

Mały, ale byk

Bartosz Biesaga
zdjęcia autora



Głębokie brzmienie w połączeniu z mrowiącymi wibracjami sprawiają, że kierowca czuje całym sobą obcowanie z mechanicznym stworzeniem, a nie bezduszną maszyną.



Jeśli dziś ktokolwiek zechciałby dotrzymać kroku prezentowanemu jednośladowi z 1929 roku o nazwie Göricke VI, nie musi się wcale sprężyć. Bo dziś nie jest to żaden supermotocykl do szybkiego przemieszczania się z punktu A do B. Być może był nim kiedyś, na początku ubiegłego wieku i choć w kontekście dzisiejszych standardów jest powolny, bo ma niespełna 6 mechanicznych koni, to może jeszcze zaskoczyć.

Firma Göricke-Werke Nippel & Co powstała w 1874 roku w Bielefeld w Niemczech. Jej główną działalnością była i jest po dziś dzień produkcja rowerów. Jednak w odległym 1903 roku ktoś w fabryce wpadł na pomysł, żeby zmodernizować jeden z własnych, dwukółowych produktów na pedały, instalując w jego ramie silnik spalinowy wraz z osprzętem. Pojazd ten dał początek nowemu profilowi produkcji firmy, którego owocem przez kilkadziesiąt następnych lat stały się również lekkie motocykle.



W obliczu braku odpowiedniego zaplecza technicznego i własnych projektów, pierwsze maszyny, których przedstawicielem jest prezentowany na zdjęciach model, montowane były z tanich części. Pochodziły one od wielu, głównie brytyjskich dostawców. Dla przykładu wystarczy wymienić tradycyjną, ręczną skrzynię biegów marki Willers Albion z trzema prze-

łożeniami. Lewarek wprawdzie pracował bardzo opornie zgodnie z regułą, ...gdy się rozgrzeje, będzie łatwiej, ale w zmianie przełożenia pomagało za to lekko pracujące, a przy tym w stanowczy sposób sterujące przeniesieniem napędu - sprzęgło.

Ten wbrew pozorom bardzo męski sprzęt wymagał nie lada sprytu od kierowcy, który do dyspozycji miał pod bakiem także regulację kąta wyprzedzenia zapłonu za pomocą dźwigni obracającej całą obudowę iskrownika - czyli wszystko było tak, jak w innych wymagających motocyklach z tamtej epoki.

Silnik o pojemności 194 cm³ zadowalał się jakimkolwiek paliwem. Ponieważ kiedyś benzynę o różnej liczbie oktanów sprzedawano w aptekach, do jego zasilania wystarczało nawet paliwo o marnej jakości, bo jeśli tylko maszynie zabrakło ciągu, kierowca w każdej chwili mógł dokonać korekty proporcji w składzie mieszanki paliwowo - powietrznej za pomocą specjalnej śruby regulacyjnej w gaźniku.

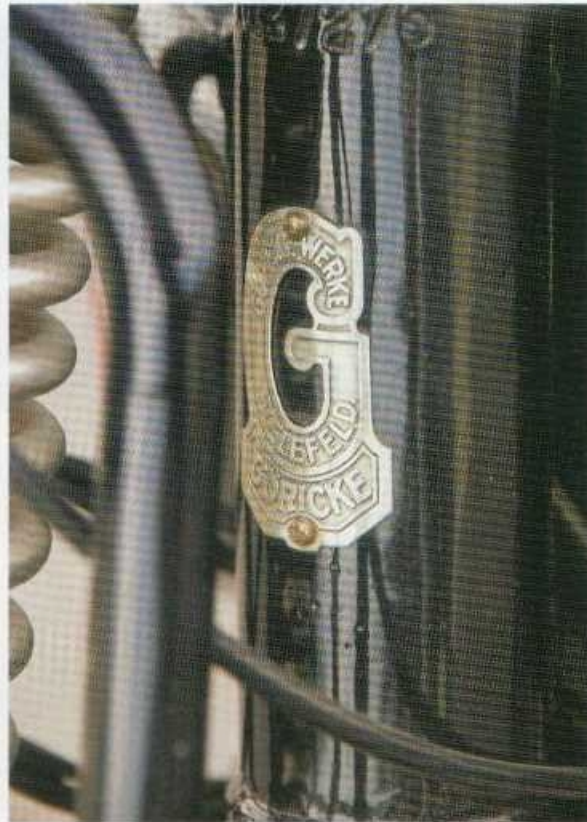
Jedynym udogodnieniem kierowcy było przednie zawieszenie. I nie będzie przesady w stwierdzeniu, że Göricke jako jeden z pierwszych producentów motocykli zaprezentował zawieszenie trapezowe. Pokrętko nad główką ramy służyło do regulacji oporu w obracanej kierownicy. Jest też wygodny w obsłudze i znakiem tego stary - jak chciałoby się rzec - Göricke, rozrusznik nożny.

utrzymać odpowiednio wysokie obroty silnika.

Nie było to jednak potrzebne, skoro maszyna wyposażona była w tak głośne, jak widoczne na zdjęciach, seryjne wydechy. Krótkie, przelotowe tłumiki to dziś jeden z podstawowych elementów wyposażenia sprzętu do stuntu. Stosunkowo odporne na uszkodzenia, efektownie wyglądające i czasami jeszcze lepiej brzmiące wydechy, z założenia mają po-

odrzuć lądującego nieopodal miejsca naszej sesji zdjęciowej samolotu pasażerskiego. Aż dziw bierze, że takie brzmienie wydobyło z dwusetki. Widać i słyszeć od razu, że tak zakończony wydech miał nie tylko formę, ale też i spełniał odpowiednią funkcję.

Głębokie brzmienie w połączeniu z mrowiącymi wibracjami sprawiają, że kierowca czuje całym sobą obcowanie z mechanicznym stwo-



Ponadto prezentowany na zdjęciach motocykl wyposażony został w prądnicę Bosch, napędzaną paskiem od wału korbowego, która - zasilając elektryczne oświetlenie jako wyposażenie dodatkowe - stanowiła alternatywę dla standardowej lampy karbidowej. I podobnie jak tylna lampa oraz klakson, była wówczas „wypasem”. Jednak żeby zatrzeć, należało

tęgować moc motocykla i wrażenia z akrobacyjnej jazdy. Jednak ma to niewiele wspólnego z piekielnym dudnieniem wiekowego singla. Podwójny wydech zakończony pustymi gruszkami już po zimnym starcie rozprasza wokół przenikliwy, nierówny puls jednocylindrowego, wolnoobrotowego silnika. Hałas, jaki wydobywa się z tego czegoś, niemal zagłusza silniki

rzeniem, a nie bezduszną maszyną. Ledwie obudzony zimny silnik kaszle, stroi się na odpowiednią nutę, wyrównuje obroty, aby wraz z ogarniającym mechanizmy i oliwą ciepłem pracy i zapachem spalin upewnić kierowcę, że siedzi na prawdziwym, pełnokrwistym motocyklu.

Długa jedyńka wprawia w zaskoczenie. Silnik chętnie, liniowo oddaje moc, rozpędzając lek-

ko pojazd, zagłuszając przy tym jakiekolwiek mechaniczne dźwięki, inne niż kanonada z wydechów. Jak to możliwe, żeby coś tak surowego i dzikiego było tak bardzo wygładzone i naturalnie swobodne? Niepokojąco wydłużająca się procedura zmiany przełożenia z racji braku właściwej koordynacji ruchów podczas pierwszej jazdy, w końcu dobiega końca i cichnący, spadający z obrotów silnik łapie nowy oddech na dwójce. Ciąg jest fantastyczny, a zwrotność prowadzenia może wprawić w zachwyt.

Kierownica ze wspomnianą regulacją wymaga wprowadzić pewnej ręki i zdecydowanego balansu ciałem, jednak można odczuć wszczepioną w geometrię ramy esencję z wielu lat rowerowego doświadczenia inżynierów z Bielefeld. Każdy ruch rąk przekłada się na czujną i wierną zmianę kierunku jazdy tej stosunkowo lekkiej konstrukcji. Do tego ten kozacko wyglądający hamulec nożny po lewej stronie, który uruchamia się piętą...

Maksymalna prędkość tego pojazdu w okolicach 85 km/h nie dziwi i nie straszy. Jest jakby oczywistym wynikiem, wartością wtórną dobrze przemyślanej, udanej konstrukcji. Piorunujący efekt towarzyszy gaszeniu silnika dźwignią dekompresatora: czterosurowy singiel zwalnia pracę w przeciągającej się niemal w nieskończoność wydłużonej chwili, po czym wydaje ostatnie sapiące tchnienie i staje w totalnie grobowej ciszy, przynoszącej ulgę przypadkowym świadkom tego technicznego zjawiska.

Motocykl należy do Pracowni Restauracji Pojazdów Zabytkowych Piotra Kawałka z Wrocławia. Właściwie dziś nie wiadomo, skąd taki rarytas wziął się w naszym pięknym kraju. Jak wspomina obecny właściciel, maszynę tę zobaczył na jednym z organizowanych przez siebie Oldtimerbazarów. Jego uwagę zwrócił człowiek, który przyjechał na giełdę na długo przed innymi wystawcami i sam wypakowywał ten motocykl z samochodu. Przypadkowo wspomniane gruszki wydechu zaintrygowały Piotra do tego stopnia, że szczęśliwy z miejsca kupił go, nie pytając o szczegóły. Wystawca zakomunikował tylko, że nie zna historii motocykla, jednak tak bardzo przeszkadza mu zajmując miejsce w piwnicy, że zdecydował się możliwie szybko pozbyć maszyny. Po zakończeniu transakcji odjechał, ale najbardziej zadowolony był z tego, że na wymarzonego kupca nie musiał w ogóle czekać, bo ten trafił się od razu.

Göricke wymagał generalnego remontu i nie był wyposażony w instalację elektryczną. Próba uruchamiania silnika zgodnie z maksymą wrocławskiego restauratora nie wchodziła wtedy w rachubę. *Uruchomienie motocykla zabytkowego nie jest wielkim problemem – mówi Piotr – Ale zatrzeć jakiś element już po uruchomieniu jest bardzo łatwo. My nie uruchamiamy oldtimerów, zanim wszystkiego gruntownie nie sprawdzimy. Dla wielu ludzi odpalenie silnika stanowi główne kryterium kupowania zabytko-*





wego pojazdu. Nie jest to jednak rozwiązanie do końca przemyślane. Ten motocykl zdecydowaliśmy się odrestaurować całkowicie po zapoznaniu się, z jak rzadko występującym okazem mamy do czynienia. Maszyna jest w pełni zgodna z oryginałem, dlatego zdecydowaliśmy się dołączyć instalację elektryczną, dostępną w tym motocyklu jako wyposażenie opcjonalne.

Göricke jest znacznie lepszym motocyklem niż większość ludzi sobie wyobraża. Ma geny wszystkiego, co pierwsze w motocyklach, jest niczym stara tuba basowa wśród instrumentów dętych. Za to w dotyku kojarzy się z antycznymi meblami. Najważniejsze jest jednak to, że jadąc na Göricke odkrywa się zupełnie na nowo radość z prowadzenia motocykla. ■



Dane techniczne motocykla Göricke VI - rok produkcji 1929

Silnik	
Typ	jednocylindrowy
Pojemność	194 ccm
System zasilania	gaźnik
Zapłon	iskrownik
Przeniesienie napędu	
Przełożenie pierwotne	koła zębate
Przełożenie końcowe	łańcuch
Sprzęgło	suche, jednotarczowe
Skrzynia biegów	3-stopniowa
Podwozie	
Rama	spawana, typ zamknięty (?)
Zawieszenie tylne	sztynne
Zawieszenie przednie	trapezowe
Hamulce przednie, tylne	bębnowe
Opony przód/ tył:	3,00x19
Wymiary	
Długość:	205 cm
Szerokość (kierownica)	80 cm
Wysokość	100 cm
Wysokość siedzenia	71 cm
Masa pojazdu (sucha)	96 kg
Pojemność zbiornika paliwa	10 l
Osiągi	
Moc maksymalna	5,5 KM
Prędkość maksymalna	85 km/h

Kontakt do właściciela: Piotr Kawalek, tel. 0 601 788 327
Pracownia Restauracji Pojazdów Zabytkowych
przy wrocławskim Oldtimerbazarze