

ANGLIK Z NIEMIEC

Triumph K9 z 1929 r.



Tekst
i zdjęcia
**Bartosz
Biesaga**

Triumph uważany za ikonę brytyjskiego przemysłu motoryzacyjnego, został założony przez dwóch Niemców z Norymbergi.

W styczniu 1924 roku w Polsce nastąpiło apogeum hiperinflacji. Jeden dolar amerykański wart był aż 10 mln 250 tys. marek polskich. Z kolei w połowie marca Rada Ligi Narodów przyznała Polsce Westerplatte, a w lipcu tamtego pięknego lata reprezentacja Polski po raz pierwszy wzięła udział w Igrzyskach Olimpijskich w Paryżu. W tamtym również roku słońce osiągnęło tzw. lokalne maksimum aktywności i być może dlatego wiele zmian nastąpiło także w wielkim świecie. W styczniu zmarł Włodzimierz Iljicz Lenin – założyciel partii bolszewickiej w Rosji, a przy okazji przywódca państwa sowieckiego. W kwietniu natomiast skazano niejakiego Adolfa Hitlera na 5 lat pozbawienia wolności za próbę przeprowadzenia zamachu stanu. W czerwcu w USA przyznano pełnię praw obywatelskich Indianom, zaś w już grudniu niestety zwolniono z więzienia wspomnianego powyżej Hitlera. Wynika z tego, że wówczas wszystko jeszcze mogłoby potoczyć się inaczej...

Właśnie w 1924 roku inżynierowie z fabryki rowerów, samochodów i motocykli Triumph w Coventry zbudowali pierwszy motocykl słynnej serii K, produkowanej aż do 1931 roku. Prezentowany na zdjęciach egzemplarz to popularny wówczas K9 z 1929 roku, wytwarzany w niemieckiej filii Triumphu, znajdującej się w Norymberdze, będący w pewnym sensie ikoną tam-

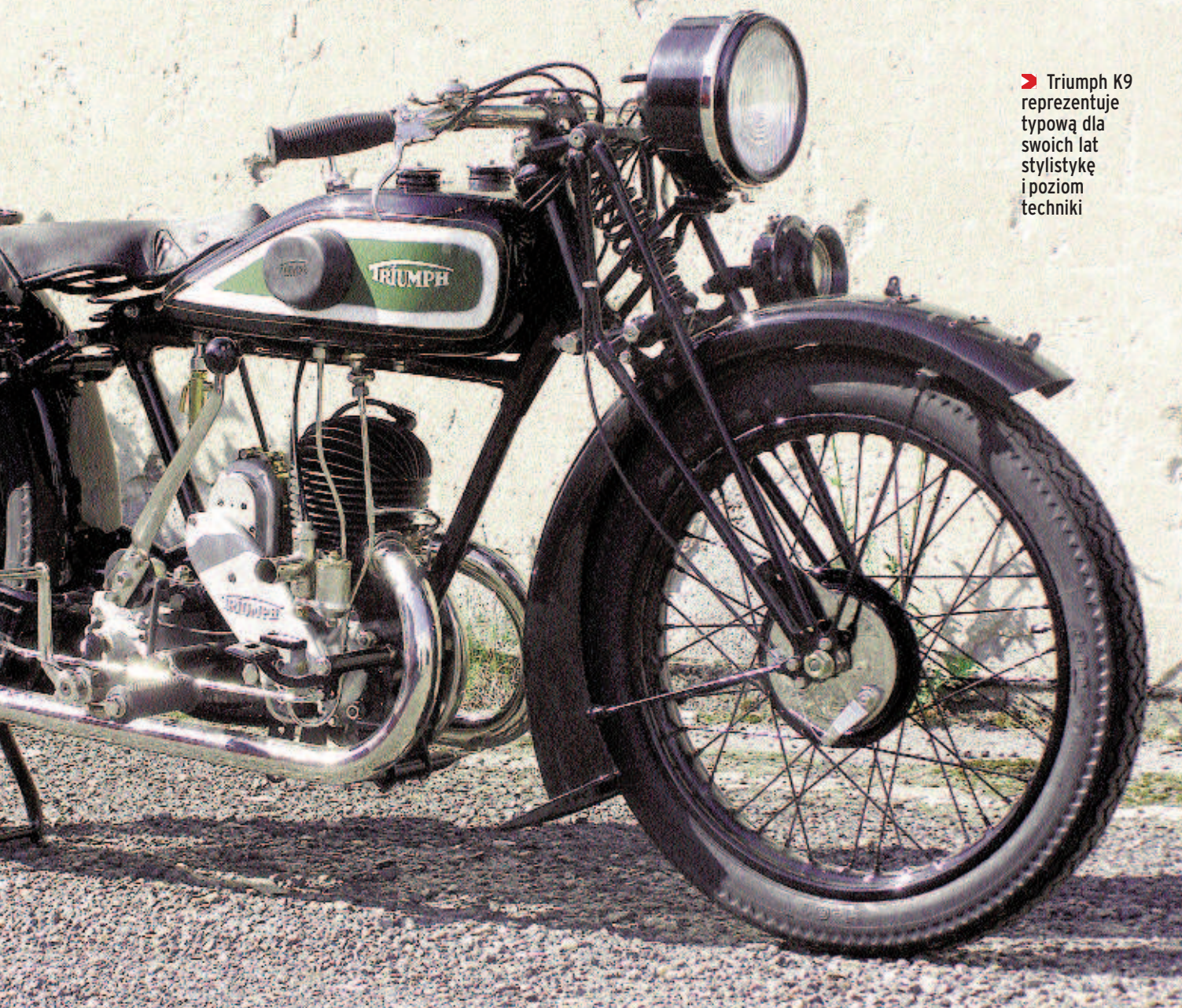
tych barwnych czasów. Ponieważ jeszcze w latach 80. XIX wieku, firmę Triumph założyli po przeniesieniu się z Norymbergi do Anglii niemieccy przedsiębiorcy – Siegfried Bettmann i Mauritz Schulte, postanowili oni uruchomić równoległą produkcję również w swej ojczyźnie. Działalność rozpoczęli od produkcji rowerów, czyli w sposób podobny do większości ówczesnych firm motocyklowych. Model K9 powstał w krótkim, burzliwym okresie, kiedy profil produkcyjny firmy nie został jeszcze podzielony pomiędzy motocykle i samochody. Był to zaawansowany konstrukcyjnie jednośląd i stanowił rozwinięcie poprzednich wersji, na które decydowali się klienci o dochodach średniej wysokości, używający motocykla na co dzień w drodze do pracy. Pojazd ten nie należał do tanich w porównaniu do



➤ **Obsługa wszystkich dźwigni i instrumentów kierownicy podczas jazdy wymaga nie lada umiejętności**



konkurencyjnych jednośladów na przykład marki DKW i dlatego nie zdobył dużego uznania klienteli. Tym bardziej, że w latach dwudziestych, motocykliści wzdychali do uznawanych za szczyt luksusu motocykli o pojemności 350 ccm. Pomimo wyrafinowanej konstrukcji i kuszącej stylistyki w angielskim stylu strategia rynkowa Triumphu zakładała produkcję danego modelu nie dłużej niż przez dwa lata. Dlatego też motocykl K9 nie zdążył się zadomowić w świadomości ówczesnych motocyklistów i stosunkowo szybko przeszedł do historii, ustępując pola swym większym, później również czterokołowym następcom. Mimo to, dziś jest to bardzo rzadko spotykany motocykl o nietuzinkowej jak na ówczesne standardy budowie. Jego niemiecki rodowód,



► Triumph K9 reprezentuje typową dla swoich lat stylistykę i poziom techniki

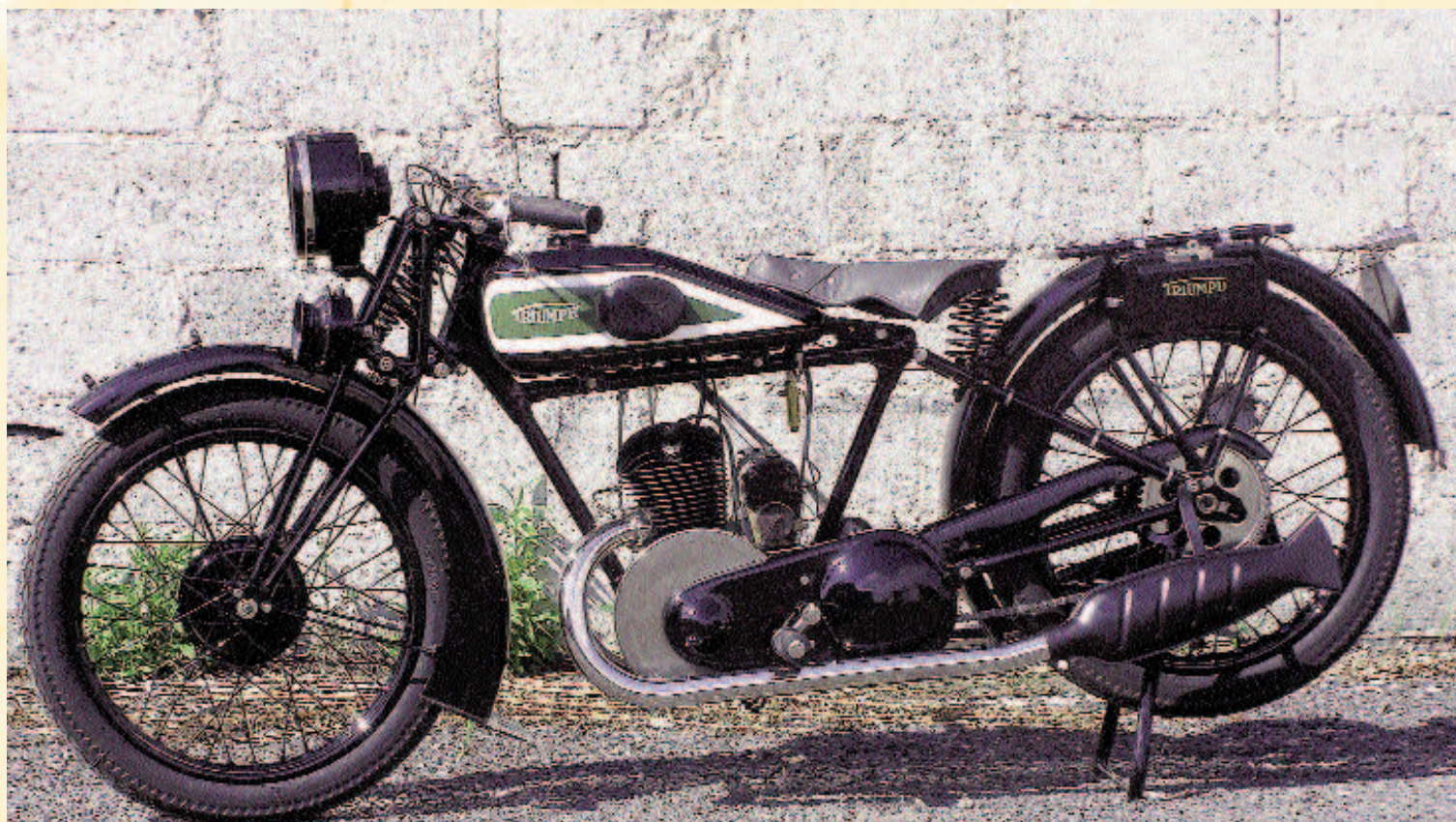
o którym niewiele dziś pamięta, podkreśla odmienny od angielskiego wzór logo marki z literką „T” przedłużoną nad nazwą, a nie pod nią tak jak w motocyklach produkowanych na Wyspach.

Jedną z najważniejszych ciekawostek był układ smarowania dwusuwowego, jednocylindrowego silnika o pojemności 200 ccm. Zamiast zasilania mieszanką benzyny i oleju zastosowano dozownik środka smarnego. Olej trafiał do układu korbowo-tłokowego, gdzie mieszany był z benzyną poprzez zestaw dwóch pomp – mechaniczną w silniku i manualną przy zbiorniku paliwa. Do obsługi tej drugiej zaangażowano kierowcę, do dyspozycji którego pozostawiono wziernik obrazujący ilość dodawanego oleju. Silnik osiągał znaczącą moc jak na ówczesne standardy, wynoszącą

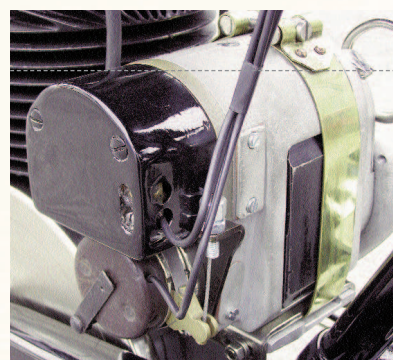
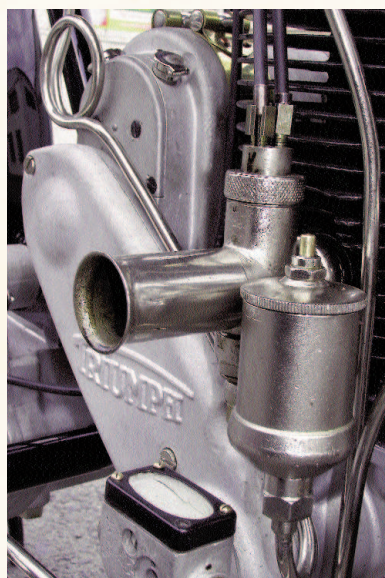
5,5 KM, co pozwalało rozpędzić motocykl do niebagatelnej prędkości 80 km/h. Jednostkę napędową przymocowano do zamkniętej ramy, spawanej z rur. Siła napędowa silnika przekazywana była za pośrednictwem łańcucha na suche sprzęgło i do trzybiegowej przekładni, a dalej – również poprzez łańcuch, na tylne koło. Naprężenie ostatniego łańcucha regulowano ustawiając tylne koło, a przedniego za pomocą przesuwnej skrzyni biegów. Trapezowe zawieszenie z przodu i sztywne z tyłu z siodelkiem na sprężynach o pokazywanych rozmiarach zapewniały tylko przeciętny komfort tłumienia, w zamian jednak oferując dobre prowadzenie. Dodatkowo bardzo mały prześwit utrudniał pokonywanie większych nierówności. Za zasilanie elektryczne odpowiadał prądnico-iskrownik. Prezentowany model

K9 jest wersją o intrygującej nazwie „Sport” i w porównaniu do równolegle produkowanej odmiany turystycznej tytułowanej symbolem K8, motocykl miał dwie rury wydechowe zamiast jednej i podnóżki zamiast podestów.

Omawiany motocykl to eksponat całkowicie odnowiony przez Pracownię Restauracji Pojazdów Zabytkowych, pod czujnym okiem Piotrką Kawalka i Jerzego Szydłowskiego (wspominaliśmy o wrocławianach w numerze 8/07). Pasjonaci trafili na ten zabytkowy jednośląd zupełnie przypadkowo. Na jednej z edycji „Oldtimerbazaru” do stoiska organizatorów podszedł jeden z przechodniów. Starszy pan zapytał nieśmiało, czy nie byłoby przypadkiem zainteresowani odkupieniem rdzewiącego u niego na strychu motocykla nieznanego u niego na strychu motocykla nieznanego marki w bardzo złym stanie technicznym.



✚ PODCZAS PRACY SILNIKA WIRUJĄCE ZNACZNEJ WIELKOŚCI KOŁO ZAMACHOWE UMIESZCZONE TUŻ OBOK CYLINDRA KÓBI PIORUNUJĄCE WRAŻENIE NIE TYLKO NA KIEROWCY, ALE NAWET NA STOJĄCYCH OBOK MOTOCYKLA



➤ Prądnica-iskrownik przypomina małą elektrownię

✚ Piotr Kawalek, właściciel tego cudeńka

Piotr i Jerzy wiedzeni ciekawością i instynktem poszukiwaczy motocyklowych rarytasów kilka dni później odwiedzili włości pana, gdzie na strychu pośród innych eksponatów z gospodarstwa domowego stał, a właściwie leżał motocykl, który ku zdumieniu restauratorów, okazał się Triumphem K9. Właściciel nie znał historii maszyny, jednak zaparcie twierdził, że należy do niego i doceniając dobre intencje pasjonatów, którzy tworzyli szansę na powrót motocykla do dawnej świetności, zaproponował stosunkowo niewielką cenę.

Pierwotny stan jednoślada był jedynie zarzysem dawnej świetności maszyny. Brakujące 30 procent części motocykla to między innymi osłona łańcucha, sprzęgło i tylne koło, siedzenie, oświetlenie, zębaki, gaźnik, rury wydechowe, armatura kierownicy i wiele innych. Na szczęście rama, błotniki i zawieszenie przednie zachowały się w bardzo dobrym stanie. Puszki narzędziowe, bagażnik, sygnał dźwiękowy i reflektor udało się dokupić na „Oldtimerbazarze”. Ponieważ motocykl był kompletny pod względem części silnika i skrzyni biegów, gruntowny remont jednostki napędowej zajął Jurkowi zaledwie trzy mie-

siące, a odnowa całego motocykla – ponad pół roku. Najtrudniejszym etapem prac była renowacja powłoki lakierniczej – piaskowanie, lakierowanie oraz chromowanie. Dużo cierpliwości wymagały również poszukiwania elementów armatury. Metalowe elementy należało przygiąć, podszlifować, a brakujące tulejki i podkładki dorobić i dopasować. Fachowa obróbka ślusarska i prace w dziedzinie elektryki przyniosły niebawem znakomite efekty. Pierwsze uruchomienie silnika także nie należało do łatwych. Gruntownie odnowiony, dwusuwowy silniczek wreszcie „ożył” i nadzwyczaj chętnie osiągał charakterystyczne wysokie tony.

Motocykl ten otrzymał od ślepego losu drugą szansę i po gruntownym remoncie dziś jest pełnosprawnym uczestnikiem ruchu drogowego. Brakuje mu wprawdzie odpowiedniej jak na dzisiejsze standardy sztywności ramy, zawieszenia przedniego, a także dynamiki jazdy, ale w przypadku zabytkowej maszyny nie ma to większego znaczenia. Jego niemieckie pochodzenie jest też dowodem, że przedwojenna marka Triumph stała u progu zupełnie innej ścieżki historii...

DANE TECHNICZNE

TRIUMPH K9 Z 1929 R.

SILNIK

Typ:	jednocylindrowy, dwusuwowy chłodzony powietrzem
Pojemność skokowa:	200 ccm
Moc maksymalna:	5,5 KM
Średnica cylindra x skok tłoka:	59 mm x 72 mm
Smarowanie:	z pompką olejową ręczną i mechaniczną
Rozruch:	nożny, ręczne przestawianie zapłonu
Zasilanie:	gaźnik Amal
Instalacja elektryczna:	prądnica prądu stałego z regulacją napięcia, instalacja 6V (elektryczne oświetlenie - wyposażenie dodatkowe)

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Sprzęgło:	dwutarczowe, suche sterowane ręcznie
Skrzynia biegów:	trzybiegowa, biegi przełączane ręcznie dźwignią przy zbiorniku paliwa
Napęd tylnego koła:	łańcuchem

PODWOZIE

Rama:	rurowa
Zawieszenie przednie:	trapezowe ze sprężyną
Zawieszenie tylne:	szttywne
Hamulce:	bębnowe
Opony przód/tył:	3,00x19"
Zbiornik paliwa:	11 l + 1,5 oleju
Rozstaw osi:	1400 mm
Szerokość:	700 mm
Wysokość siedzenia:	700 mm
Masa (w stanie suchym):	110 kg
Zużycie paliwa:	3 l/100 km
Zużycie oleju:	0,3 l/100 km
Prędkość maksymalna:	80 km/h
Właściciel:	Piotr Kawalek, Pracownia Restauracji Pojazdów Zabytkowych, tel. 0 601 788 327