



Tekst i zdjęcia
Bartosz Biesaga

ZAKURZONA PERŁA

DKW E 200 z 1927 r.

**Stał w kącie pokryty kurzem.
Wchodzący do garażu,
w najlepszym razie, omiatał
go pustym wzrokiem.**

Współczesne motocykle są bardzo podobne do siebie. Większa część spośród ich założeń konstrukcyjnych jest nawet taka sama i wspólna dla wielu modeli. Zupełnie inaczej jest z motocyklami zabytkowymi. Zwłaszcza jeśli pochodzą od największej wytwórni motocykli z lat międzywojennych, z fabryki DKW z Zschopau, wówczas najnowocześniejszej w branży.

Prezentowany motocykl DKW E 200 z 1927 roku zajmował mniej eksponowane miejsce między innymi jednośladowi w kącie wrocławskiej pracowni Piotra Kawalka – właściciela kolekcji motocykli, wspomnianego niejednokrotnie na naszych łamach. Jednośląd był znakomicie odrestaurowany, ale jednak nieco zapomniany i zakurzony. Patrząc na niego z daleka, nie odczuwało się większych emocji. Inne maszyny prezentowały się bardziej efektownie. A może jednak ten? – zapytał Piotr, wskazując zakurzony motocykl.

Wydobyliśmy go na światło dzienne. Zaczęło się oglądanie i podziwianie. Pierwszym bardzo ciekawym elementem motocykla był układ chłodzenia z turbowentylatorem (D.R.G.M. – tak nazwano to rozwiązanie w instrukcji obsługi), będący też jednym z pierwszych stadiów wprowadzenia układu chłodzenia cieczą zaledwie kilka lat później w wy-

ścigowych motocyklach marki DKW. Wentylator napędzany za pośrednictwem wału korbowego poprzez misterną dmuchawę „chuchał” na dwusuwowy cylinder o pojemności 198 ccm. Warto wspomnieć tutaj o tym, że występowały dwie wersje pojemności skokowej „podramowego” silnika serii E. Pierwotnie były to jednostki 206 ccm produkowane przez dwa lata (1926-27), które potem zmniejszono – poprzez skrócenie skoku tłoka, do 198 ccm. Ta niewielka modyfikacja była ukłonem w stronę wszystkich użytkowników jednoślądów, pragnących uniknąć podatku nałożonego na właścicieli motocykli o pojemności skokowej powyżej 200 ccm. Zabieg ten poprawił również osiągi motocykla, gdyż silnik dysponował już dzięki temu maksymalną mocą rzędu 4,5 KM przy 3500 obr./min, czyli o 0,5 KM większą od swego bardziej pojemnego brata. Motocykl wyposażony został również w sześciowatowy



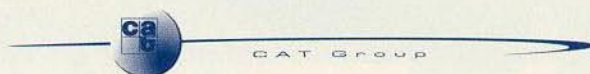
iskrownik umieszczony w kole zamachowym. Przy iskrowniku znajdowała się także prądnicą zasilającą tylko tylną lampę (był to element wyposażenia dodatkowego, za który trzeba było zapłacić 60 marek ekstra, oprócz standardowej ceny 835 marek za motocykl). Przednia lampa była wciąż karbidowa. Napęd z silnika przenoszony był za pośrednictwem sprzęgła do skrzyni biegów o dwóch przełożeniach, następnie pasem klinowym, na tylne koło. Układ wydechowy miał efektowną komorę rozprężną, rurę wydechową i długi tłumik zakończony rybką. Rama była konstrukcją spawaną

z rur i wbrew pozorom otwartą, bo nie łączyła się pod silnikiem. Motocykl miał widelec wahliwy o sporym skoku, co powodowało chybotać koła podczas jazdy. Masa własna DKW to zaledwie 75 kg, a maksymalna prędkość, jaką rozwijał motocykl, sięgała 65 km/h. Skromny w konstrukcji nożny rozrusznik widoczny na zdjęciach montowano tylko na życzenie kupującego. Ważną nowością był też jeden z pierwszych w tamtych czasach, motocyklowy układ hamulcowy przedniego koła, z nawet skutecznym, jak na ówczesne standardy, mechanizmem bębnowym.

Motocykl prowadzi się w sposób typowy dla maszyn z tamtego okresu. Do obsługi lewą ręką na kierownicy przewidziano klamkę sprzęgła i manetkę dekompresatora ułatwiającego rozruch i umożliwiającego zatrzymanie pracy silnika. Po prawej stronie oprócz hamulca ręcznego znajdują się również obok siebie manetki – układu zimnego rozruchu, czyli ssania i przepustnicy. Majstersztykiem było poprowadzenie linek sprzęgła i hamulca przedniego wewnątrz rury kierownicy. Ciężno sprzęgła pochodzi od Mariusza z Częstochowy, który poświęcił ten element

R E K L A M A

BikeCAT



Oferta logistyczna dla producentów, importerów i dealerów motocykli



CAT LC Polska Sp. z o.o. • www.groupecat.pl

bike.cat@groupecat.pl

tel.: (022) 392 41 17



DANE TECHNICZNE

DKW E 200 Z 1927 R.

SILNIK

Typ:	dwusuwowy, wymuszone chłodzenie przez dmuchawę
Układ:	jednocylindrowy
Pojemność skokowa:	198 ccm
Średnica x skok tłoka:	64 mm x 59 mm
Moc maksymalna:	4,5 KM przy 3500 obr/min
Gaźnik:	Framo
Smarowanie:	mieszanka oleju z benzyną w proporcji 1:9
Rozruch:	nożny
Iskrownik:	6W

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło:	kola zębate,
Sprzęgło:	wielotarczowe, mokre
Skrzynia biegów:	dwustopniowa, I bieg 1:10; II bieg 1:6,3
Napęd tylnego koła:	pas klinowy

PODWOZIE

Rama:	otwarta, spawana z rur ze stali
Zawieszenie przednie:	wahliwe z dwoma sprężynami
Zawieszenie tylne:	sztynne
Hamulec przedni:	bębnowy
Hamulec tylny:	bębnowy
Opony przód/tył:	26/2,85

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia:	720 mm
Masa pojazdu w stanie suchym:	75 kg
Zbiornik paliwa:	9 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna:	65 km/h
Zużycie paliwa:	2 l/100 km
Cena w 1927 r.:	835 marek

dla wrocławskiego E200, odkręcając go z własnego (niekompletnego jeszcze) DKW. Podczas jazdy nie sposób zapomnieć o dźwigni zmiany biegów znajdującej się po prawej stronie baku i pedale hamulca nożnego przy prawej stopie. W bogatszych wersjach przewidziano dodatkowe siodełko oraz jeszcze jedną parę podnóżków dla pasażera w miejscu bagażnika.

Z prezentowanym motocyklem najściślej związana jest postać Benedykta Rdzanka z Inowrocławia. Jako specjalista w ratowaniu motocykli z lat dwudziestych ubiegłego wieku, od zawsze marzył o maszynie takiej jak

podramowe DKW. Okazja nabycia takiego sprzętu nadarzyła się podczas jednego ze spotkań z kolegami – podobnymi jemu entuzjastami zabytkowej motoryzacji. Jeden z nich, młody chłopak z popegeerowskiej wsi pochwalił się schowanym głęboko w swej szopie DKW E200, którego nigdy nie sprzeda. Po długich namowach ze strony Benedykta z użyciem decydującego w negocjacjach argumentu, jakim w tym przypadku była flaszka gorzałki, umyślnie przygotowana przez inowrocławianina, młody właściciel ustąpił.

Stan maszyny był tzw. workowy, czyli w drewnianej skrzyni upchano pociętą ramę,

uszkodzony silnik, zbiornik paliwa oraz tylne koło z obręczą napędową pasa klinowego. Trochę złomu i nic więcej. Problemy zaczęły się przy rekonstrukcji jednostki napędowej. Nie dość, że motorek był niekompletny, to niedużo próby odkręcenia śrub o lewym gwincie przez poprzedniego właściciela zakończyły się unicestwieniem karteru. Wieloletnie poszukiwania właściwego elementu zaowocowały zakupem aż siedmiu silników, zanim trafił się ten jeden jedyny – zablokowany i zarzewiały na amen, ale przez to nigdy nierozmontowywany, kompletny i w dodatku z idealnie zachowanym karterem. Wiele spośród

Piotr Kawałek
tel. 0-601 788 327
lub 071/3634279,
Pracownia Restauracji
Pojazdów Zabytkowych
przy wrocławskim
Oldtimerbazarze

R E K L A M A

**RADIO
MOTORBIKE**

radiomotorbike.pl ...i wszystko na temat





detali, jak na przykład motylek/nakrętka do zamykania wieczka puszek narzędziowej pod siedzeniem, wymagały inwestycji w kompletny podzespół po to tylko, aby wszystko było oryginalne.

Kiedy maszyna po wielu latach pracy stanęła wreszcie na kołach, w pełni oryginalna i prawie gotowa do pierwszego uruchomienia, na drodze do szczęścia restauratora stała poważna choroba, znacznie utrudniająca prace nad DKW. Dlatego uruchomieniem mo-

tocykla w dalszym etapie zajęła się już pracownia wspomnianego na początku Piotra Kawalka, gdzie dziś mamy okazję podziwiać ten nietuzinkowy egzemplarz. A wszystko to dzięki pasji Benedykta z Inowrocławia, jego niezmordowanemu uporowi w dążeniu do celu i ogromnemu darowi przekonywania w pewien letni, duszny wieczór.

Polityka marketingowa przyjęta przez firmę DKW, znana i stosowana jest nawet dziś przez niektórych producentów samochodów

i motocykli. Większość wytwórni działających w latach 20., starała się budować motocykle skomplikowane, ekskluzywne i drogie, nie zważając na to, że zawęży się krąg odbiorców gotowych nabyć wytwarzane przez nich pojazdy. Ta krótkowzroczność konkurencji przyczyniła się do wielkiego sukcesu firmy ze Zschopau, która postawiła na maszyny po prostu dobre i funkcjonalne. W latach 30. DKW był największym na świecie producentem motocykli.

**TRUDNO
UWIERZYĆ,
ŻE TEN
MOTOCYKL
ODRODZIŁ SIĘ
Z KUPY
ZŁOMU...**

R E K L A M A

SIDI

rapid
MOTOCYKLE

Rapid Motocykle, Sp. z o.o.
61-248 Poznań, ul. Milczańska 48
tel. +48 061 8720 720
faks +48 061 8720 787
www.rapid-motocykle.pl
info@rapid-motocykle.pl



Vertigo
950 zł



Vertigo Corsa
1280 zł



Typhoon Goretex
1050 zł



Crossfire
1330 zł



Saber
950 zł



B-2
750 zł



Canyon Goretex
900 zł

Lista dealerów i pełna oferta na www.rapid-motocykle.pl • Prowadzimy sprzedaż wysyłkową • Poszukujemy nowych dealerów