

GATUNEK BARDZO ZAGROŻONY

Sokół 600RT



Tekst i zdjęcia
Bartosz Biesaga

Motocykl Sokół 600RT z lat trzydziestych poza nazwą i rzadkością występowania ma niewiele wspólnego ze swoim skrzydlatym imiennikiem.

Facetów było czterech. Zajmowali miejsce w bramie w taki sposób, że strach byłoby wieczorem obok nich przechodzić. Czekali. Niecierpliwie obserwowali sunące samochody, co chwilę klnąc i wypuszczając obłoki papierosowego dymu.

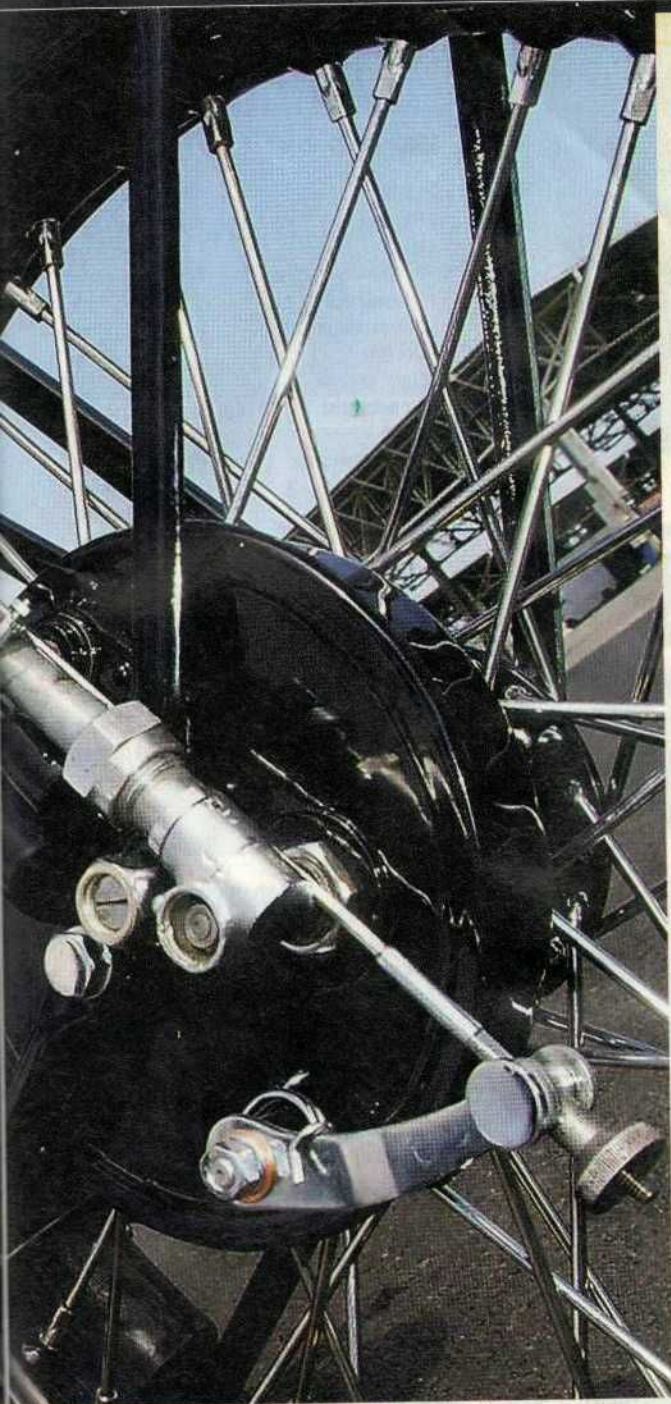
Czasem podrygiwali śmieiej na widok i powitanie swoich „ziomali” lub szybko przechodzącej chodnikiem kobiety. Jednak prawdziwe poruszenie wywołał zatrzymujący się tuż przy nich bus. Ponieważ długo oczekiwany wreszcie nadjechał, od teraz było już ich czterech plus piąty kierowca samochodu. Dla

tego wydawać się mogło, że załadunek pójdzie jak z płatka.

W bramie było podwórko, w podwórku tzw. komórka, a w mrocznym środku zardzewiały Sokół 600 RT z 1939 roku. W dodatku w ostatniej, podobno najbardziej dopracowanej wersji. I należał do jednego z przyjemniaczków z bramy. Maszyna miała oba koła, silnik, nawet osprzęt i nienaruszoną ramę, brakowało jej tylko klaksonu i gaźnika. Każdy „sokolnik” wie, jak bardzo ważny jest w miarę kompletny zestaw do żmudnej restauracji. Przeliczono sumę, zaraz potem wyprowadzono, albo bardziej wyszarpano wiekowy jedno-

ślad z zagraconej komórki, po czym kwartet oddalił się czym prędzej w nikomu nieznanym kierunku. Po dokonanych zakupie nie było już mowy o jakiegokolwiek chęci niesienia pomocy z ich strony przy załadunku motocykla do samochodu, na którą liczył kierowca.

I tak oto legenda polskiej motoryzacji, która kiedyś powstała niemal z krwi i kości, a już na pewno z potu naszych przodków wówczas pod przewodnictwem niejakiego marszałka Piłsudskiego przetrwała aż do dziś. Szczęśliwy nabywca złomu motocykla, nieustępliwy w kolekcjonerskich poszukiwaniach, Piotr Kawalek z Wrocławia, w życiu nie spodziewał



na powstanie ponad 1500 sztuk tych motocykli.

Wiele spośród nich trafiło do regularnej służby wojskowej w kraju, gdzie głównie po to powstały, a także za granicę. Korzystali z nich policjanci w Generalnym Gubernatorstwie w Warszawie. Po nieudanej kampanii wrześniowej wiele Sokółów wraz z innym polskim sprzętem wojskowym trafiło na teren Rumunii, gdzie wpadły w ręce hitlerowskiej armii. Jak wspominają niektórzy, polskie sześćsetki widziano nawet w bitwie o Stalingrad. Wiele z Sokółów trafiło również na teren Węgier i Niemiec, gdzie do dziś traktowane są w kategorii motoryzacyjnej ciekawostki.

I nic w tym dziwnego, skoro jak na ówczesne standardy jednocyldrowy, dolnozaworowy i czterosurowy silnik Sokoła 600 RT charakteryzował się nowatorskimi rozwiązaniami technicznymi. Występował w nim układ smarowania obiegowego z czymś w rodzaju wtrysku oleju w cylindrze i jego zbiornikiem w obudowie sprzęgła. Silnik oparto na tulejach gumowo-stalowych, redukujących wibracje wytwarzane w czasie jego pracy. Trzybiegowa skrzynia biegów, jako oddzielny podzespół umieszczono w specjalnym miejscu w bloku silnika. Aby dokonać regulacji naciągu łańcucha sprzęgłowego, wystarczyło obrócić osadzoną mimośrodowo skrzynię biegów. Ponadto zastosowano wymienne koła, z możliwością demontażu bez bębnow hamulcowych oraz siedzenie z możliwością zastosowania sprężyn o różnych rodzajach elastyczności, w zależności od potrzeb kierowcy. Prezentowany model ma nożną dźwignię zmiany przełożeń, zamiast ręcznej, stosowanej w motocyklach z pierwszych lat produkcji. Z kolei łańcuch napędowy smarowany był kropłowo olejem silnikowym. Do produkcji motocykli wykorzystywano krajowe podzespoły. Z importu pochodziły takie części jak łożyska, gaźniki Amal lub Graetzin, prądnice Bosch lub prądnico-

iskrowniki Miller w zależności od rodzaju zastosowanej instalacji elektrycznej.

Jednym z wniosków, jakie po trwającej przez rok renowacji wrocławskiego egzemplarza, nasunął się, jest wyjątkowa niekompatybilność poszczególnych części. Nawet jak na dojrzałość technologiczną lat trzydziestych w Polsce. Po prostu nic do siebie nie pasuje, a przynajmniej nie tak od razu, przez co trudno utrzymać motocykl w ciągłej sprawności technicznej. Montaż poszczególnych elementów wymaga ogromnego doświadczenia i mnóstwa pracy. Regulacji luzu zaworowego należało dokonywać co 1000, a wymiany oleju co 2000 kilometrów. Szczególnego przyzwyczajenia wymagała obsługa nożnego hamulca po lewej stronie, natomiast dźwigni biegów po prawej. W dodatku postawienie jednoślada na centralnej podpórce wymagało nie tylko krzepy, ale i sprytu. Nie ma mowy o wstąpieniu na stopkę, szarpnięciu kierownicą w celu wykorzystania siły bezwładności maszyny i przerzucenia jej przez tzw. górny punkt zakresu rozłożenia podstawki, jak to ma miejsce we współczesnych motocyklach. Trzeba dźwigać z całej siły do góry niemal 200 kg sprzętu. Reszta instrumentów jest typowa dla tamtej epoki – rollgaz i hamulec przedni umieszczono na kierownicy przy prawej ręce, kłamki przyspieszenia zapłonu i sprzęgła przy lewej.

Ale i tak ciężko uwierzyć, w jaki sposób dokonywano nie lada wyczynów z udziałem tego motocykla. O wygrywanych konkursach piękności i dość typowych, corocznych rajdach nie trzeba tutaj wspominać. Warto przytoczyć wydarzenie, o którym nie każdy wie. W sierpniu 1939 roku ekipa w składzie Tadeusz Rudawski na Sokole 200 i inni pracownicy PZ.Inż. na Sokolach 600, ścieżką dla pieszych, poprzez Kuźnice i Myślenickie Turnie, zdobyli szczyt Kasprowego Wierchu! Dziś można rzec: „wielkie to mecyje!” Lepiej w końcu jechać niż iść, zwłaszcza pod górę. Z tym że każdy, kto

się, że trafi mu się taka gratka. To model prawdziwie polskiej konstrukcji, która powstała w Państwowych Zakładach Inżynierii w Warszawie, a jej projektantami byli inżynier Tadeusz Rudawski i Zbigniew Możdżeński. Produkowano go od drugiej połowy 1935 roku do wybuchu wojny we wrześniu cztery lata później. Prezentowany na zdjęciach model pochodzi z przełomu lipca i sierpnia ostatniego roku produkcji. Z numerem ramy 1582 oraz silnika 1504 jest to jeden z ostatnich egzemplarzy zbudowanych tuż przed rozpętnaniem na świecie wojennej zawieruchy. I wbrew temu jak podają niektóre źródła, stanowi dowód

**Najważniejsze,
że motocykl
jeździ, skręca,
hamuje,
a nawet trąbi
zgodnie
z oryginałem**



pokonał tę trasę pieszo wie, że to zadanie nie mogło być łatwe. Tym bardziej ze sztywnym tylnym zawieszeniem, niewielkim skokiem przedniego, trapezowego oraz „tępy” hamulcami i znaczną masą własną „sześćsetki”. To niepokojące parametry, jak dla sprzętu, na którym trzeba pokonać ścieżki, kamienie, podjazdy, zwłaszcza gdy dookoła szczerzą kamienne kły przepastne urwiska i inne zawłości górskiego terenu.

Dlatego my na jazdę próbną wybraliśmy asfaltowy płaskowóz. Do uruchomienia sporego singla trzeba „zasadzić głębokiego kopniaka”, przy nieustannym baczeniu na możliwość tzw. oddania przez „kopkę”. A to zdarza się niezwykle często. Podczas pierwszego „kontaktu” gaźnik puszcza przez dół finezyjne kłębki dymu. Baterijny zapłon Boscha podobno ma nieco polepszać rytuał uruchamiania w porównaniu do innych modeli ze zwykłą prądnicą.

Kiedy silnik zapala, ma się nieodparte wrażenie, że nic już nie jest w stanie go zatrzymać. Dudniący gang rozgrzewającego się jednocylindrowca robi wrażenie. Mała korekta kąta wyprzedzenia zapłonu i ruch rollgazem nie zaskakują gwałtowną reakcją silnika, wzrost obrotów jest raczej niewielki, natomiast hałas niebotyczny. Wciskamy sprzęgło działające lekko i prawą nogą wrzucamy jedynkę i o dziwo, da się to zrobić bez jakiegokolwiek zgrzytu, szarpnięcia czy nawet kliknięcia. Ponieważ



DANE TECHNICZNE

SOKÓŁ 600RT

SILNIK

Typ:	czterosuwowy, chłodzony powietrzem
Układ:	jednocylindrowy
Rozrząd:	dolnozaworowy, dwa zawory na cylinder
Pojemność skokowa:	575 ccm
Średnica cylindra:	83 mm
Skok tłoka:	106 mm
Stopień sprężania:	4,6:1
Moc maksymalna:	15 KM (11 kW) przy 3 900 obr/min
Gaźnik:	Amal
Instalacja elektryczna:	rozrusznik Bosch typ B142B (od nr. silnika 501)
Akumulator:	Z.A.T. 3R3, 6V 12Ah
Zapłon:	baterijny 6V 36W (od nr. silnika 501)

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Sprzęgło:	korkowe, 5-tarczowe, mokre
Skrzynia biegów:	trzybiegowa, wbudowana w blok
Napęd:	łańcuch

PODWOZIE

Rama:	kołyskowa z rur stalowych
Zawieszenie przednie:	widelec trapezowy z ciernymi amortyzatorami drgań i skrętu
Zawieszenie tylne:	sztynne
Hamulec przedni:	bębnowy
Hamulec tylny:	bębnowy
Opony:	4,00 x 19

WYMIARY I MASY

Pojemność zbiornika paliwa:	15 l.
Rozstaw osi:	1430 mm
Rozstaw kół z bocznym wózkiem:	1145 mm
Całkowita długość:	2160 mm
Całkowita szerokość bez wózka:	780 mm
Całkowita szerokość z wózkiem:	1630 mm
Prześwit:	145 mm
Wysokość siedzenia:	720 mm
Masa własna:	170 Kg
Zużycie paliwa:	4 l/100 km
Z wózkiem:	5,6 l/100 km
Zużycie oleju:	0,1 - 1,2 l/100 km
Prędkość maksymalna (bez wózka):	110 km/h





**Sokół 600RT
dawał sobie
radę nie tylko
na równinach.
W 1939 roku
zdobył
Kasprowy
Wierch**

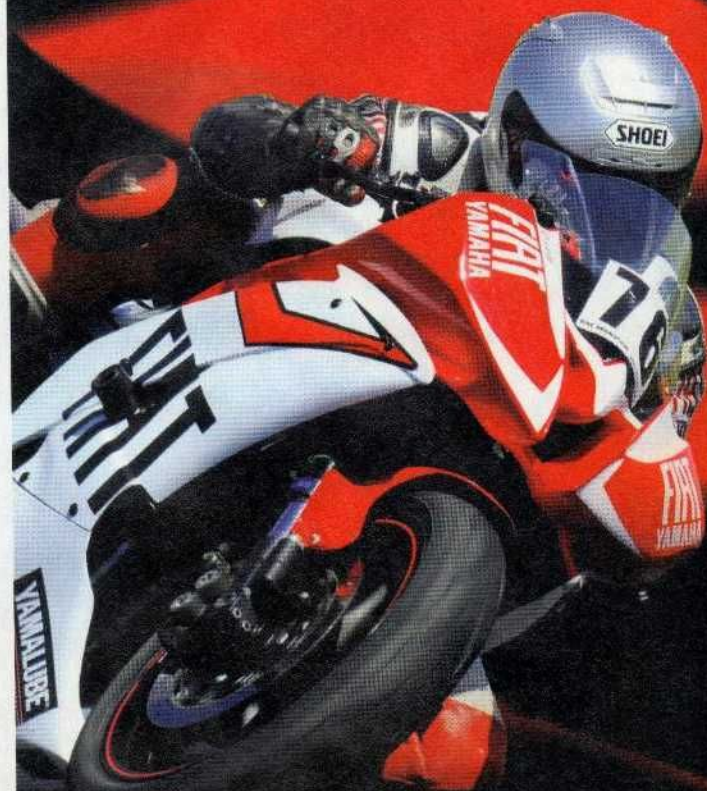
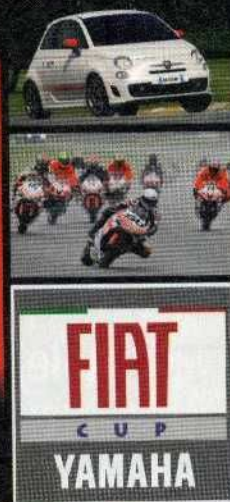
dźwignia biegów jest podwójna, biegi można zmieniać również piętą, w zależności od wygody, tudzież nonszalancji jeźdźcy.

Ruszamy. Motocykl toczy się, trzeba przysnąć, dość żwawo. Efekt jego wielkości potęgę je przesadnie wysunięty do przodu potężny reflektor z wbudowanym zabytkowym tachometrem. Szeroka kierownica sprawia, że kierowanie tym ciężkim motocyklem nie jest trudne, przynajmniej na nieco większej powierzchni toru jazdy. Mimo to każdy manewr trzeba zaplanować z odpowiednim wyprzedzeniem, a wahania maszyny podczas jazdy w łuku nieustannie korygować. Ciąg silnika jest adekwatny do epoki, w której powstał, a i tak z jego potencjałem z trudem radzą sobie hamulce bębnowe. Tak ma być. Silnik nie generuje zbyt dużych wibracji, chętnie rozpędza

się od niskich obrotów, zaskakując pozytywnie elastycznością pracy. Z łatwością i chęcią chce osiągać nawet prędkość maksymalną. Nic dziwnego, że chętnie sprzegano go z wózkiem bocznym. Nowoczesność konstrukcji polegała na tym, że uwagi kierowcy nie rozpraszały dodatkowe wskaźniki olejowe, kraniki czy ręczne pompki. Zamiast karbidowego zasilania oświetlenia miał prawdziwy, zasilany elektrycznie reflektor przedni i lampę tylną. Fakt, że jego efektywność charakteryzuje zjawisko znane jako: „ciebie widzą, a ty nie”, ale to przecież Sokół, więc tak też ma być.

Najważniejsze, że motocykl jeździ, skręca, hamuje, a nawet trąbi zgodnie z oryginałem. Przy tym ani nawet nie parsknie, ani nie zakopci, ani nie zagryzta. Jest czysty i dumny niczym dobrze wychowane panisko.

B E K L A M A



ROZPĘDŹ SIĘ Z FIAT YAMAHA CUP!

www.fiatyamahacup.pl



YAMAHA



onet.pl

ścigacz.pl

TopGear

świat motocykli

acer

DUNLOP

YAMALUBE