

KWINTESENCJA MOTOCYKLA



Tekst i zdjęcia
**Tomasz
Tomaszewski**

Royal Enfield 350 z 1927 r.



**To konstrukcja bez
zbędnych elementów.
Gadżety, bajery czy
niepotrzebne
mechanizmy obce są
temu motocyklowi.**

Świat Motocykli 5/2009

Zakłady Royal Enfield cechuje rodowód zbliżony z historią większości producentów motocykli na świecie. Pierwsze stadium stanowił rower. Przed nim był bijący rekordy popularności „rower bez pedałów”, skonstruowany w pierwszej połowie XIX wieku przez hrabiego Draisine. Motocykl mógł powstać dopiero po 1885 roku, gdy wymyślono silnik o spalaniu wewnętrznym.

Szał tworzenia

Założone w 1881 roku w Anglii zakłady Givry Works zaczęły swą działalność od produkcji

rowerów. Dopiero udoskonalenie silnika spalinowego, znaczne zmniejszenie jego wymiarów i masy pozwoliło na zastosowanie spalinowego napędu w konstrukcjach bazujących na rowerach. Pierwsze motocykle powstały poprzez zamontowanie pomocniczego silnika do roweru. Skorzystał z tego również Royal Enfield, choć w pierwszej kolejności pokusił się o budowę samochodów, później sięgając po ideę motocykla.

Prawdziwa historia motocykli Royal Enfield rozpoczęła się dopiero w roku 1909, kiedy pokazano jeden z pierwszych modeli zasilanych silnikiem w układzie widlastym. Entu-



➤ Mechaniczna pompa oleju potrzebowała wspomaganie: ręcznej pompki używanej przy dużym wyężeniu silnika



zjazd, z jakim patrzono na motoryzację z motocyklami w roli głównej sprawił, że od tej pory rozwój ruszył bardzo szybko.

Wojna światowa, jak przed II wojną światową nazywaną pierwszą, miała znaczący udział w rozwoju firmy: wielkie zamówienia na dostawy dla wojsk Anglii i Rosji nie pozostawały bez znaczenia dla firmy. Motocykle, znacznie tańsze od samochodów, sprzedawały się dobrze. Dobra koniunktura na jednoślady sprawiała, że rozwój konstrukcji nabierał tempa.

W czasie wojny podstawowym warunkiem, jaki nakładano na pojazdy mechaniczne, był transport ludzi i sprzętu. W tym czasie szczególne znacznie nabrały motocykle z wózkami bocznymi. Choć delikatne i prymitywne, były relatywnie tanie w produkcji. Nie bez znaczenia pozostawała nadal większa mobilność motocykla z wózkiem z perspektywy ciężkich samochodów.

Nie jest szczególnie dziwne, że lata powojenne stały się okresem, w którym szczególnie ceniono zestaw motocykl z wózkiem bocznym. Wyspy Brytyjskie będąc wyznacznikiem tego trendu, głównie w odniesieniu do ruchu osobowego, chlubiły się zestawami motocykla z zabudowanym wózkiem bocznym. Zestaw taki z powodzeniem mieścił rodzinę

z bagażem. Poza żmudną codzienną pracą, zestawów używano również w sporcie.

W lipcu 1925 roku motocykl sygnowany znakiem Royal-Enfield z silnikiem widlastym i podczepionym doń wózkiem bocznym wziął udział w trialowej sześciodniówce, gdzie zdobył szczególne wyróżnienie za ukończenie zawodów bez straty punktowej.

Magia 350

Rok przed wzmiankowanym wydarzeniem firma wystawiła pierwszy model z jednocylin-drowym czterosurowym silnikiem J.A.P. o pojemności 350ccm.

Na przednówku światowego kryzysu gospodarczego, w 1928 roku, Royal-Enfield zastosował w nim naramowy (siodłowy) zbiornik paliwa i centralną sprężynę przedniego zawieszenia. Te wydawałoby się drobne zmiany sprawiły, że pomimo wkraczającego wielkimi krokami kryzysu, sprzedaż nie malała aż do 1930 roku. W tym przełomowym momencie, Royal posiadał w swej ofercie aż 13 modeli motocykli. Gama produkcyjna zawierała nie tylko motocykle tanie z silnikami dwusurowymi małej pojemności, ale również potężne widlaki o pojemności przekraczającej 1000ccm. Mając na względzie kondycję finansową gospodarki Wielkiej Brytanii –



ba! światowej – miało to duże znaczenie i stanowiło o pozycji zakładów na rynku motoryzacyjnym.

Pierwszy z powszechnie znanych modeli serii **Bullet** został wprowadzony w 1933 roku, by po przeszło 16 latach produkcji uzyskać formę, która pozostaje niemal niezmienna do dzisiaj. Echo udanego modelu 350ccm sięgającego korzeniami lat 20., w 1955 roku doprowadziło do otwarcia wytwórni – córki w Indiach. Miała ona wypełniać potężne zamówienia dla Indyjskiej Armii. W roku 1970, gdy macierzyste zakłady w Anglii zamknięto, modele 350ccm kontynuowały swój żywot. Pomimo zmiany właściciela niezmienna pozostawała nazwa modelu. Wraz z upływem lat technika nie zmieniała się diametralnie, co pozwalało na niezmiennie obcowanie z pojazdami klasycznymi w formie i treści (czytaj: prostych, niezaawansowanych technicznie, ale i prostych podczas ewentualnych napraw).

W pierwszej połowie lat 20., gdy wprowadzano model 350ccm, Royal nie posiadał jeszcze silnika własnej konstrukcji o tej pojemności. Jednostka napędowa została wtedy zaczerpnięta z firmy J.A.P., producenta szeroko wykorzystywanych silników. Choć wraz z rosnącym doświadczeniem RE szybko dopracował się własnego silnika tej pojemności, który posiadał parametry zbliżone do tego pierwszego konstrukcji J.A.P. Pozostały one niezmiennie przez lata, bez względu na postęp technologiczny, rodzaj rozrządu czy tendencje konstrukcyjne. Prosta i uniwersalna koncepcja motocykla zachowała się przez lata, do dzisiaj będąc ciekawą alternatywą dla miłośników klasycznych konstrukcji motocyklowych.

Znacząca technika...

Wyprodukowany w 1927 roku model o pojemności 350 z dzisiejszej perspektywy nie cha-

Klasyczna linia tego motocykla wraz z prostotą konstrukcji są kwintesencją motocykli lat 20. ubiegłego wieku

**Otwarta rama
nośna
motocykla
nie jest
wymysłem
naszych
czasów.
Rozwiązanie to
stosowano już
w latach 20.
XX wieku**

rakteryzuje się niczym szczególnym. Dolnozaworowy silnik własnej produkcji wkomponowano w rurową ramę. Silnik – właściwie jego korpus – wykorzystywany jest w tej konstrukcji jako element nośny. Warte jest to podkreślenia, by uzmysłwić sobie – zapatrzonym w obecne trendy konstrukcji pojazdów – jak dawno temu zaczęto optymalizować konstrukcję. Skrzynia korbową stanowi podstawę dolnozaworowego cylindra. Skrzynia przekładniowa znanej firmy Sturmey-Archer ma trzy przełożenia. Nie pomyślano wówczas o zespoleniu przekładni z silnikiem, stąd obydwa elementy mocowane są osobno, ich połączenie stanowi zaś przekładnia łańcuchowa. Tę ostatnią skrzętnie schowano pod znaczącej wielkości estetyczną osłoną.

Podramowy zbiornik mieści dwa przedziały. Jeden – większy – należy „środkowi opałowemu”, znaczy benzynie, podczas gdy mniejszy z nich służy „środkowi smarowemu” – olejowi. Chociaż układ smarowania posiada mechaniczną pompę, na wspomnianym zbiorniku zamocowano dodatkową pompkę ręczną. Wedle założeń konstruktorów służyła sterowaniu przepływem oleju w chwilach znacznego obciążenia jednostki napędowej. Nikle ów-

ześnie zaufanie do pomp zębatych doprowadzało do tego, że kierowcę wyposażano w dodatkowy element zapewniający większą trwałość silnika.

Rama nośna, jak wspomniano wcześniej, wykorzystuje sztywny korpus silnika do przeniesienia sił układu. Ponad wszelką wątpliwość jest to element newralgiczny, tym bardziej że prócz obciążeń wynikających z masy własnej, oraz kierowcy wraz ze skromnym dobytkiem, rama nie miała lekkiego życia. Znaczące nadwyżki dynamiczne pochodziły od ówczesnych dróg, których jakość pozostawiała wiele do życzenia. Niezwykle znaczącym źródłem wymuszeń był motocykl sam w sobie. Sztywne zawieszenie tylnego koła jak również relatywnie sztywne zawieszenie trapezowe z przodu nie ułatwiały życia tak rachitycznej konstrukcji (pojedyncza otwarta rama rurowa), jak i dosiadającego jej kierowcy. Szczęśliwie koła jezdne o dużej średnicy (21") łagodziły nieco obciążenia, niwelując pomniejsze nierówności podłoża, po którym układ pojazd-kierowca akurat się poruszał.

Całość ważąca około 115kg rozpędzała się do prędkości rzędu 80km/godz. Rozpędzić się jednak to nie wszystko. Sztuką jest osadzenie

DANE TECHNICZNE

ROYAL ENFIELD 350 Z 1927 R.

SILNIK

Typ:	czterosuwowy, chłodzony powietrzem
Układ:	jednocylindrowy
Rozrząd:	SV
Pojemność skokowa:	346 ccm
Średnica x skok tłoka:	70 x 90 mm
Stopień sprężania:	5,0:1
Zasilanie:	gaźnik
Smarowanie:	wymuszone z pompką ręczną
Rozruch:	nożny
Zapłon:	magneo

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło:	przekładnia łańcuchowa
Sprzęgło:	wielotarczowe, Sturmey-Archer
Skrzynia biegów:	Sturmey-Archer, trzystopniowa, sterowana ręcznie
Napęd tylnego koła:	łańcuch rolkowy

PODWOZIE

Rama:	rurowa otwarta z silnikiem jako elementem nośnym
Zawieszenie przednie:	trapezowe produkcji Royal-Enfield
Zawieszenie tylne:	sztywne
Hamulce:	bębnowe
Opony przód/tył:	2,75x21"

WYMIARY I MASY

Masa własna:	ok. 115 kg
Wysokość siodła:	29 cale (737mm)
Rozstaw osi:	53 cale (1346mm)

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna:	ok. 80 km/godz.
Właściciel:	Dariusz Pawłowski





➤ Znacznie prostszy do wykonania „dolny” cylinder charakteryzował wczesne konstrukcje silników

w miejscu „grzmiącej” – jak się kiedyś mawiało – po zakrętach maszyny. Zamiana energii kinetycznej na ciepłą poprzez tarcie między okładzinami ciernymi a bębniami zapewniały dwa hamulce półbębnowe.

Powyżej opisany pojazd w pełnym wyposażeniu można było nabyć za cenę 43 funtów. Cena obowiązywała oczywiście w 1927 roku. Dzisiejsza, kolekcjonerska wartość tego moto-

cykla, jak miemam, znacznie przekracza tę skromnie brzmiącą dzisiaj sumkę.

... i suche fakty

Royal Enfield prezentowany na zdjęciach pochwalić się może historią niespotykaną dla motocykli z naszych szerokości geograficznych. Informację, że do marca 2007 roku pozostawał w jednej rodzinie, trudno przyjąć z wia-

ra. Jednak to prawda. Motocykl użytkowany w środkowej Anglii jeszcze w latach 30. zeszłego stulecia, trafił na przeszło 50 lat do przydomowej szopy. Na początku lat 90. nowe pokolenie rodziny postanowiło odświeżyć staruszkę, co w pewnym stopniu się powiodło. Po osiemdziesięciu latach prezentowany motocykl został ostatecznie odsprzedany „hurtowemu” kolekcjonerowi, który to z kolei odsprzedał Royala przyjacielowi z Polski. Po przekroczeniu polskiej granicy, maszyna trafiła na mały przegląd i regulację do jednej z ikon polskiego kolekcjonerstwa. Dzięki temu tak właściciel, jak i otoczenie może cieszyć się brzmieniem – nie bójmy się metryki – osiemdziesięcioletniego już niezwykle urodziwego, a przy tym prostego motocykla. Delektujmy się jego kształtami. ●

R E K L A M A

ROYAL ENFIELD

SACHS BIKES

Moto Magnus



Motocykle Skutery Quady

www.moto-magnus.com.pl