

PROTOPLASTA RODU

Wanderer 616



Tekst i zdjęcia
Bartosz Biesaga

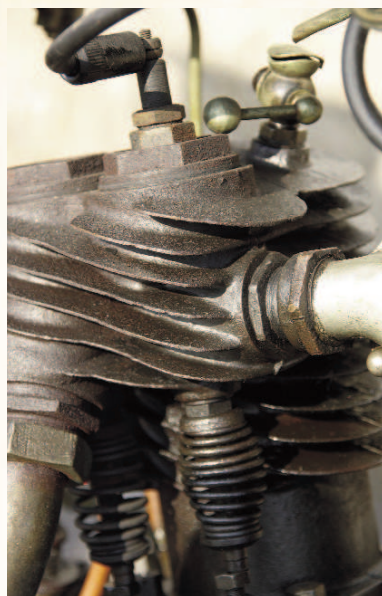
Audi, marka uroczo siwiejących prezesów na naszych łamach? Otóż istnieją pewne powody...

Początki działalności firmy Wanderer sięgają 1885 roku i wówczas były skupione wyłącznie na produkcji rowerów. Inżynierom z tej firmy, a zwłaszcza duetowi założycielskiemu Winkelhofer & Jaenicke na pewno nie dawała spokoju myśl, o rozpoczęciu produkcji własnych pojazdów z napędem silnikowym. Inspiracją mogły być powstające w Europie pierwsze motocykle, gdzie połączenie dwóch rowerowych kół, rowerowej ramy i spalinowego silnika, owocowało sprzętem do szybszego pokonywania odległości i nie tylko. Motocykl był

synonimem nowoczesnych technologii i „nieziemskich” mocy produkcyjnych wytwarzającego go zakładu. Dlatego logo Wanderer na zbiornikach motocyklowych stało się słynne dopiero od 1902 roku, dzięki jednośladowi z silniczkami jednocylindrowymi, a już kilka lat później nawet dwucylindrowymi.

Gdyby nie wojna

Solidne i dopracowane motocykle produkowane dla niemieckiej armii podczas pierwszej wojny światowej rozslawiły markę do reszty. Dzięki wojskowym zamówieniom fabryka prze-



DANE TECHNICZNE

WANDERER 616 z 1920 r.

SILNIK

Typ:	dwucylindrowy, czterosuwowy chłodzony powietrzem, dwa zawory na cylinder
Pojemność skokowa:	616 ccm
Moc maksymalna:	4,5 KM (10KM) przy 1400 obr/min
Zasilanie:	gaźnik sterowany czterema manetkami - powietrza w stosunku do benzyny, ssania i przepustnicy
Instalacja elektryczna:	6V, zapłon iskrowy
Sprzęgło:	jednotarczowe, suche, sterowane pedałem i sprzęgła
Skrzynia biegów:	trzybiegowa, biegi przełączane ręcznie dźwignią przy zbiorniku paliwa
Napęd tylnego koła:	łańcuchem
Pojemność zbiornika paliwa:	7,5 l, rezerwa około 1,5 l
Pojemność zbiornika oleju:	2,5 l

PODWOZIE

Rama:	zamknięta, rurowa, spawana
Zawieszenie przednie:	trapezowe z widełcem teleskopowym,
Zawieszenie tylne:	sztynne
Hamulce:	tylko tylnego koła. Zacisk na obręczy sterowany nożnicie oraz ręcznie sterowane szczęki w bębnie hamulcowym
Prędkość maksymalna:	ponad 80 km/h
Zasięg:	200 - 250 km
Kontakt:	Piotr Kawalek, tel. 0-601 788 327 Pracownia Restauracji Pojazdów Zabytkowych przy wrocławskim Oldtimerbazarze



trwała wojenną zawieruchę i w 1918 roku zainwestowała w nowy projekt motocykla widoczny na zdjęciach. Był nim Wanderer 616. Jego na wskroś nowoczesna konstrukcja powstała w oparciu o równie nowatorskie założenia. To w nim zastosowano po raz pierwszy łańcuchowe przeniesienie napędu na tylne koło zamiast, jak praktykowano ówczesnie, za pomocą pasa klinowego. Ponadto zblokowana z silnikiem skrzynia biegów na owe czasy była technicznym majstersztykiem. Nie wiadomo jednak, dlaczego nie zmieniono nożnego układu hamulcowego. Pozostawiono mechanizm z obrę-

czą hamulcową, identyczny jak instalowany jeszcze w pierwszych modelach Wanderera.

W grupie różniej?

Motocykl ten budził szczery podziw dzięki niespotykanemu finezyjnej konstrukcji i dopracowanym szczegółom. Każdy detal spełniał jakąś funkcję, służył jakiemuś celowi. Obojętnie, czy była to manetka przy kierownicy, zawór dekompresatora, czy półkole zębate rozrusznika nożnego. Każda z części wyrażać miała postęp techniczny, staranność inżynierów podczas wdrażania projektu i poświęcenie ro-

botników podczas montażu motocykli. Ponieważ filii Wanderera w Niemczech było kilka, nie wszystkie fabryki zajmowały się wytwarzaniem motocykli. Zakład, z którego wyjechał w 1920 roku prezentowany model, zakończył ich produkcję w 1928 roku. Nie był to jednak definitywny koniec marki, bo dla odmiany rozpoczęto produkcję samochodów, a cztery lata później w dobie wielkiego kryzysu lat trzydziestych, powstał Auto Union. Jego głównym celem było ratowanie sytuacji finansowej niemieckich przedsiębiorstw motoryzacyjnych. Cztery firmy: NSU, DKW, Horch i właś-

nie Wanderer – Werke AG połączyły swoje siły w ramach nowej grupy Auto Union AG. Z biegiem lat struktury tej organizacji przekształciły się we współczesny koncern Audi AG.

Miało być 5, a jest 10 KM

Z uznaniem użytkowników spotkało się wyposażenie jednoślada, czyli rozbudowane hamulce (nożny i ręczny), oba działające na tylne koło oraz montowany na życzenie mechanizm nożnego rozruchu. Elementy te widać na zdjęciach przedstawiających zabytkowy motocykl Piotra Kawalka z Wrocławia. Ten egzemplarz Wanderera 616 jest jedną z ostatnich i najbardziej dopracowanych wersji motocykla. Wyposażony w karbidową instalację oświetleniową, układ smarowania o obiegu otwartym z dozownikami i pompą, a także schowki na narzędzia przy bagażniku stanowi dziś techniczną ciekawostkę. Dwa cylindry o łącznej pojemności skokowej 616 ccm w układzie widlastym, w których pracowały po dwa zawory, wytwarzały moc tylko 4,5 KM (w celu uniknięcia opłat podatkowych związanych z wyższą mocą silnika). W rzeczywistości motocykl miał moc około 10 KM, co wystarczało do bezproblemowego rozwijania prędkości 80 km/h. Sterowana ręcznie skrzynia przekładniowa miała trzy biegi, a suche sprzęgło jednotarczowe obsługiwano za pośrednictwem pedału przy lewej stopie lub klamki przy kierownicy po tej samej stronie motocykla. Prawy pedał był tradycyjnie hamulcem nożnym.

Tiptronic, komputer i wielofunkcyjna kierownica

To tylko żart. Chociaż z tą kierownicą – niezupełnie. Prawdziwa jazda zaczynała się jeszcze na długo przed udanym startem. Na kierownicy przy rękojeściach rozplanowano zespół dźwigni z wygrawerowanymi insygniami marki. Z pewnością wyglądały efektownie, ale procedura ich obsługi wymagała przestrzegania ścisłych procedur. Dziś stopień ich skomplikowania może odpowiadać złożoności programu Apollo, a nie z dwukółowego motocykla z początku ubiegłego wieku. Przy lewej rękojeści zainstalowano cyngiel kąta wyprzedzenia zapłonu (ustawiany kciukiem), dźwignię dekompresatora oraz klamkę sprzęgła. Kolejne, dwie krótkie dźwignie tym razem po prawej stronie (wielostopniowo przestawiane kciukiem) to elementy regulacji proporcji składu mieszanki paliwowo-powietrznej. Ze względu na dopracowanie konstrukcji nie używano ich zbyt często w porównaniu do całej mało skromnej reszty. Do kompletu przewidziano jeszcze dźwignię ssania.

Po uruchomieniu motocykla, wystarczyło opanować właściwą sekwencję ustawień – wy-

przedzenia zapłonu, składu mieszanki, odchylenia przepustnicy, wysprzężenia, a potem już tylko wajcha biegów na jedynkę i wio! W razie czego, przy prawej dłoni znajdowała się długa klamka ręcznego hamulca, ale działającego na dodatkowy tylny bęben, sterowany linką. Jak wyżej wspomniałem, tylnym hamulcem był także nożny mechanizm działający poprzez klocek hamulcowy na dodatkową obręcz hamulcową tylnego koła. Spawalnicza przy przednim kole nie przewidziano w ogóle.

Rama, której dolna część była równoległa do podłoża, to również ciekawostka. Dzięki swej prostoliniowej konstrukcji pozostawała łatwą w naprawie i stosunkowo odporną na uszkodzenia mechaniczne. Konstrukcja mocowania błotnika tylnego koła była w prosty sposób demontowana, co mogło stać się szczególnie przydatne po złapaniu kaptcia. Wszystkie elementy ruchome układu jezdnego musiały podlegać regularnemu smarowaniu. Przewidziano w tym celu kilkanaście punktów smarnych,

czyli kalamitek. Rowerowe siedzenie zainstalowano na sprawnie działającym zawieszaniu trapezowym z systemem wahaczy. W przednim widelcu zainstalowano coś w rodzaju współczesnych teleskopów. Całość wyglądała łącznie, ale działała. W głowicach cylindrów znajdują się zawory z rylnkami i dźwigniami zamykającymi przepływ, niczym w instalacji wodnej centralnego ogrzewania. To również punkty smarne, które należało oliwić, otwierając przepływ pokrętłem na zbiorniku oleju. Środek smarny kapał rurkami wtedy do wspomnianych powyżej rylników i przez ręcznie otwierane zawory sphywał do głowic cylindrów. W ten sposób olej docierał do niewralgicznych punktów smarnych w rozrządzie. Regulacja zaworów nie wymagała demontowania czegokolwiek. Wystarczyło poluzowanie śrub regulacyjnych od wyeksponowanych na zewnątrz lasek popychaczy zaworowych i ich ustawienie według wskazań szczelino-
mierza. Trudno określić, po co w układzie wy-



dechowym przed tłumikiem instalowano dodatkowy, otwierany piętą zawór wydechowy. Oprócz zwiększonego hałasu i subiektywnie odczuwalnego diabelskiego przyrostu mocy, kierowcy w niczym to raczej nie pomagało.

Za dobry i za drogi na kryzysowy czas

Jak jeździły motocykle Wanderer 616? Można uznać, że jak na standardy tamtych czasów poprawnie, bo (między innymi) przyspieszały, skręcały i hamowały. Doskonałym poligonem doświadczalnym stała się pierwsza wojna światowa. Przy bliższym kontakcie oczom użytkownika ukazywało się coś więcej. Trudno oprzeć się wrażeniu, że duch projektantów został zaklęty w mechanice tych pojazdów. Finezyjna rama, nieśmiało obłości skomplikowanej budowy silnika połączonego ze skrzynią biegów i wyraźnie zarysowane zbiorniki oleju i paliwa to nie tylko pokaz możliwości produkcyjnych ówczesnej fabryki. Zarówno

ten motocykl, jak i inne wyjeżdżające wówczas z fabryki pojazdy, wyprzedzały technologicznie konkurencyjne marki. Niestety, w latach dwudziestych nie wyszło to Wandererowi na dobre, ponieważ przeinwestowane projekty w obliczu pogłębiającego się kryzysu nie zamortyzowały poniesionych nakładów.

Zanim jednak wstrzymano produkcję motocykli Wanderer, fabryka broniła się przed tym, jak tylko mogła. Prezentowany model 616 był ostatnim z silnikiem dolnozaworowym, później zastąpiły go nowsze jednostki z dwu- i czterozaworowymi głowicami. Wśród nich był legendarny widlasty dwucylindrowiec o pojemności 708 ccm i jednocylindrowa „dwusetka” z leżącym cylindrem. Wprowadzano inne rozwiązania techniczne jak wał kardana zamiast łańcucha napędowego, ale w kolejnych konstrukcjach był już widoczny nowy kierunek rozwoju. Zamiast finezyjnie wykonanych, skomplikowanych i dopracowanych konstrukcji, z których marka była znana od

lat, pojawiały się toporne, proste i niezbyt udane stylistycznie jednoślady.

Ostatni czterozaworowy i dwuzaworowy model K500 znany jest bardziej jako Jawa, bo z nim związane jest przeniesienie produkcji motocykli do Pragi. To tam, z niewykorzystanych przez Niemców części zapasowych, rozpoczęto wytwarzanie pierwszych modeli Jawy. To jednak już inna historia. A Wanderer-Werke w ramach grupy Auto Union AG aż do 1940 roku ciągle produkował jednoślady, nie tylko w postaci skromnych mopedów z silnikiem Sachs.

Któż teraz zaprzeczy, że samochody Audi mają bardzo szlachetnych protoplastów? ●

Konstrukcyjna finezja i dbałość o staranność wykonania zaowocowała produktem którego nie zmogły nawet wojenne trudy

