplarzy zachowało się do dzisiaj, tym bardziej że był to motocykl stosunkowo tani i miał przede wszystkim użytkowe znaczenie dla powojennych właścicieli, więc eksploatowano go do końca jego jednośladowego życia.

Motorek sprawdzał się zresztą znakomicie – zadowalał się w codziennej eksploatacji mikroskopijnymi ilościami paliwa (średnio 2,5 l/100 km) i dzięki niskiemu stopniu sprężania (1:6) miał w tym względzie bardzo małe wymagania. Zbiornik paliwa pozwalał na przejechanie ponad 350 km, a przy podwoziu Sokoła 125 prędkość maksymalna wynosząca 67 km/h była w zupełności wystarczająca. Z masą 80 kg był lekki niemal jak motorower, co ułatwiało prowadzenie, a prosta, niemal prymitywna konstrukcja pozwalała na łatwe naprawy, zresztą tak naprawę nie miało się co psuć. Koło przednie zawieszono na widelcu trapezowym z centralną sprężyną śrubową typu baryłkowego i dwoma amortyzatorami ciernymi z regulacją docisku. Zawieszenie koła tylnego było sztywne, a namiastkę komfortu zapewniało stalowe siodło wyściełane skórą, mocowane z przodu, wahliwie za pomocą blaszanych wsporników, z tyłu zaś na dwóch sprężynach. Interesująca była skrzynka narzędziowa w postaci walcowej puszeki, umieszczona pod siodłem, wyposażona w komplet narzędzi i pompkę. Do zapłonu

nie był konieczny akumulator, którego zresztą Sokół 125 nie miał. Najpoważniejszą wadą Sokola 125 była mała moc prądnicy, co odbijało się na marnym oświetleniu drogi podczas podróżowania nocą. Poza tym zabranie w drogę pasażera o masie większej niż 40 kg groziło połamaniem ramy! Nic dziwnego – był to przecież motocykl jednoosobowy. Za to pozwalał dziarsko przemieszczać się pomiędzy gruzami odbudowywanych właśnie miast, miasteczek i wsi. A o to przecież wtedy chodziło.

Verfluchten banditen

Muszę przyznać, nie bez wstydu zresztą, że jestem trochę uprzedzony do Niemców i doprawdy toleruję ich jedynie dzięki BMW, Scorpions i brakowi ograniczeń prędkości na ich genialnych autostradach. Trochę też tłumaczy mnie fakt, że gdy byłem dzieckiem, nigdy nie pogodziłem się z fabułą szóstego odcinka serialu emitowanego w NRD pt. *Vier Panzersoldaten und ein Hund*, w którym „Rudy”, wyzwalając Warszawę, zostaje trafiony na tyle skutecznie, że Olgierd nie pojawi się już w serialu nigdy. Na domiar złego Janek, Gustlik, Grigorij i – co najgorsze dla mnie wtedy – Szarik trafiają ranni do szpitala pod opiekuńcze skrzydła Marusi spod znaku czerwonej gwiazdki. Dla dziesięciolatka było to nawet bardziej traumatyczne przeżycie niż to, że w przyszpitalnym parku w czasie tańca Janek, chcąc złapać Martusię za biust, trafia dłońmi... w żebra oraz że

Dlaczego warto mieć pełną wersję?



Pełną wersję książki zamówisz na stronie wydawnictwa
Złote Myśli

<http://legendy-motoryzacji.zlotemysli.p>

!