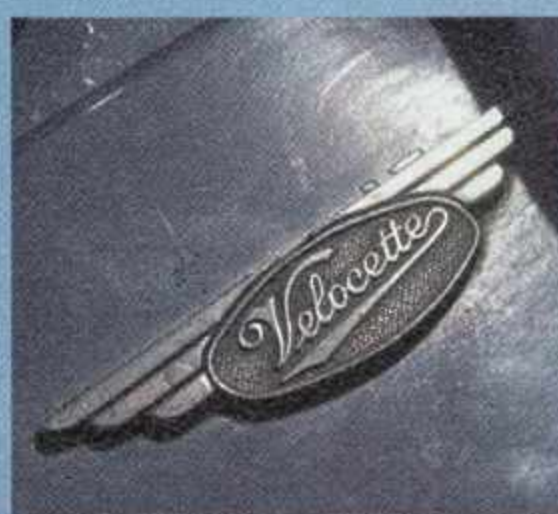


PIERWSZY MAKSI SKUTER?



Velocette LE z 1950 r.



Tekst i zdjęcia
Bartosz Biesaga

Oto powojenny „motocykl dla każdego”. Przynajmniej tak oficjalnie głosił folder reklamowy propagujący prezentowany jednoślad marki Velocette LE z 1950 roku.

▶▶ Jego stare fotografie przedstawiają za kierownicą kobiety zadowolone z siebie, dla których już wtedy umiejętność jazdy motocyklem przestawała być tematem tabu. W teorii model miał być tak łatwy w prowadzeniu, że dosiadać go mogły przedstawicielki płci pięknej. Tym bardziej że miał wszystko to, co każdy użytkownik mógł sobie tylko wymarzyć za wysoką cenę 117 funtów.

Od lekarstw do motocykli

Veloce Ltd. jak brzmi nazwa producenta z Birmingham, była typowym rodzinnym biznesem, założonym przez entuzjastów motocyklowych o nazwisku Goodman. Zdrobniona

nazwa Velocette ma w sobie wydźwięk z języka francuskiego, mimo że firma ma bardziej niemieckie niż francuskie korzenie. A tak naprawdę, poza zdrobnieniem nazwy nie ma w sobie nic francuskiego. Urodzony w Niemczech niejaki Johannes Gutgemann przybył do Anglii w 1860 roku, gdzie po ślubie z pewną białogłową produkował lekarstwa i dla potrzeb biznesowych przybrał nazwisko John Taylor.

Dziś nie jest jasne dlaczego Pan Taylor zmienił profil produkcji z lekarstw na motocykle. Wiadomo jednak, że po założeniu spółki z jakimś Wiliamek Gue w 1904 roku niestety wkrótce zmarł. Początkowo jak w przypad-

ku prawie każdej firmy motocyklowej z tamtej epoki zaczęto od uruchomienia produkcji rowerów. Nieco później do działalności dołączyli synowie Johna Taylora – Percy i Eugene. Od 1910 roku podjęli się konstruowania i masowego wytwarzania motocykli. Pierwszymi dwoma oferowanymi modelami był dwubiegowy singel o pojemności 272 ccm i pięćsetka z napędem tylnego koła za pomocą wałka. W 1911 roku nastąpiła zmiana nazwy firmy z ustanowionej wcześniej „Goodman” na Velocette. Okres tuż po pierwszej wojnie to niemal wysyp motocykli tej marki. Może nie na skalę Nortona czy innych brytyjskich producentów. Jednak z racji wysokiej jakości wykonania i potwierdzanych w sporcie znakomitych własności jezdnych, przedsięwzięcie braci Taylor stało się godne międzynarodowego uznania. Legendarne, dwusuwowe 220 i 250 z tłokową pompą olejową bez problemu już wtedy robiły nawet 50 mil na godzinę. Pierwsza sportowa 350 miała umieszczony w głowicy wałek rozrządu. W drugim wyścigu TT w 1926 roku Velocette z rozrządem ohc odniosło spektakularny sukces, zwyciężając z 10-minutową przewagą nad drugim motocyklem Big Port ze stajni AJS. Wkrótce potem przeniesiono działalność z zajmowanego dotychczas zakładu w Spring Hill do Hall Green, gdzie firma pozostała do samego smutnego końca, czyli wczesnych lat siedemdziesiątych.

Wszystkie motocykle Velocette charakteryzowały się indywidualną stylistyką. Można było je kochać lub nienawidzić, z pewnością jednak nie sposób było przejść obok tych maszyn obojętnie. Szczególną uwagę znawców zwracała niespotykane wyciszona mechanicznie praca silnika. Aksamitnie miękko pracujące dziwaczne sprzęgło tych maszyn sterowane było czymś w rodzaju wspomagania. Specjalny łańcuch w skrzyniach biegów, w połączeniu z prostotą konstrukcji czynił zmianę biegów lekką i precyzyjną.

Doświadczenia techniczne marki po drugiej wojnie zaowocowały szeregiem kolejnych, udanych rozwiązań technicznych. Chłodzenie cieczą, rozrząd z zaworami bocznymi, ręczny starter, ręczna zmiana biegów, pełna owiewka chroniąca kierowcę, czy prezentowany model LE, czyli namiastka współczesnego skutera, świadczy o potencjale fabryki.

Dla motocyklistów z sercem

Pomimo niezbyt udanego „marketingu” tego produktu dziś wiemy, że Velocette to idealny przykład zabytkowej maszyny z kategorii mniej wymagających od użytkownika i nowocześniejszych. Z perspektywy czasu dziś widać wyraźnie, że przy okazji również otwiera-

jących nowe podwoje dla późniejszego rozwoju motocykli. Fakt, jest to maszyna wciąż trudna w prowadzeniu jak na dzisiejsze standardy i w dodatku pozbawiona skutecznych hamulców. Charakteryzuje się wielkimi oporami przed uruchomieniem silnika. Dodatkowo obsługa instrumentów pokładowych wymaga specjalnych predyspozycji fizycznych kierowcy oraz koordynacji ruchowej godnej pilota samolotu. Silnik wbrew duchowi rywalizacji, z której zasłynęła marka, nie ma niestety charakteru i poza ciekawą budową – o czym poniżej, niczym nie zaskakuje. Oznacza to, że „sypnięcie z pełnej garści rollgazem” wzniesi tylko bardziej obfite obłoki spalin. Nawet bez szczególnego wzrostu hałasu, nie mówiąc o eksplozji przyspieszenia, która w odpowiedzi na naiwne ambicje kierowcy nigdy nie nastąpi. Za to całe ustrojstwo dramatycznie wibruje na znak protestu. Nie jest wykluczone, że w zemszcie za podłe traktowanie, motocykl chlapienie którymś z wewnętrznych płynów ustrojowych na epokowe spodnie w kierowcy. I nic dziwnego, skoro nad jego konstrukcją pracowali faceci w brudnych fartuchach, którzy o piątej po południu rzucali wszystko, żeby jak jeden mąż siorbać herbatkę.

Do prowadzenia takiego motocykla wystarczy jednak mieć serce. Po wyczuciu działania mechanizmów po każdym pokonanym metrze na drodze może się okazać, że hamulce nie są prawie w ogóle potrzebne. Dynamika tego motocykla przypominająca leniwca, który nie zdążył zejść z drzewa, zanim wdrapali się po niego naukowcy, pozwala na bujanie w obłokach podczas jazdy. Już samo wrażenie o potrzebie zachowania ostrożności przed zbliżającą się przeszkodą jest wystarczającym impulsem do zamknięcia gazu i patetycznego spowolnienia tempa jazdy. Potem

DANE TECHNICZNE

VELOCETTE LE Z1950R.

SILNIK

Typ:	czterosuwowy, dwucylindrowy chłodzony cieczą
Układ:	boxer
Rozrząd:	SV, dwa zawory na cylinder
Pojemność skokowa:	192 ccm
Średnica x skok tłoka:	50 x 49 mm
Moc maksymalna:	8,5 KM przy 5000 obr/min
Zasilanie:	gaźnik Amal monoblok typ 363, średnica gardzieli 12 mm
Smarowanie:	oddzielny układ smarowania dla wałka napędowego, skrzyni biegów i silnika (z mechaniczną pompą)
Rozruch:	nożny
Akumulator:	Miller 6V/9 Ah z samoczynnym przyspieszaniem

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło:	koła zębate
Sprzęgło:	wiele tarczowe, suche
Skrzynia biegów:	trzystopniowa
Napęd tylnego koła:	wałek napędowy

PODWOZIE:

Rama:	zamknięta, tłoczona z blach, stalowa
Zawieszenie przednie:	widelec teleskopowy
Zawieszenie tylne:	amortyzatory teleskopowe
Hamulec przedni:	bębnowy
Hamulec tylny:	bębnowy
Opony przód/tył:	3,25x18

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia:	70 mm
Rozstaw osi:	134 mm
Długość:	210 cm
Szerokość (kierownica):	65 cm
Wysokość:	95 cm
Rozstaw osi:	134 cm
Masa własna:	126 kg
Zbiornik paliwa:	1,25 galona

DANE EKSPLOATACYJNE:

I bieg:	21 mph
II bieg:	33 mph
III bieg:	55 mph
prędkość ze startu zatrzymanego na odcinku 1/4 mili:	40 mph
Zużycie paliwa	3,3 l/100 km



i tak trzeba będzie jeszcze zredukować bieg i podjechać trochę bliżej, bo wydaje się, że na motocykl ten nie działa nawet siła rozpędu.

A wszystko to przez dwucylindrowy silniczek typu bokser o pojemności 149 ccm (dopiero rok później rozpoczęto produkcję wersji 192 ccm). Był wyposażony w układ chłodzenia cieczą o obiegu grawitacyjnym, nie miał pompy wody, korzystając z praw fizyki. Niczym w domowych instalacjach centralnego ogrzewania miał za to zbiornik wyrównawczy. Ruch płynu w układzie powodowała różnica gęstości zimnej cieczy w chłodnicy i nagrzanej w płaszczu wodnym silnika. Intensywność chłodzenia w takim układzie regulowana była samoczynnie. Czyli im silnik cieplejszy, tym większa różnica temperatur cieczy gorącej i zimnej, a zatem ciecz krążyła szybciej w układzie. I to wystarczało w zupełności, bo budowa jednośladow z tamtych lat nie przewidywała długotrwałego kluczenia między samochodami w korkach.

Pełen ciekawostek

Płaszcz wodny silnika oraz połączenie blach nadwozia w postaci osłon na nogi oraz zabudowy ramy skutecznie wyciszały pracę czterocylindrowego silniczka. Potencjał sześciokonnej jednostki napędowej był na tyle ospały, że już w drugim roku produkcji zdecydowano się powiększyć jej pojemność ze 149 do 192 ccm, jak

w prezentowanym modelu. Dzięki temu zabiegowi moc pojazdu wzrosła do 8,5 KM, czyli na tyle, że stało się możliwe pokonywanie wzniesień i podróżowanie z nieco większą prędkością, nawet kiedy dosiadł się pasażer.

Łatwego w obsłudze działania trzybiegowej przekładni zmiany biegów sterowanej prawą stopą nie trzeba się było uczyć. W Velocette LE zamiast łańcucha napędzającego tylne koło przewidziano wałek. Tym sposobem maszyna dysponowała trzema oddzielnymi układami olejowymi – napędu tylnego koła, skrzyni biegów i silnika. Zawieszenie tylne o zmiennej geometrii (tak, tak) miało cudaczną możliwość regulacji skoku i siły dobiecia amortyzatorów. Wystarczyło przesunąć ich górny punkt mocowania wokół osi koła, aby uzyskać odpowiednią twardość i zakres pracy elementów resorująco-tłumiących. Proste i nawet skuteczne. Hamulec nożny zaplanowano przy lewej stopie. Jednym z pierwszych systemów antykradzieżowych był zainstalowany w motocyklu zamek na kluczyk blokujący położenie rollgazu.

Zestaw wskaźników na przednim reflektorze zawierał oprócz wyskalowanego w milach szybkościomierza, również amperomierz obrazujący status ładowania akumulatora. Co ciekawe sprytnie ukryta pod podwoziem prostokątna puszką tłumika do złudzenia przypomina nieco kształtem tę z Yamahy TDM 850.

Profilowana kanapa była wygodna i rekompensowała blaszaną i jakby nie było „pancerną” naturę wystroju motocykla. Wystarczy spojrzeć choćby na wspornik tylnej lampy – niejeden zderzak samochodowy jest bardziej lichy w swej budowie od tego stalowego, monumentalnego cokołu. Tylne podesty pod bagaż też sprawia wrażenie przygotowanego tak, aby znieść wszystko.

Wyprodukowano w sumie około 7500 egzemplarzy tego motocykla. Pierwszy oznaczono numerem 1001, ostatni zakończył serię jako 8500. Wysoka cena za tak niekonwencjonalny motocykl, napędzany słabym silnikiem niestety zniechęciła do zakupu jego potencjalną klientelę.

Upadającej w latach 60. marce nie pomógł niestety nowy, skuteropodobny produkt o nazwie Viceroy. Duży i również raczej zbyt drogi dla szerszej grupy użytkowników, przyspieszył rozpad fabryki, która została ostatecznie zamknięta w 1971 roku. ◀◀

Velocette LE
nie był może
demonem
szybkości,
ale jego
konstrukcja
i dzisiaj robi
wrażenie



Właściciel Piotr Kawalek
tel.: 601 788 327
Pracownia Restauracji Pojazdów
Zabytkowych przy wrocławskim
Oldtimerbazarze