

AUTOMOBILISTA



WSPÓŁPRACA
**OLDTIME
MARKT**

MASERATI INDY

Syrena Bosto



BESTIA Lancia Delta S4



ENA 14,50 zł
tym 8% VAT
NDEKS 321710



2CV Sahara



DKW z polską historią



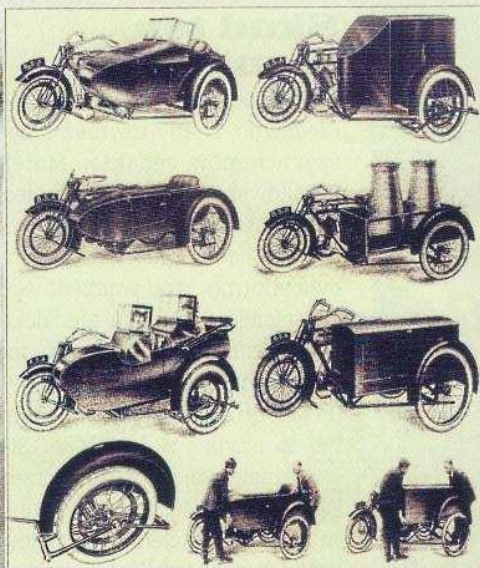
PORADY: Tajemnice skrzyń automatycznych

Oldtimerem do Rumun



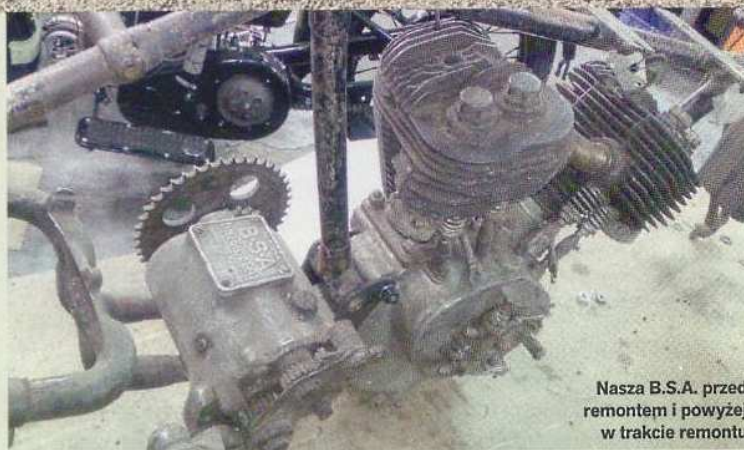
MOTOCYKLE

B.S.A. Colonial



Piotr Kawałek | Zdjęcia autora

Droga zabawka dla brytyjskich kolonistów



Nasza B.S.A. przed remontem i powyżej w trakcie remontu

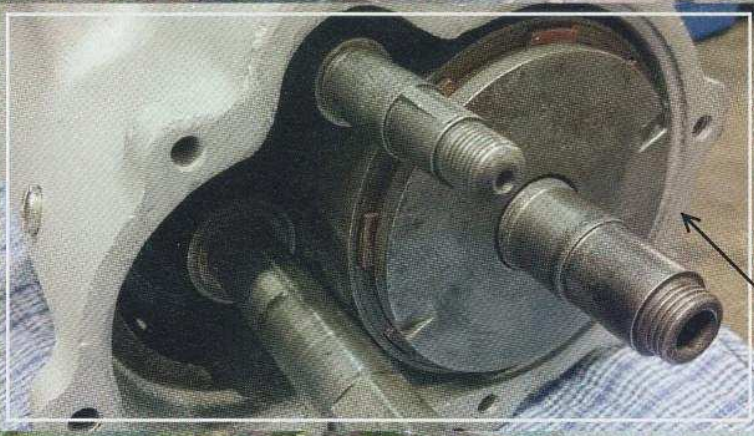
Rywalizacja stanowi ważny motor działań. Często też prowadzi do powstania pojazdów, które być może nie pojawiłyby się, gdyby nie nieodparta chęć bycia lepszym. Tak było z B.S.A.Colonial. Rywalizacja z HD przyniosła ciekawe owoce.

Rywalizacja – część 1.

Studiowałem na wydziale mechanicznym. Na studiach znalazłem się w grupie rywalizującej posiadaniem możliwie starego, bądź ciekawego jednoślada, mimo że większą i prężniejszą była ta, w której istotą było zdobycie najpiękniejszej dziewczyny. Dlaczego tak trafiłem? Pewnie dlatego, że moi rodzice o rok wcześniej posłali mnie do szkoły skracając mi dzieciństwo! Ciągnęło mnie zatem do zabawek, ciągnie przez całe życie i nie w głowie mi były długonogie laski. Do rzeczy: na trzecim roku w rywalizacji wyszedłem na czoło grupy. Najpierw trafił w moje ręce wyścigowy Douglas z początku lat 20., który nie miał kopaka rozruchowego. To nie była wada czy też przeoczenie, ale celowe działanie konstruktorów eliminujących z wyścigówki każdą rzecz, która zwiększałaby masę pojazdu. Tak mnie „podjarło” – że użyję popularnego wtedy określenia – przewodzenie

grupie, że stanąłem przy prasie we wrocławskim WROZAMECIE jako pracownik studenckiej spółdzielni ROBOT, by „tłuc” kasę na zakup kolejnej zabawki, a w zasadzie dwóch: motocykli B.S.A. i Panther. Trzaskałem ze 140% normy, gdyż jako „bystrzak politechnik” dorobiłem sprężystą blaszkę połączoną żyłką z moim paskiem u spodni, która łączyła dwie funkcje. Pierwsza, to blokowanie w pozycji wciśniętej jednego z dwóch guzików uruchamiających wielotonowy tłocznik prasy, a druga, to łatwość błyskawicznego jej demontażu, ruchem tułowia w tył, gdy do mojego stanowiska podchodził brygadzysta. Dzięki tej politechnizacji tłoczni, lewą ręką przyciągałem kolejny arkusz blachy, gdy prawa dociskała jeszcze drugi guzik włącznika. Całe szczęście, że mam do dzisiaj obie dłonie. Pochłonięty rywalizacją kupiłem 9-86 h.p. B.S.A. Model G25 Colonial (pisownia oryginalna z materiałów producenta z okresu produkcji) z 1925 r.

Gdzie jest sprzęgło?



❶ Gdyby w roku 1984 było wiadomo, że sprzęgło jest w środku...

❷ Klockowe hamulce w połowie lat 20. kończyły swój żywot, ale tu jeszcze udają, że coś zatrzymują.

❸ Wszystko na wierzchu - mechanizm zmiany biegów też!

❹ Uźebrowanie ślepych cylindrów zostało pracowicie uzupełnione.

Znalazło się!



i Panthera Model 90 z 1933 r. Zakup doszedł do skutku nie dlatego, że tak dużo zarobiłem przy prasie. W tamtych czasach takich „świrów” jak ja było mało, więc i popyt na takie graty był mały, a ceny sprzętu tak niskie, że dostęp do wspólnych zabytków był praktycznie nieograniczony dla każdego nimi zainteresowanego. Stałem się liderem w mojej grupie. Był rok 1984.

Skąd zdobyć sprzęgło?

Nazwać kupioną przeze mnie „besę” motocyklem było nieco na wyrost. Czas i ludzkie działania wyrwały na niej dużo blizn. Wiele elementów brakowało, wiele było uszkodzonych w taki sposób, jakby poprzedni właściciel (lub właściciele) przerzucał nią z kąta w kąt nie bacząc na szkody, które wyrządza. Poobijane uźebrowanie, ślady po uderzeniach na aluminiowym bloku, odłamane wystające nadlewy, zniszczenia „tuningowanych” elementów – np. z przedniego błotnika został wyłącznie środkowy fragment, przód i tył zostały odcięte i zagubione – właśnie tak

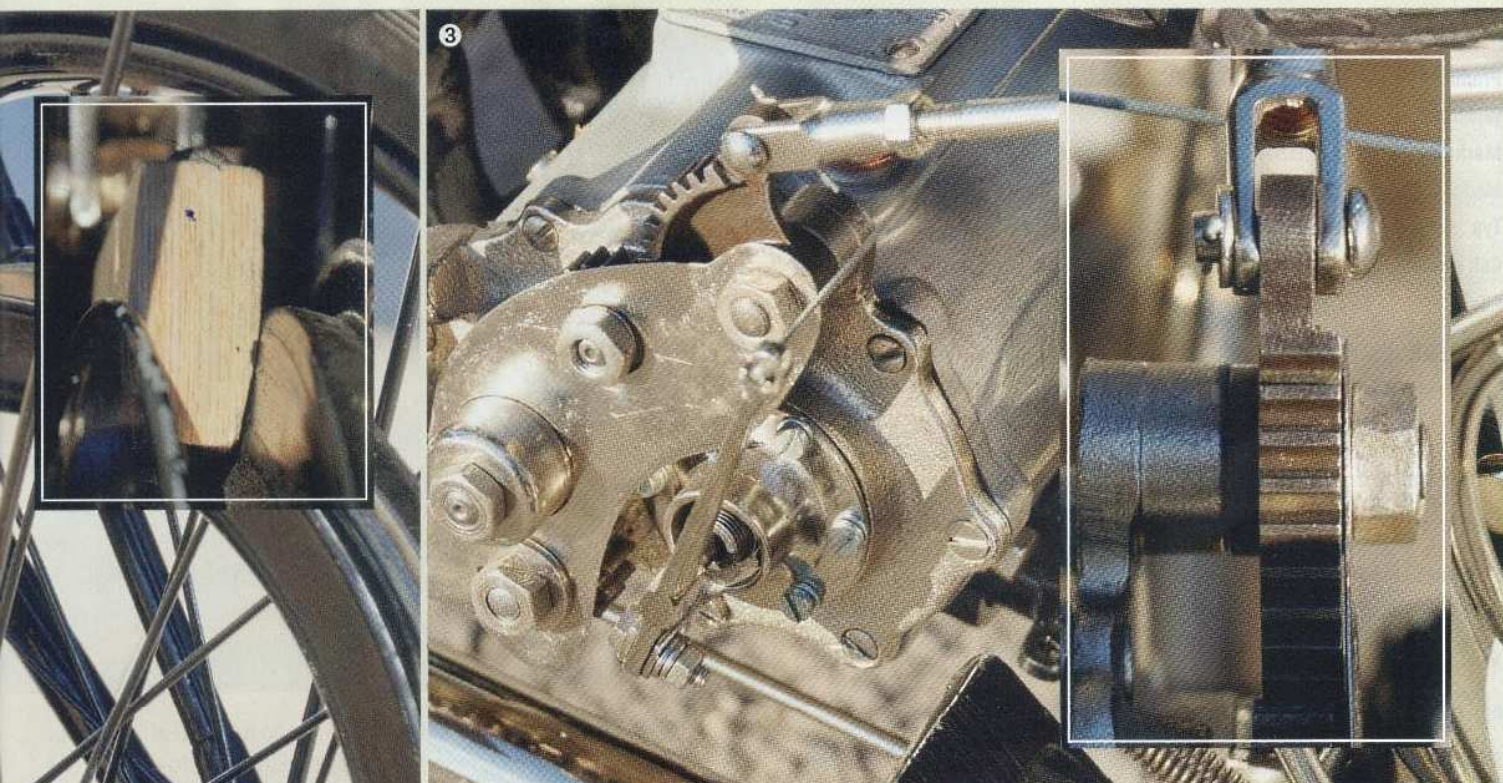
wyglądał zakupiony przeze mnie pojazd. Najtrudniejszym do pozyskania brakiem oprócz gaźnika miało być sprzęgło. Szukałem, pytałem i zniechęcałem się powoli do przywrócenia życia maszynie. Brak sprzęgła – bo tak mi się wówczas wydawało – spowodował, że moja „besa” zalegała w piwnicy na wiele lat.

Rywalizacja – część 2.

Lata 20. XX w. były dla jednośladow okresem rozkwitu. To właśnie wówczas wczesne rowerowe konstrukcje wyposażane w silniki spalinowe ewoluowały do miana motocykli. Europejskie wytwórnie rywalizowały o klienta konkurując z wytworami amerykańskiego przemysłu, a nie była to łatwa walka. Każdy producent chciał urwać dla siebie część rynku i walczył o prymat. Opisywałem Państwu na łamach „Automobilisty” dzieje HD, Indiana, NSU, Wanderera, Zündappa. Pisałem też o jednocyldrowej „besie” (nr 12/2012), a o dwucylindrowej V-ce z Birmingham Small Arms – niedawno (nr 10/2014) pisał Ryszard Szatkowski. Macie zatem możliwość poznać wspaniałą historię rozwoju

brytyjskiej „besy” sięgając do archiwalnych numerów, a ja skieruję Waszą uwagę na rywalizację między producentami pojazdów w latach 20. To był czas, gdy amerykański Harley-Davidson stał się światowym liderem. Motocykle firmy Indian – pierwszego w USA producenta motocykli – w zasadzie na własne życzenie przegrały rywalizację z maszynami spod znaku HD. Pomimo że Indian już w 1906 r. za cenę 350 USD oferował pierwszego V-Twina rozpędzającego się do 96 km/h(!), a Harley-Davidson swoją pierwszy dwucylindrową V-kę wyprodukował i zabudował dopiero 2 lata później, to jednak dzięki doskonałej sieci serwisowej i niezawodności konstrukcji, dogonił w ilości sprzedawanych maszyn Indiana i szybko pozostawił go z tyłu. W materiałach reklamowych Harley-Davidson szyderczo pisał: „Kupując Indiana nie musisz się martwić o garaż, będziesz go parkować w firmowym serwisie”. W 1920 r. HD stał się największym producentem motocykli w świecie mając ok. 2000 punktów sprzedaży i obsługi posprzedażnej

w 67 krajach! Wśród nich były kolonie brytyjskie – afrykańskie: Gambia, Kenia, Nigeria, Rodezja, Uganda, amerykańskie: Bahamy, Barbados, Honduras, Jamajka czy też tętniący życiem i niesmacznie bogaty azjatycki Hongkong, że wymienię tylko te, które kojarzą się nam z potęgą Korony Brytyjskiej. B.S.A. miała największe wpływy ze sprzedaży legendarnego, jednocyldrowego modelu B. Zanim został wprowadzony do sprzedaży w 1924 r., poddano go wielotygodniowym testom zmęczeniowym. Biuro konstrukcyjne na bieżąco wzmacniało słabe lub odprężyło przesztynione i przez to pękające węzły pojazdu. Dopracowany w najdrobniejszych szczegółach model B stał się w Wielkiej Brytanii przysłowiowym synonimem trwałości i niezawodności. Jednośląd sprzedawał się znakomicie. Nie czekał na klienta w sklepie – to na jego dostawy czekali klienci zapisując się na listy decydujące o kolejności sprzedaży. Chęć rywalizacji nie pozwoliła wytwórni spocząć na laurach i ograniczyć się do lokalnego sukcesu jednego modelu. Zdecydowano, by zaspokoić

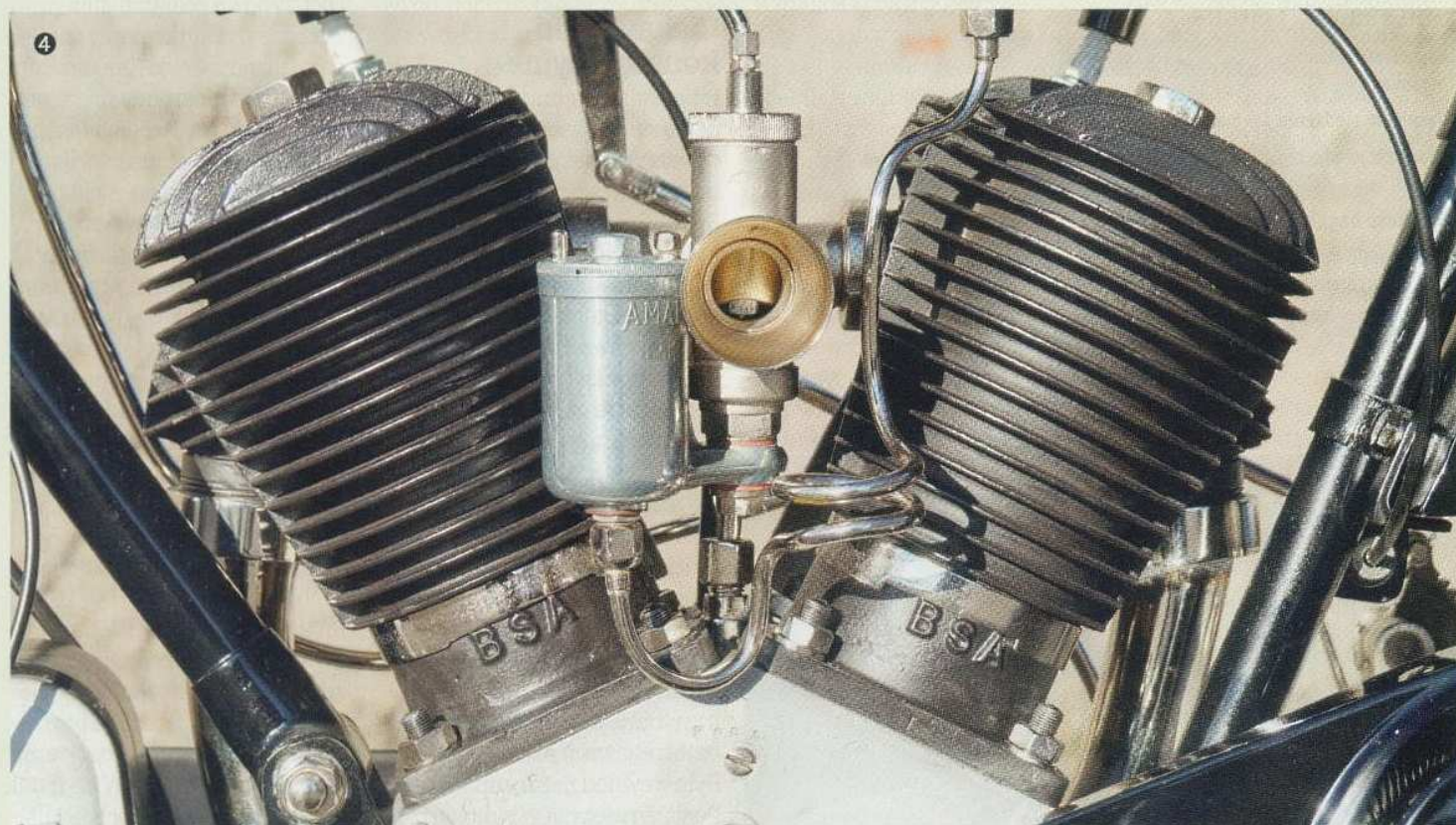


również gusta bogatych Brytyczyków z gubernatorem włącz-
nie, rozsianych w brytyjskich
koloniach na całym świecie.
Tam model B mógł być kupiony
wyłącznie dla kaprysu, dla
śmiechu lub dla dzieci koloni-
stów. Oni sami, bogaci i rozpo-
rządzający wielkimi majątkami,

spełniali się jeżdżąc na wyciecz-
ki HD JD 1200 z wózkiem
(pisałem o nim w nr 6/2013),
gdy jechali z damą na piknik,
lub pochodzącym z rodzinnych
stron Scottem, gdy chcieli się
nieco pościgać (na tym motocy-
klu jeżdżę i opowiadam o nim
w filmie dostępnym na stronie

www.OldtimerbazaR.pl).
Udany motocykl B.S.A. model E
z silnikiem typu V (771 ccm),
który wytwórnia rozwijała od
1920 r., był niezawodny i miał
doskonałą opinię. Już w 1922 r.
rozwierconą do 986 ccm V-kę
włożono w ramę i zaoferowano
jako model F, który od 1924 r.

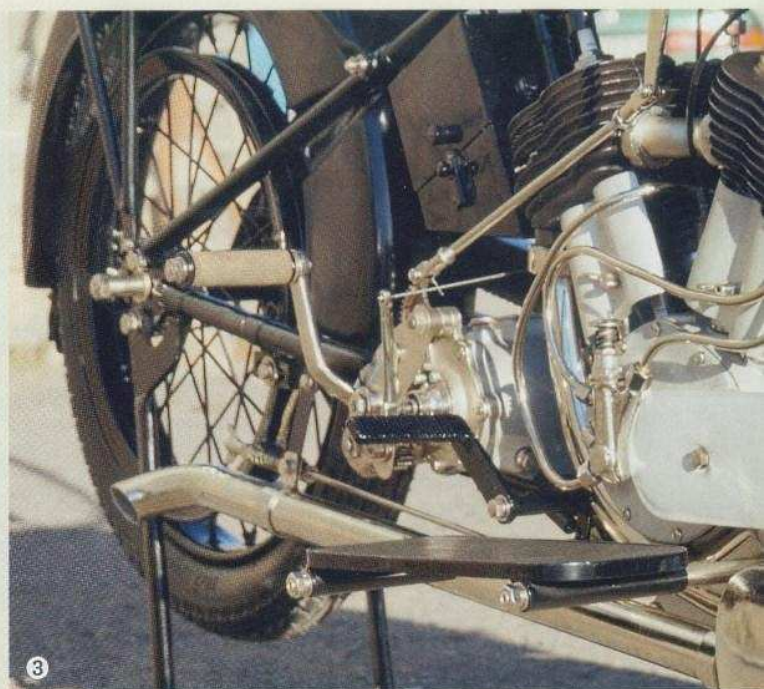
dostarczano jako model G.
On już mógł rywalizować
z HD JD 1200. Równie niezawod-
ny, niezwykle wytrzymały
i możliwie najbardziej brytyjski,
gdyż wytwarzany w Birming-
ham. To spodobało się bogatym
Brytyjczykom, którzy uważali,
że nie przystoi im jeździć



B.S.A. Colonial

DANE TECHNICZNE I IDENTYFIKACYJNE

Producent	B.S.A. CYCLES LTD. Birmingham, Anglia
Właściciel	The Birmingham Small Arms Company Limited
Marka	B.S.A.
Model	9-86 h.p. G25
Typ	Colonial
Rok produkcji	1925 (produkowany od 1924 r.)
Silnik	dwucylindrowy, czterosurowy, sv, chłodzony powietrzem
Zawory	na sprężynach śrubowych
Smarowanie	kombinowane, grawitacyjne dozownikiem mechanicznym i pompką ręczną
Gaźnik	Amac
Filtr powietrza	nie stosowano
Zbiornik	dwudzielny: paliwowy 11,4 l (2½ galona) i olejowy 1,7 l (3 pinty)
Pojemność skokowa	986 ccm
Średnica x skok	80 x 98 mm
Moc	9,86 KM – tzw. moc podatkowa, faktyczna nie była podawana, wynosiła ok. 20 KM
Sprzęgło	wielotarczowe, mokre zabudowane wewnątrz skrzyni biegów
Skrzynia biegów	3-biegowa z ręczną zmianą biegów i kulisą po prawej stronie motocykla
Przeniesienie napędu	łańcuchem
Zapłon	iskrownikowy (magdyno)
Rama	pojedyncza, otwarta, stalowa
Hamulec przedni i tylny	klockowe
Zawieszenie przednie	trapezowe z jedną sprężyną
Zawieszenie tylne	szttywne
Masa własna	160 kg
Rozstaw osi	1660 mm
Długość szerokość i wysokość	2380 x 650 (podłogi), 550 (kierownica) x 1170 mm
Wysokość siedzenia	regulowana od 840 do 870 mm
Wysokość siedzenia od podłóg	regulowana od 640 do 670 mm
Wysokość bagażnika	760 mm
Zużycie paliwa	od 3,8 l/100 km
Ogumienie	26 x 3
Prędkość max	90 km/h
Cena	112 £ (1925)
Szacunkowa wartość	13 000 £



❶ Układ wspomagania olejenia ręczną pompką wymaga przeszkolenia.

❷ Częściowo odbudowany, a częściowo zrekonstruowany motocykl ma dziesiątki „smaczków”, które warto obejrzeć.

na absolutnie niebrytyjskich Harleyach. To dla nich właśnie jeden z typów modelu G nazwano Colonial. Wkrótce już do dobrego tonu należało, by Brytyjczyk jeździł na B.S.A. Model G Colonial.

Ciekawostki konstrukcyjne

Przeglądając starą brytyjską prasę motoryzacyjną gdzieś w połowie ubiegłego roku natknąłem się na przekrój Three Speed Gear marki B.S.A. Niezwykle ciekawie rozwiązano w niej rozłączanie napędu wbudowując w nią wielotarczowe sprzęgło osadzone wewnątrz. Pomysł z wielu powodów genialny: sterylne warunki, praca w oleju, zwartość konstrukcji. Wady to koszt wykonania i perspektywa rozbierania skrzyni w przypadku awarii sprzęgła. Coś mnie tknęło, gdy przyglądałem się schematowi. Zdecydowałem się obejrzeć skrzynię biegów mojej niekompletnej, czekającej od 30 lat „besy”. Całe życie się uczymy! I... odnalazłem brakujące do renowacji pojazdu sprzęgło. Było wewnątrz skrzyni! Podjąłem decyzję o remoncie

pojazdu. Był listopad 2014 r. Pracy nad „besą” było dużo. Bardzo żmudne i pracochłonne było odbudowanie uzębrowania ślepych cylindrów. Nie mniej trzeba się było natrudzić przy odtworzeniu obłamanej obudowy napędu magneta. Od podstaw zostały odbudowane hamulce, z których niewiele się zachowało. Widok zbiornika łączącego w sobie dwie komory: olejową i benzynową po odłupaniu z niego szpachli zostanie w mej pamięci na zawsze. Tak umęczonego, tak wielokrotnie naprawianego, w tylu miejscach łątanego i nieprawdopodobnie poobijanego wcześniej nigdy nie widziałem. Oryginalny na wskroś, ale absolutnie nienaprawialny przy akceptowalnym poziomie kosztów. Na wzór oryginału została sporządzona kopia zbiornika. Zamiast gaźnika marki AMAC niemożliwego do zdobycia zamontowałem wyglądem identyczny AMAL – marka AMAL powstała w 1931 r. z połączenia 3 firm produkujących gaźniki: AMAC, Brown & Barlow (B&B) i Binks. Zwróćcie uwagę porównując zdjęcia odrestaurowanego pojazdu z oryginalnym z perspektywy na różnice w mocowaniu obręczy hamulcowej. W oryginalnej konstrukcji była mocowana





na krótkich sprychach. Nie udało się tego odtworzyć. Zdecydowałem, by na osprychowanych felgach fartuchowych osadzić obręcz mocując ją poprzez skręcenie uchwytami sprychowymi. Tłumik wykonano od podstaw jako kopię. Interesujące, jak poważnie konstruktorzy podeszli do tematu mocowania wózka bocznego. Z przodu pod główką ramy zastosowano niezwykle solidne mocowanie w gnieździe stożkowym. Z tyłu przed osią koła zastosowano równie solidnie osadzony w odkuwce trzpień. Trzeci punkt montażowy zlokalizowano za tłumikiem. Wszystkie z lewej strony motocykla.

Mimo że silnik odpalił po zwyczajowych regulacjach, nie jeździłem jeszcze na tej „besie”. Nie udało się odbyć pierwszych jazd testowych przed oddaniem tekstu do druku, ale w dniu, gdy ten miesięcznik znajdzie się w sprzedaży, film pokazujący motocykl w ruchu będzie dostępny na stronie www.OldtimerbazaR.pl. Siedzi się na tym motocyklu iście po królewsku. Siodło w niewielkim stopniu można regulować, tak że odległość pomiędzy nim a podłogą można zmieniać w zakresie od 640 do 670 mm, co dla nóg jest wygodne. Układ kierownicy wymusza

pozycję wyprostowaną, dlatego porównanie do tronu jest jak najbardziej na miejscu! Pojazd jest długi – mierzy 2,4 m(!). Na wyboiste kolonialne drogi jak znalazł. Zaskakująca jest średnica zawracania. Wynosi raptem 3,7 m. Łatwo – pomimo niebagatelnej długości – manewruje się tym pojazdem. Motocykl jest wąski i wygodny w dosiadzie pod warunkiem, że się na niego wgramolimy. Gdyby stał w zaprzęgu z wózkiem, kłopotu by z tym nie było. Pierwszy krok na podłogę i przerzucenie drugiej nogi nad siedzeniem. Ale bez wózka... Zajęcie miejsca nie jest łatwe. Siedzenie znajduje się w zakresie wartości od 840 do 870 mm w zależności od ustawienia siedziska. Wysoko. Ponadto przeszkadzają w siadaniu podłogi, które poszerzają motocykl do 650 mm. Nikt nam nie każe jednak jeździć bez wózka. Wózków producent oferował wiele typów. Ten model mógł być istnym wołem roboczym. B.S.A. dostarczała wiele różnych rodzajów zaprzęgów – od standardowych jednomiejscowych, poprzez tandemy szeregowych, wózki skrzyniowe i platformowe, dodatkowo do wyboru z opcją łatwej zmiany elementów zabudowy mocowanej wymienione na specjalnie zaprojektowanej ramie. Na życzenie wózek dostarczano z resorowanym resorem piórowym kołem. Firma B.S.A. w drukowanych materiałach informacyjnych i reklamowych podawała rocznik modelowy jako rozszerzenie oznaczenia modelu. Zatem możecie się spotkać z modelem G25, G26 itd. Ciekawa ze względów konstrukcyjnych trzybiegowa skrzynia z wewnętrznym sprzęgłem stosowana była w 1925 r. – takie prospekty odnalazłem. W 1926 r. motocykl był wyposażony w tradycyjne sprzęgło zewnętrzne. Katalog, którym dysponuję wydany we wrześniu 1926 r. dla wszystkich modeli B.S.A. roku modelowego 1925, nie wyszcze-

gólnia jednak naszej skrzyni. Mogę zasugerować 2 możliwości – nie wyłączając innych – że skrzynia ze sprzęgłem wewnętrznym była oferowana w wyposażeniu eksportowym lub że została wycofana z produkcji na początku 1925 r. i dlatego nie została skatalogowana. Wygląda na to, że jest nie lada rarytasem, gdyż pomimo wielu starań nie udało się ustalić nic więcej. Sterowanie pojazdem jest manetkowe. Lewą dźwignią ustawiamy zapłon pamiętając o jego opóźnieniu podczas uruchamiania silnika. Poniżej tej dźwigni jest mała klamka dekompresora do gaszenia silnika. Kciuk i palec wskazujący prawej dłoni regulują ssanie i otwarcie przepustnicy. Gaźnik ma tylko lejek, o filtrze powietrza w tamtym czasie jeszcze nikt nie myślał. Ciężna Bowdena hamulca koła przedniego – klamka w prawej dłoni – i sprzęgła – klamka w lewej dłoni – poprowadzone są wewnątrz rury kierownicy, co uatrakcyjnia wygląd pojazdu. Hamulec koła tylnego obsługuje my pięta prawej nogi. Hamulce w tym pojeździe z drewnianymi klockami jako elementami tarcymi nie spełniają żadnych pokładanych w nich nadziei. Przy prędkości – co ciekawe, nie była ona podawana w prospektach reklamowych – dochodzącej do 90 km/h, są przerażająco słabe. Samoczynny układ smarowania pojazdu wyposażony w dozownik grawitacyjny umieszczony po prawej stronie silnika wspomagany jest pompką ręczną, którą należy użyć przy większym obciążeniu silnika, np. wówczas, gdy jedziemy pod górę lub z maksymalną prędkością. Pompka ręczna wyposażona jest w sprężynę, która przemieszczając tłoczek ku górze przelewa olej poprzez wziernik do przewodu, którym grawitacyjnie olej spływa do silnika. O jej uruchomieniu decyduje kierowca zwalniając zapadkę zabezpieczającą. Ruch

tłoczek wysuwa gałkę ku górze, a kierowca musi wcisnąć ją na powrót w dół. Czas pełnego cyklu przemieszczenia tłoczka trwa około jednej minuty. Wziernik jest istotny. Kontrolujemy dzięki niemu wzrokowo przepływ oleju.

Rywalizacja – część 3. i ostatnia

Dzisiaj model G jest wielką rzadkością, jednak nie stanowi aż tak dużej atrakcji, by rywalizujący o jego posiadanie entuzjaści byli w stanie zapłacić za niego niebotyczne kwoty. Cena w klasie 2. wg Classic Data stabilnie utrzymuje się na poziomie 13 tys. funtów (nieco ponad 70 tys. zł), choć Motorrad Oldtimer Katalog wydanie 2014, HEEL Verlag GmbH tego nie odnotowuje. Wynika to z faktu, że oficjalnych transakcji tym modelem nie ma wystarczająco wiele.

Wasze krytyczne uwagi, które wysyłacie Państwo do redakcji, jak i bezpośrednio do mnie, są przyjmowane przeze mnie z zainteresowaniem i radością. Nie byłoby ich przecież, gdybyście nie czytali moich artykułów. Zawsze pisząc dla Was staram się bazować na materiałach źródłowych i mojej wiedzy i doświadczeniu. Wiadomo, mimo dokładanej staranności całkowicie wyeliminować ewentualnych błędów nie mogę, gdyż materiały źródłowe często są znikome lub niekompletne. Gdy zwracacie się do mnie z uwagami krytycznymi, serdecznie proszę o wskazanie źródła waszej wiedzy. Tylko wówczas mogę opublikować sprostowanie, które istotne jest zarówno dla Was, jak i dla mnie. Taka nasza wzajemnie życzliwa współpraca przyczyni się do lepszego poznania historii motocyklizmu i krzewienia wspólnie odkrytej wiedzy wśród kolejnych pokoleń pasjonatów motoryzacji.

Piotr Kawalek
Rzecznik Motoryzacyjny SRTSIRD 2897
Pracownia Restauracji Pojazdów OldtimerbazaR
www.OldtimerbazaR.pl