



BYŁY NOWOCZESNY

Zündapp EM 249

Prawie wszystkie motocykle powstające na początku ubiegłego wieku były określane jako nowatorskie, pierwsze i eksperymentalne.



Tekst i zdjęcia
Bartosz Biesaga

Dziś łatwiej już jest określić, który z nich odcisnął znaczące piętno w historii gatunku. Czy prezentowany Zündapp EM 249 z 1926 roku można nazwać etapem w rozwoju motocykli? Być może tak. Tym bardziej, że był zaledwie trzecim modelem wprowadzonym do seryjnej produkcji przez wciąż jeszcze raczkującą w tamtych la-

tach firmę z Norymbergii. Zündapp EM 249 jest nie tylko maszyną nowszą od swoich dwóch poprzedników produkowanych na licencji od angielskiego Lewisa, ale zdecydowanie ich wyprzedzającą pod względem konstrukcyjnym. I to jeśli nie o epokę, to przynajmniej o kilka milowych kroków, a już na pewno o... kilka biegów. Choćby z tego powodu, że w porównaniu do

najstarszego z braci tej serii (Z 22) zainstalowano w nim angielską skrzynkę przekładniową Sturmei - Archer, po raz pierwszy z trzema przełożeniami i jeszcze na dodatek kicksterem.

Cóż zatem mógł poczuć kierowca tego motocykla, wsiadając na niego? Entuzjazm to zbyt skromne określenie jego emocjonalnego stanu ducha. Uruchomienie długoskokowego, jednocyłindrowego, dwusuwowego silniczka o pojemności 249 ccm raczej nie stanowiło problemu. „Kontakt” ułatwiał dekompresator, którego zawór sterowany był dźwigienną z kierownicy tuż obok klamki sprzęgła. Po uruchomieniu maszynierii wystarczyło włączyć pierwszy bieg, smagnąć cynglem prze-



pustnicy i zmusić do galopu wszystkie cztery i pół konia mechanicznego, a potem sygnąć świrem spod tylnego koła i z fasonem odjechać.

Ale nie tak od razu. Oczy kierowcy/operatora bacznie śledziły wskazania dwóch jakże miarodajnych wskaźników naoliwienia maszyny. Pierwszym z nich był szklany wizjer na zbiorniku paliwa, przez który dostrzec można było obfitość oleju tłoczonego przez mechaniczną pompę w silniku, natomiast drugim „znaki dymne” wydobywające się (lub nie) z wylotu układu wydechowego. Jeśli dym gryzł w oczy, a smród spalin uniemożliwiał oddychanie, należało przykręcić dozownik układu smarowania misternym sterownikiem umieszczonym tuż obok wspomnianego wizjera, ograniczając ilość przepompowywanego płynu. Trzeba było zrobić to szybko i dokładnie, ażeby poprzez nadmierne zakręcenie

dopływu oliwy nie zarznąć silnika i móc jeszcze odjechać z fasonem z miejsca tak prędko, jak się tylko da. Mieszanaka kurzu wzniesanego przez pędzący pojazd i zalegająca wszystkie ówczesne drogi wraz z zasłoną dymną spalin przy piekielnym huku opętanego dwusuwu mogłaby zakłócić na przykład cykl znoszenia jaj przez kury w bliższej i dalszej okolicy...

Motocykl ten podczas jazdy wymaga specyficznych zachowań kierowcy. Dla przykładu wysprzęglanie podczas zmiany biegów można było zrobić w dwojaki sposób. Pierwszy, tradycyjny umożliwiał ręczne sterowanie przeniesieniem napędu kławką na kierownicy (tutaj uwaga dla wszystkich fanów tuningu i customizingu – obie linki sprzęgła i hamulca ręcznego już wtedy poprowadzono w rurce kierownicy). Drugi sposób pozwalał wyjąć sprzęgło z ułańską fantazją za pomocą łasnie prawej stopy, bo przewidziano do tego

specjalny pedał przy skrzyni biegów zintegrowany z rzeczoną linką od klamki sprzęgła. Piętą lewej stopy dla odmiany obsługiwało hamulec bębnowy tylny. Dźwignia z gałką po prawej stronie służyła do obsługi przełożeń. Przy „pełnych żaglach” tak skonstruowany pojazd osiągał prędkość 80 km/h.

Choć fabryka od początku swojego powstania produkowała rowery i maszyny do szycia, to ambicja techniczna jej inżynierów napędzana była chęcią konstruowania czegoś nowego i lepszego. Bo jak wytłumaczyć źródło inspiracji do kształtu kierownicy w iście sportowym stylu z pochylonymi w dół rękojeściami? Do tego nurtu sięgnęli włoscy producenci motocykli dopiero w latach 70., świadomie dążąc do zminimalizowania współczynnika oporu powietrza przez pochylenie w ten sposób do przodu sylwetki kierowcy. Jak zwykle, w ślad za Włochami ruszyli Japończycy (ambitni w zapożyczaniu i ulepszaniu dobrych wzorców). Pogoń za granicami prędkości musiała więc cechować również niemieckich pionierów motocyklizmu. Chyba że konstruktorom chodziło jedynie o swobodną pozycję kierowcy na tym motocyklu.

Znaczna moc silnika pozwalająca na znakomitą dynamikę jazdy i płaski przebieg krzywej dużego momentu obrotowego dostępny był raczej przy niskiej prędkości obrotowej silnika. Dobrze zestrojone trapezowe zawiesze-



nie przednie z dwiema sprężynkami, mimo braku jakiegokolwiek zakresu regulacji, chyba dobrze wytłumiało nierówności podłoża. Dla odmiany sztywne tylne zawieszenie nie spełniało tej funkcji w ogóle. Tutaj zamiast amortyzatorów zastosowano również dwie sprężynki, ale pod siodełkiem. Koła o dużej średnicy 26x2,85 to także ukłon w stronę polepszenia komfortu jazdy. Niklowane szprychy i czarne obręcze to tylko akcent stylistyczny, do którego chętnie powracają także i współcześni styliści.

Zündapp EM 249 to świetny sprzęt do relaksacyjnego pokonywania tylko troszkę dłuższych dystansów. Chociaż tak naprawdę (nosił koń po błoniach, a ponieśli i konia) tę zaciną dwukołową materię niejedną raz pchano przez łąki i po-

DANE TECHNICZNE

ZÜNDAPP EM 249

SILNIK

Typ:	jednocylindrowy, dwusuwowy chłodzony powietrzem
Pojemność skokowa:	249 ccm
Moc maksymalna:	4,5 KM
Zasilanie:	gaźnik B&B firmy Fischer A.G.
Instalacja elektryczna:	6V, zapłon iskrowy
Sprzęgło:	jednotarczowe, suche, sterowane dźwignią ręczną i pedałem nożnym
Skrzynia biegów:	Sturmey - Archer, trzybiegowa, biegi przełączane ręcznie dźwignią przy zbiorniku paliwa
Napęd tylnego koła:	łańcuchem

PODWOZIE

Rama:	otwarta, rurowa, spawana
Zawieszenie przednie:	trapezowe z dwiema sprężynkami
Zawieszenie tylne:	sztywne
Hamulce:	bębnowe
Opony:	26 x 2,85

WYMIARY I MASY

Długość:	2130 mm
Szerokość:	800 mm
Wysokość:	900 mm
Wysokość siodełka:	83 cm
Masa własna bez paliwa i wyposażenia:	85 kg

OSIĄGI

Prędkość maksymalna:	80 km/h
Średnie zużycie paliwa:	3 l/100km
Właściciel:	Piotr Kawalek, tel. 0-601 788 327
Pracownia Restauracji Pojazdów Zabytkowych przy wrocławskim Oldtimerbazarze	





la, blocko i kurz, a w razie awarii mało skuteczny układ hamulcowy wspomagano nogami (stąd solidne obuwie motocyklistów). Może dlatego też motocykl ten był konstrukcją skromnie wyposażoną, niedysponującą ani dzwonkiem, ani nawet jedną lampką? Dzięki temu był nie tylko ultralekki (wagił zaledwie 85 kg), ale przy tym wszystkim dość tani i dostępny dla mas.

Motocykl przetrwał w prawie kompletnym i niezardzewiałym stanie u pewnego wiejskiego listonosza. Jego serce zatrzymało

się dawno temu, jednak Pracownia Piotra Kawałka nie miała większych problemów w tchnieniu w nie nowego życia. Najwięcej problemów nastręczył skomplikowany układ smarowania. Dozownik oleju, pompa i armatura wymagała skompilowanych i żmudnych prac związanych z udrożnieniem wszystkich kanalików prowadzących życiodajny płyn do łożysk, mosiężnych tulejek uszczelniających, panewek, cylindra, wału korbowego i tłoka. Potem wystarczyło wszystko wypiąskować,

polakierować, poniklować i pochromować, spasować, założyć brakującą rurę wydechową, nalać do baku i... postawić na piedestale. Wyznaczono mu bowiem za zadanie, aby sobie stał i z roku na rok urocznie się starzał. Kto wie, może jakiś motocyklista w kasku integralnym i skórzanym kombinezonie ze sliderami, patrząc na tego Zündappa, skojarzy fakty i zrozumie, skąd pochodzi jego wspaniała Hayabusa lub R1? Może zrozumie, że nowoczesność jest pojęciem bardzo względnym...

R E K L A M A