

AUTOMOBILISTA



WSPÓŁPRACA
**OLDTIMER
MARKT**

BMW 3.0 CSL Motorsport dla odważnych



Volkswagen
Golf

samochód zjawisko

Oldsmobile Delta 88 Royale



Zündapp



ENA
50 zł
8% VAT
DEKS 321710



Moskwicz 400



D-Rad model R9

Przypadek



Kilka modeli D-Rad czeka w magazynie OldtimerbazaR'u na renowację, wśród nich jest **R9**.



Mimo swych wad podramówka R9 jest dzisiaj poszukiwanym motocyklem.

Nie wiem, kiedy przedstawiłbym ten niezwykle ceniony u naszych zachodnich sąsiadów model, gdyby nie przypadek. Szczęśliwym trafem, jeden z klientów poprosił o naprawę swojego R9 oraz o przyłączenie do niego wózka bocznego. To za sprawą tego zdarzenia D-Rad R9 zawitał do pracowni i zainspirował mnie do napisania tego artykułu.

Piotr Kawalek | Zdjęcia autora

Dostarczony przez klienta motocykl nie dawał się uruchomić. Wyniki pomiaru kompresji i energia iskry nie były zadowalające. Przeprowadzone honowanie cylindra, dopasowanie tłoka z pierścieniami i naprawa magdyna oraz przeprowadzona regulacja gaźnika nie dały oczekiwanego efektu. Silnik zapalał, ale pracował niestabilnie i gasł czasami od razu, a czasem po chwili. Nie wkręcał się na obroty.

Po przeprowadzeniu dalszej weryfikacji okazało się, że prawy czop wału korbowego napędzający rozrząd i magdyno ma wręcz niewiarygodny luz w połączeniu z kołem zamachowym – zapraszam do obejrzenia filmu na stronie www.OldtimerbazaR.pl ilustrującego uszkodzenie i przedstawiającego opisywanego D-Rada w ruchu.

To niewiarygodne, że nie doszło do awarii podczas pracy silnika. Połączenie miało tak duży luz kątowy, że nie sposób było ustawić poprawnie kąta wyprzedzenia zapłonu. Luz kątowy wału korbowego sumował się z luzami międzyzębnymi kół rozrządu i w efekcie w czasie pracy silnika iskra pojawiała się w komorze spalania w ustawieniu przypadkowym, nie mającym nic wspólnego z wcześniejszą regulacją. Wyjęcie wału korbowego z silnika R9 jest niespotykane proste. Karter silnika w górnej części komory korbowej ma szczelinę, przez którą przechodzi korbowód, co umożliwia demonstrowanie wału korbowego. Czyżby projektant silnika stworzył takie rozwiązanie znając niską trwałość tego zespołu? Rozebrowanie wału korbowego, naprawa otworów w kołach zamachowych

D-Rad model R9

i dorobienie nowych nadwymiarowych czopów zakończyło naprawę i zmontowany silnik odzyskał pełną sprawność.

Upadek marki D-Rad

Sylwetką i rozwiązaniami technicznymi rzadko spotykany D-Rad R9 przypomina bardziej popularny w Polsce motocykl NSU potocznie zwany „kaloszem”. „Kalosz”, czyli NSU 501T (zbiornik podramowy) był produkowany w latach 1927-1929. Jego starszego brata – naramowy model NSU 501 TS produkowano od 1930 do 1936 r. – opisywałem go w nr 12/2011 „Automobilisty”. Oba modele NSU 501: T (Tourenmodell) i TS (Tourenmodell Satteltank) długotrwałą produkcję zawdzięczały wyjątkowej niezawodności, choć niekoniecznie łatwej obsłudze. Od 1930 r. NSU produkowało także model 601 TS, czyli „rozwierconą” z 80 mm średnicy tłoka do 87,5 mm wersję pięćsetki. Sześćsetka pozostawała w sprzedaży do 1939 r.! Opinia o „kaloszach” była tak dobra, że sprzedawano je równolegle z nowocześniejszymi modelami 501 OS, 501 OSL i 601 OSL, wprowadzonymi na rynek w 1932 r. „Kaloszy” wyprodukowano łącznie ponad 23 tysiące, co zapewniło im długowieczność i popularność do dzisiaj. Z D-Rad'em R9 sytuacja była zgoła odmienna. Wprowadzony do sprzedaży w połowie 1928 r. był następcą R0/6, który nie cieszył się dobrą sławą. Zarówno R9, jak i R0/6, a także jeszcze wcześniejszy R0/4, miały tę samą wadę – awaryjne, pękające przednie zawieszenie. To był wielki problem wytwórni i aż dziw bierze, że tak długo (1927-1930) nie udało się opracować nowego, lepszego konstrukcyjnie rozwiązania. Z problemem poradził sobie dopiero znany konstruktor Martin Stolle, wcześniej współtwórca sukcesu BMW, a następnie Victorii. Od 1927 r. Stolle współtworzył pojazdy marki D-Rad – początkowo samochody (krótki nieudany epizod), a następnie motocykle. Do 1930 r. wyprodukowano około 10 tysięcy sztuk



Dwie legendy D-Rad'a

Popularność marki D-Rad, którą obecnie obserwujemy, zapewniły dwie legendy. Pierwszą zrodził sukces doskonałego R11, który z upływem lat objął pozostałe modele, także te, które w czasach ich produkcji były uważane za co najmniej słabe, by nie napisać – beznadziejne. Niewiele z nich przetrwało do dzisiaj, gdyż z uwagi na awarie i idącą w parze złą sławą, były z czasem złomowane – nikt przecież gratów nie będzie trzymał. Drugą legendę stworzył powojenny układ polityczny. W sierpniu 1961 r. dzielnicę Spandau przeciął Mur Berliński. Berlin, który dla wszystkich Niemców był symbolem potęgi Republiki Weimarskiej (1919-1933), a następnie potęgi III Rzeszy (1933-1945), podzielono. Przez dziesięciolecie, aż do listopada 1989 r. utrzymywał się taki stan rzeczy. Po upadku muru legenda o świetności miasta i świetności dóbr materialnych w nim wytwarzanych nie zniknęła. Baier, Böhme, D-Rad, Excelsior, Mabeco, Schliha, Windhoff, Württembergia – to marki najbardziej znanych i poszukiwanych motocykli z ponad 150 firm produkujących, bądź składających motocykle w Berlinie przed II wojną. Posiadanie motocykli tych marek stało się modne. Kultowość marek berlińskich doprowadziła do wręcz absurdalnych – wydawałoby się – cen motocykli wymienionych marek. Ale czy to aż tak powinno dziwić? Podobnie jest z naszymi kultowymi Sokolami 600 i 1000. Za w miarę kompletny i nadający się do odbudowy materiał (motocykl solo) płacimy dzisiaj od 40 do 80 tysięcy zł. Renowacja pochłonie dalsze 35 do 50 tysięcy zł. Powód jest identyczny jak u D-Rad'a. Wyprodukowano tych motocykli niewiele i jeszcze mniej z nich przetrwało do dzisiaj.

modelu R9. Proszę sobie wyobrazić, jak złe musiało być zdanie konsumentów o tym motocyklu, skoro ostatnie sztuki i to po kilkukrotnych przecenach udało się wyprzedać dopiero w 1932 r.! Nawet ich rozbiórką i sprzedażą na części zamienne nikt się nie interesował. Na złe zdanie o tych motocyklach wpływ miało nie tylko awaryjne przednie zawieszenie. O ile wspomniany wcześniej „kalosz” mimo przestarzałej



- ① Po prawej stronie dźwignia gazu.
- ② Hamulec pod lewą stopą? To wymaga przyzwyczajenia!
- ③ Licznik to wyposażenie dodatkowe.
- ④ Dodatkowy pedał sprzęgła i dźwignia zmiany biegów znajdują się po prawej stronie.
- ⑤ Resor w naszym egzemplarzu okazał się nietypowy i za sztywny.



4

konstrukcji sprzedawał się doskonale do 1936 r., a został wycofany z produkcji z powodów prestiżowych – mając modele OSL firma NSU wstydziła się kontynuować produkcję TS – o tyle już w 1928 r., czyli w chwili premiery, podobnemu do „kalosza” modelowi R9 prasa motoryzacyjna od razu zarzucała przestarzałą konstrukcję. Chodziło zarówno o skomplikowaną konstrukcję dolnozaworowego silnika, jak i o równie skomplikowany system sterowania pojazdem. Nadszarpniętą reputację motocykli D-Rad odbudowywano w oparciu o zmiany konstrukcyjne wprowadzone przez Martina Stolle. Potężny, półlitrowy, górnozaworowy, 18-konny motocykl R10 konstrukcji Stolle’go swoim wyglądem zapierał dech w piersiach. Premierę miał w 1930 r. Nigdy go nie dosiadałem, nie umiem zatem powiedzieć, na ile opisywane w ówczesnej prasie przymioty: „nowoczesny, doskonały w prowadzeniu, dynamiczny” są prawdziwe. Faktem jest jednak, że silnik i przekonstruowane przednie zawieszenie spisywały się

na medal i to dosłownie! Team D-Rad’a święcił triumfy. Specjalnie powołana grupa sportowców ścigała się zwyciężając odnosząc zwycięstwa w wielu liczących się wyścigach, wygrywając nawet z wyczynowymi NSU SS 500 projektu Waltera Williama Moore, podkupionego w 1929 r. z Nortona i mianowanego głównym konstruktorem w NSU. W wersji podstawowej R10 rozpędzał się do 125 km/h. W wersji sportowej R10 Doppelport-Sportmodell miał 22 KM i osiągał 130 km/h. Model R10 wytwarzano równolegle z R11, który różnił się silnikiem. W R11 montowano tańszy w produkcji dolnozaworowy silnik, o tej samej pojemności co silnik górnozaworowy, który generował moc 16 KM rozpędzając maszynę do 100 km/h. Od momentu premiery modelu R10 marka D-Rad zaczęła najpierw odzyskiwać reputację, by następnie tworzyć nową legendę. To właśnie jej zawdzięczamy obecnie wizerunek marki. Modele R10 i R11 skutecznie konkurowały na niemieckim rynku z prestiżowymi NSU. W ofercie D-Rad



znalazł się także dwusuwowy (193 ccm) znakomity model R20. Miał swoją premierę w marcu 1931 r. Firma NSU poczuła się zagrożona. Będąc w doskonałej kondycji finansowej i wykorzystując słabą pozycję finansową D-Rad’a, potęgowaną Wielkim Kryzysem (1929-1933), zaproponowała jego przejęcie i współpracę konstrukcyjną przy zachowaniu marek obu firm. W lipcu 1932 r. nastąpiła fuzja i powstała nowa marka NSU-D. W logo NSU wpisano charakterystyczną dla marki D-Rad literę D. Symbolika nowego znaku towarowego była dla klientów i fanów motoryzacji jednoznaczna – sugerowała współpracę dwóch wysmienionych motocyklowych

marek. To był jednak dopiero początek przebiegłego planu NSU mającego na celu wyeliminowanie D-Rad’a z rynku. Zakończono produkcję jednośladów w Spandau, a w 1936 r. zarząd NSU usunął z logo literkę D. W tym momencie marka istniejąca pod postacią symbolicznej litery D przestała istnieć.

Klasa wyższa

Motocykl R9 sprzedawany był w dwóch różniących się wyłącznie rodzajem oświetlenia wersjach. Wersja z oświetleniem karbidowym miała magneto, a nieco droższa z oświetleniem elektrycznym miała magdyno, skrzynkę prądową

D-Rad model R9



① Dolnozaworowa „pięćsetka” uchodziła za skomplikowaną i mało nowoczesną.

i akumulator. Można było dodatkowo zamontować sygnał dźwiękowy przykręcając go do kierownicy. Obie wersje kierowcy mógł doposażyć w siedzenie dla pasażera montowane do bagażnika i wózek boczny. Prędkościomierz także stanowił wyposażenie dodatkowe. Szeroka wygodna kierownica to konieczność w motocyklach przeznaczonych do jazdy z wózkiem bocznym. Podłogi zamiast podnóżków, to ułkon w stronę wygody jazdy kierowcy przynależny motocyklom klasy wyższej, jakim bez wątpienia jest R9. Siedzenie zawieszane na sprężynach działających na rozciąganie minimalizuje kołysanie na boki. Pod prawą nogą znajduje się pedał sprzęgła, którego funkcję dubluje klamka w lewej dłoni. Pedał sprzęgła przydaje się i jest wygodny wyłącznie przy jeździe z wózkiem bocznym, gdyż tylko wówczas nie musimy podierać się nogą dla zachowania równowagi podczas ruszania. Z lewej strony znajduje się pedał hamulca tylnego koła, a w prawej klamce mamy hamulec działający na koło przednie.

Startujemy i do przodu!

Jak większość zabytkowych motocykli przed startem zimnego silnika D'Rad lubi być obficie przelany. Zapłon – dźwignia na kierownicy z lewej strony – koniecznie opóźniamy. Dzięki temu silnik nie odbije w odwrotną stronę i nie uszkodzi nam stopy. Kopnięcie wymaga dużego wysiłku. Nie tylko z uwagi na pojemność silnika, także z powodu wewnętrznych oporów: z prawej strony mamy pięć kół zębatach napędu rozrządu i magdyna, z lewej dochodzą jeszcze trzy przeniesienia napędu z wału korbowego na sprzęgło. Po ściągnięciu klamki dekompresatora – na kierownicy z lewej strony – całym ciężarem ciała energicznie kopniemy i gdy wał korbowy nabierze prędkości, puszczaamy klamkę dekompresatora. Zwykle za drugim, trzecim kopnięciem silnik odpali.

Wówczas dźwignię regulacji zapłonu przestawiamy w pozycję wyprzedzenia – silnik wyraźnie przyspieszy. Załączenie pierwszego biegu wymaga uniesienia dźwigni zmiany biegów do oporu do góry. Motocykl przyspiesza wybornie. Nie jest to zasługą dużej mocy silnika, lecz dużego momentu obrotowego, parametru nie podawanego w czasach produkcji pojazdu. Z wbiciem dwójki pomaga kierowcy wprawa. Należy pewnym szybkim ruchem przesunąć dźwignię w dół. Szybkim, gdyż w ten sposób unikniemy długotrwałego zgrzytu kół zębatach. Pewnym, gdyż musimy się zatrzymać w połowie drogi dźwigni, by nie trafić bezpośrednio na trzeci bieg. Ten zaś jest łatwy do znalezienia, gdyż łapiemy go wciskając dźwignię do oporu w dół. Motocykl w prowadzeniu jest poręczny. Początkowo jedyną trudność sprawia regulacja prędkości dźwignią – motocykl nie ma obrotowej manetki, ale szybko można się do niej przyzwyczaić. Hamulce są dobre.

Zaskoczony jestem nadsterownością pojazdu w zakrętach. Może przy jeździe z wózkiem to się sprawdza. Na kierownicy wyraźnie czuję drgania generowane na styku koła z drogą. Zawieszenie jest za sztywne.

Porównując motocykl po zakończeniu jazdy z drugim oczekującym w magazynie na remont, widzę różnicę w geometrii resoru piórowego. Sprawdzam w katalogu, który z nich jest oryginalny. Okazuje się, że ten w motocyklu stojącym w magazynie. Zamontowany w objeżdżanym motocyklu resor jest za długi i za twardy.

Męcę się z postawieniem motocykla na stojak. Jest on niewygodnie ułożony i ma geometrię, która nie ułatwia kierowcy zadania. Trzeba się dobrze ustawić i bardzo mocno wysilić, by wydzwignąć pojazd na podstawkę.

DANE TECHNICZNE

Producent	Deutsche Industrie Werke A.G., Berlin, Spandau, Niemcy
Marka	D-Rad
Model	R9
Lata produkcji	1928-1930
Rok produkcji	1930
Silnik	jednocylindrowy, czterosuwowy, sv, chłodzony powietrzem
Średnica x skok	82 x 94 mm
Silnik	jednocylindrowy, czterosuwowy, sv, chłodzony powietrzem
Pojemność skokowa	493 ccm
Moc	12 KM
Gaźnik	Deutsche Industrie Werke A.G. K3/500
Smarowanie	jednosekcyjna pompa olejowa zębata w obiegu zamkniętym
Zawory	na sprężynach śrubowych
Sprzęgło	wielotarczowe, mokre
Skrzynia biegów	3-biegowa z ręczną zmianą biegów
Przełożenia skrzyni biegów	13,1 / 7,68 / 4,92
Przeniesienie napędu	łańcuchem
Magdyno	Bosch D 1
Zapłon	iskrownikowy
Instalacja elektryczna	6 V
Rama	podwójna, rurowa, zamknięta, stalowa
Zawieszenie przednie	trapezowe
Zawieszenie tylne	sztywne
Ogumienie	27 x 3,50"
Hamulec przedni, tylny	bębnowy
Długość szerokość i wysokość	2110 x 840 x 1040 mm
Wysokość siedzenia	810 mm
Rozstaw osi	1400 mm
Zbiornik paliwa	12 litrów
Masa własna	150 kg
Zużycie paliwa	od 3,5 l / 100 km
Zużycie oleju silnikowego	od 0,3 l / 100 km
Prędkość max	105 km/h
Cena	1225 RM w 1928 r.
Szacunkowa wartość	13 400 euro w klasie 1 wg Classic Data

Co z kosztem?

Napisałem na wstępie, że klient poprosił o przyłączenie wózka bocznego. Tak, ale dostarczył wyłącznie ramę bez koła oraz bez elementów spinających z motocyklem. Wykonaliśmy w pracowni kompletny sprzęg, oś i piastę, zaszprychowaliśmy koło, połączyliśmy ramę z motocyklem, ustawiliśmy zbieżność i objeździli zaprzęg. Samej zaś gondoli klient jeszcze nie ma. Motocykl z ramą bez gondoli nie prezentuje się medialnie, dlatego pokazuję go na zdjęciach solo.