

AUTOMOBILISTA

AUTOMOBILISTA
15
LAT



POD LUPĄ

ZAPOROŻEC

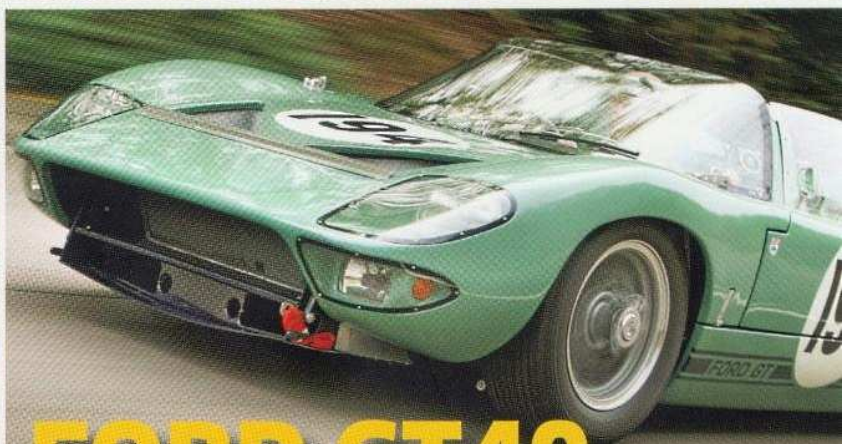
WSPÓŁPRACA

**OLDTIMER
MARKT**



BSA DWUCYLINDROWY WIDŁAK

Jak dobrać opony do oldtimera?
Kupujemy Škodę 100 i 110



FORD GT40 POSKROMIĆ FERRARI!



Piękność z kraju
chryzantemy

Zawrotna kariera
„osiołka”

Pierwszy
polski samonośny!

ISSN 1507-7357 INDEKS 321710

10

Numery seryjne, (rok), ilość sztuk BMW R35

300 001-303 546	(1937)	3.546
303 547-308 937	(1938)	5.391
308 938-314 097	(1939)	5.160
314 098-315 654	(V-1940)	1.557

Awtowelo-SAG BMW R35

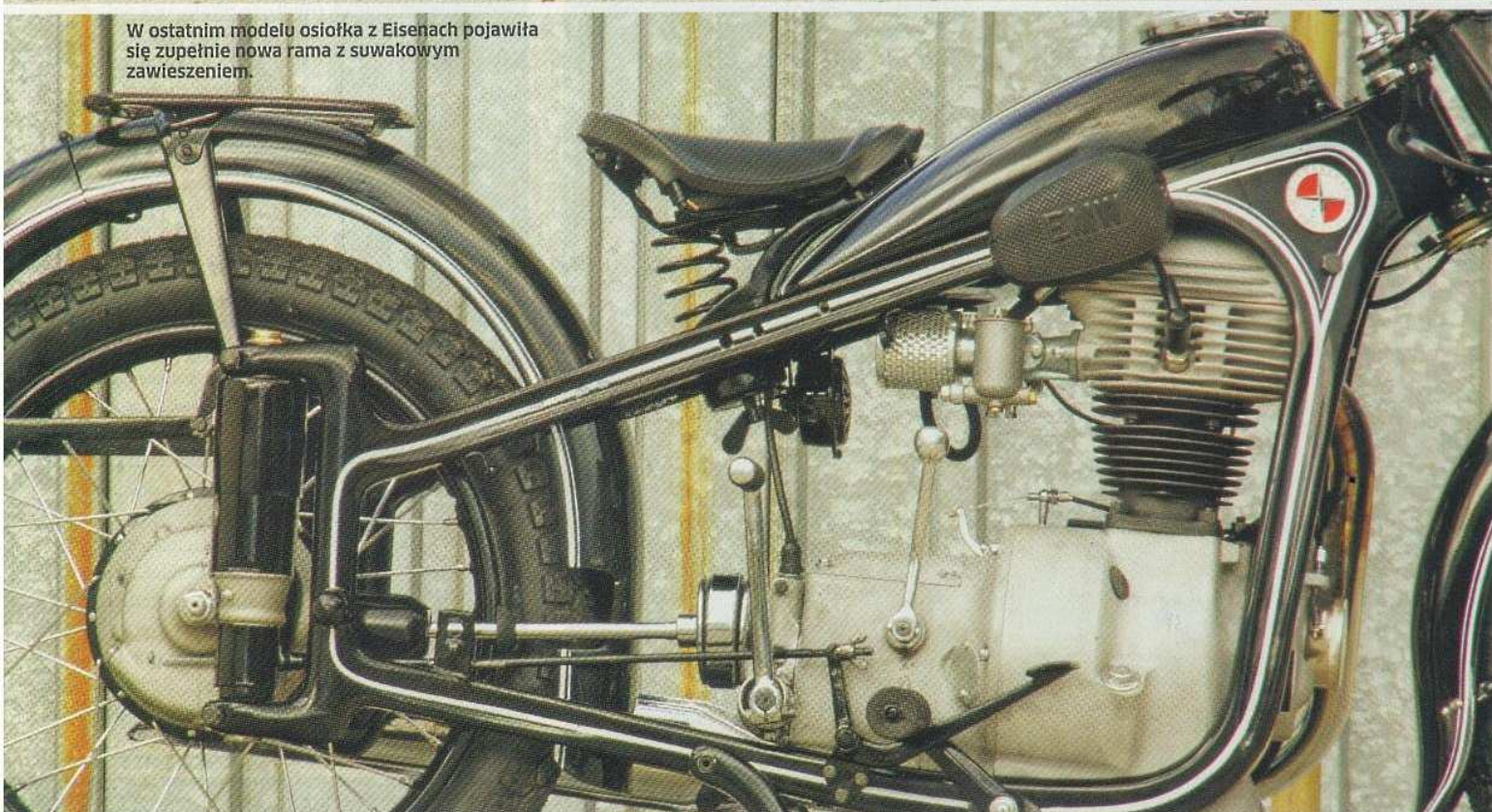
200 001-200 075	(X-1945)	75
200 076-200 734	(1946)	659
200 735-203 299	(1947)	2.565
203 300-206 201	(1948)	2.902
206 202-210 451	(1949)	4.250
210 452-217 094	(1950)	6.643
217 095-227 820	(1951)	10.726
227 821-234 000	(IV-1952)	6.180

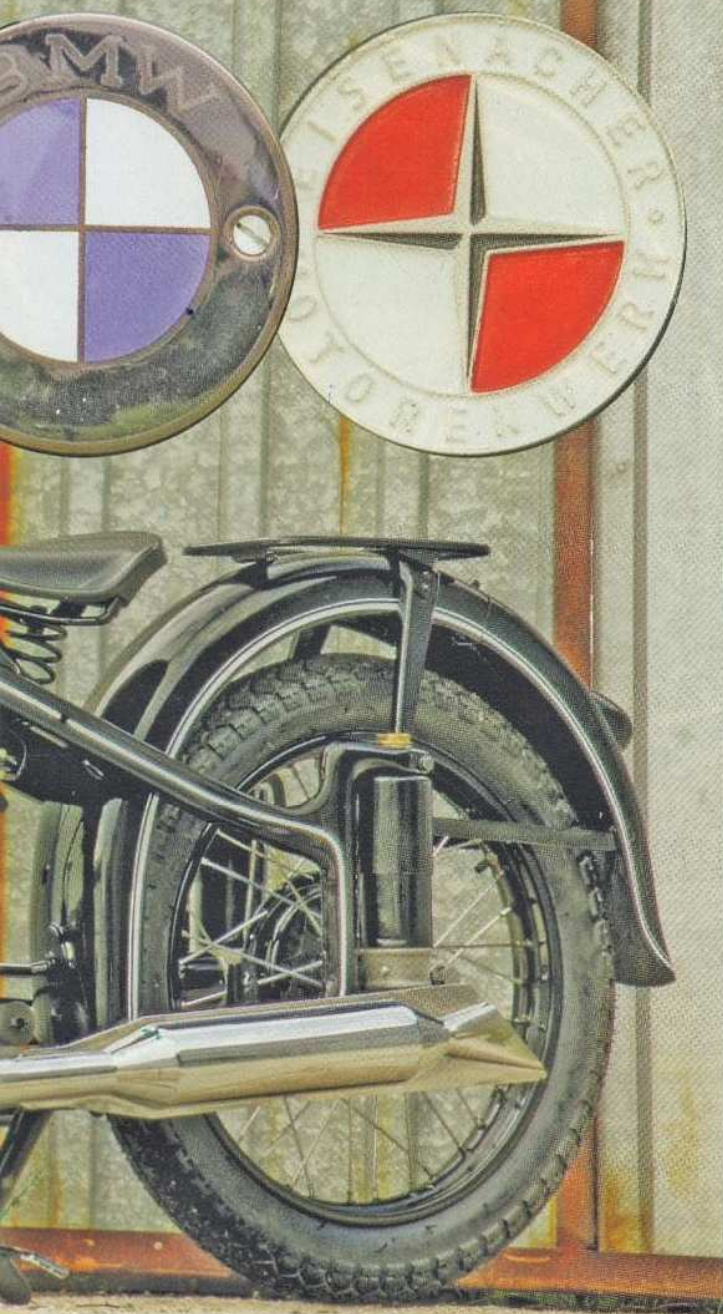
EMW R35/3

234 001-241 127	(IV-1952)	7.127
241 128-257 753	(1953)	16.626
257 754-272 653	(1954)	14.900
272 654-289 999	(1955)	17.346
290 000-292 000	(?-1956)	2.000



W ostatnim modelu osiołka z Eisenach pojawiła się zupełnie nowa rama z suwakowym zawieszeniem.





Prawie jak BMW prawie stanowi jednak różnicę...

Osiołek jest synonimem wytrzymałości. Powojenne BMW R35 z Eisenach nie miało sobie równych w tej kategorii.

Tekst **Piotr Kawalek** Zdjęcia **autora**

Kontrasty, rekordy, kontrowersje

Przenieśmy się w rok 1953, by porównać dwa produkty:

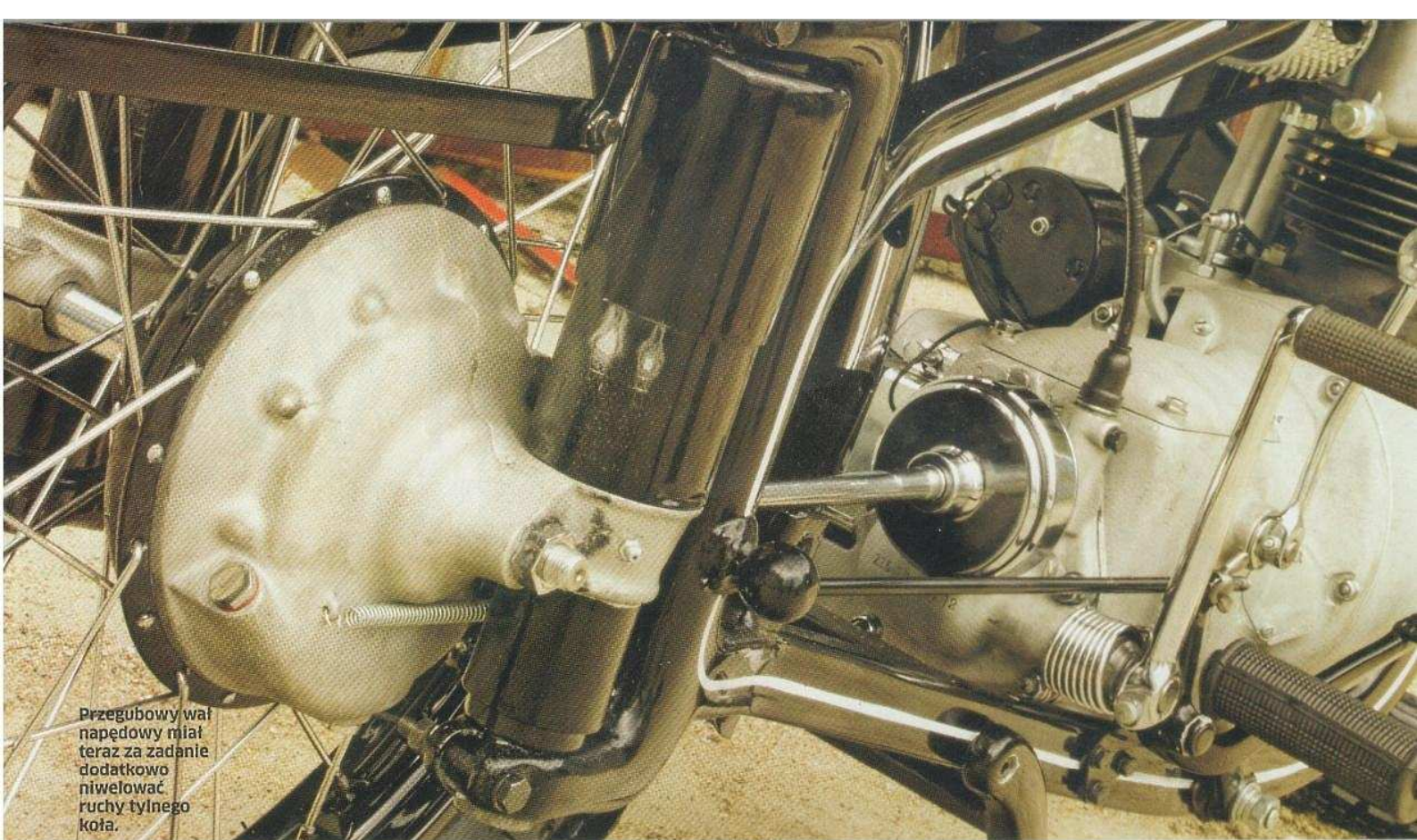
Pierwszy pochodzi z Monachium, jest szczytowym osiągnięciem marki BMW w kategorii jednocyndrowego popularnego motocykla. To model R25/3 mający właśnie swoją premierę. Napędzany jest silnikiem o pojemności 247 cm³ rozwijającym moc 13 KM przy 5800 obr./min. Wdzięczna rurowa rama nadająca lekkości sylwetce jednoślada zawieszona jest na suwakach z tyłu i teleskopach z przodu wyposażonych w amortyzatory olejowe. Z silnikiem współpracuje czterobiegowa skrzynia przekładniowa, a jej zestrojenie pozwala przy masie własnej 150 kg z pełnym obciążeniem osiągać prędkość 119 km/h. Pojazd przystosowany jest do eksploatacji z wózkiem bocznym. Kosztuje 2060 DM i do końca produkcji czyli do 1956 r. znajduje 47 700 nabywców.

Drugi pochodzi z Eisenach, jest szczytowym osiągnięciem zakładu VEB Automobilfabrik EMW, a zwany jest potocznie i nie bez powodu

BMW. Mamy przed sobą model R35/3. To nasz stary znajomy – poczciwy *osiołek* R35, który swoją premierę miał w 1937 r. Właśnie przeszedł nie jakiś tam *face lifting* lecz poważną modernizację. Otrzymał suwaki z tłumieniem olejowym w tylnej osi i pedał przy lewej stopie sterujący automatem przełączania czterobiegowej skrzynki przekładniowej. By automat był stuprocentowo pewny w użyciu, dołączono z prawej strony ręczną dźwignię wspomagającą jego działanie. Ponadto przekonstruowano mocowanie błotnika przedniego, a tylny otrzymał zawias ułatwiający wymianę koła. Silnik jednoślada ma 340 cm³ i rozwija moc 12,5 KM przy 4250 obr./min. Ale, ale..., dokumentacja techniczna podaje możliwą do wyciśnięcia moc chwilową! Całe 14 KM przy 5250 obr./min. To więcej niż ma R25/3. Szkoda, że nie można się w instrukcji doczytać, jak długo można z tą prędkością obrotową kręcić silnikiem. Masa własna 170 kg ogranicza osiągi, jednak 100 km/h przy jeździe solo jest gwarantowane przez producenta. Gdy potraktujemy pojazd jako rodzinny, ucieszy nas dopuszczalna masa całkowita jednoślada 365 kg i możliwość jazdy

w zaprzęgu. Pojazd kosztuje 2480 marek NRD i do początku 1956 r. (dokładna data zaprzestania produkcji modelu nie jest znana) znajduje bez mała 58 tysięcy nabywców.

Mimo kontrastu ukazującego archaiczność budowy i osiągnięć, model R35 we wszystkich wykonaniach bił i bije kolejne rekordy. Pozostawał w produkcji prawie 20 lat nie mając zbyt wielu konkurentów!!! Ustępuje miejsca m.in. naszej WSK, powstającemu na emigracji w Indiach Royal Enfieldowi, także produktom rosyjskim na bazie R71, stanowiącym od lat podstawę rosyjskiej mobilności służbowej, nieco później także prywatnej. Rekordem jest także to, że do modelu R35 do dzisiaj części zamienne produkowane są w wielu krajach – także w Polsce, a ich dostępność w całej Europie jest bardzo dobra. Szacuje się, że jeszcze dzisiaj w użyciu pozostaje około 20% wyprodukowanych pojazdów, co w historii popularnych motocykli nie ma sobie równych, a liczne kluby użytkowników tego modelu rozsiane są w całej Europie. Powojenna numeracja R35 rozpoczęła się w 1945 r. w Eisenach od numeru 200 001. Podkreślam to, gdyż kilka lat temu spotkało mnie



Przegubowy wał napędowy miał teraz za zadanie dodatkowo niwelować ruchy tylnego koła.

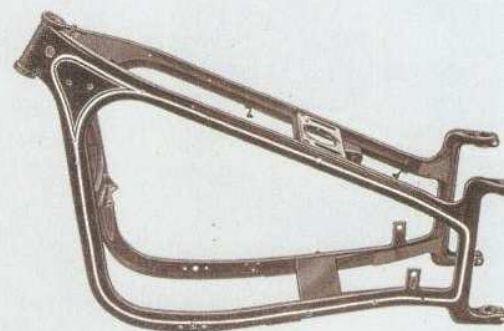
zabawne zdarzenie. Restaurowaliśmy w Pracowni OldtimerbazaR'u przywieziony przez niemieckiego kolekcjonera powojenny model *osiołka*. Gdy szczęśliwy właściciel odebrał po zakończeniu remontu w pełni sprawny odnowiony sprzęt i wrócił z nim do Niemiec, postanowił go zarejestrować. Mając kłopoty z rejestracją zadzwonił do mnie z pretensjami, że jakoby podmieniliśmy mu w warsztacie ramę. Że jest tego pewien, że ma tego dowody! Odmówiono mu bowiem rejestracji, gdyż w niemieckich rejestrach jest już zarejestrowany motocykl marki BMW o identycznym numerze ramy. Wniosek naszego klienta był jednoznaczny. Podmieniliśmy ramę na trefną i nabiliśmy na niej przypadkowy numer. Pech chciał, że taki, który jest już w niemieckich rejestrach. Oszołomiony pomówieniem głębiej przyjrzałem się tematowi. Wyobraźcie sobie, że firma BMW z Monachium w modelu R24 produkowanym od 1948 r. rozpoczęła numerację VIN od numeru 200 001. W okresie trzech lat wyprodukowano 12 020 sztuk tego modelu. To nie wszystko. Model R25, którego pierwsza seria (R25/1) weszła do sprzedaży w 1950 r., otrzymał numerację zaczynającą się od 220 001. Wyprodukowano 23 400 sztuk tego modelu.

Jak widzicie, numeracja obu modeli pokrywa się z numeracją powojennych *osiołków* z Eisenach. Centralna ewidencja w Niemczech prowadzona jest w następujący sposób: marka i numer VIN – bez uwzględniania modelu. Zatem, gdy nasz klient rejestrował odebrane od nas swoje BMW R35, natknął się na przypadek, że jego jak najbardziej prawidłowy numer ramy widnieje już w ewidencji. Numer, o czym nie powiedziano naszemu klientowi, bo i skąd, skoro tej informacji nie ma w rejestrze, przypisany jest, jak możemy się domyślić do modelu BMW R24. Niemniej rejestracji nie umożliwiono.

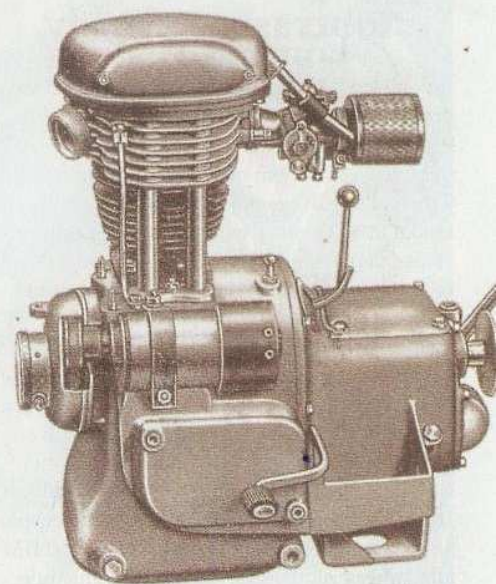
Czym kierowała się kadra techniczna w Monachium wprowadzając identyczną numerację motocykli jak w Eisenach? Tu rodzą się kontrowersje. Przecież na pewno wiedziała o powojennej numeracji R35 stosowanej już od października 1945 r. Czy zrobiono to specjalnie? Pewnie tak, gdyż monachijskie BMW nie było zadowolone z używania nazwy BMW przez leżący w radzieckiej strefie okupacyjnej zakład, do którego w trakcie trwania II wojny światowej przeniesiono produkcję motocykli wykorzystywanych przez Wehrmacht. Używanie nazwy było solą w oku dla BMW. Dopiero w 1952 r. firma BMW wygrała proces sądowy, w wyniku którego zakazano fabryce w Eisenach używania nazwy BMW i charakterystycznego biało-niebieskiego logo, symbolizującego obracające się śmigła. Zakład w Eisenach przyjął nazwę Eisenacher Motorenwerk i nowe biało-czerwone logo.

Produkt eksportowy

Powojenne BMW R35 z Eisenach stało się produktem pożądanym natychmiast po wznowieniu w październiku 1945 r. produkcji. Początkowo motocykle w ogóle nie trafiały na rynek

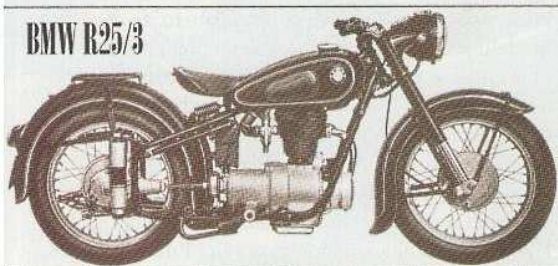


Zmiany w ramie były bardzo poważne i nie była to jedynie modyfikacja!



Zmiany w zespole napędowym też były bardzo poważne, szczególnie w sterowaniu skrzyni biegów.

BMW R25/3



W tym samym czasie w Monachium debiutował model R25/3, również z suwakowym zawieszaniem.

cywilny. Zasilano nimi różne agendy rządowe, stanowiły podstawowy środek komunikacji nowego wschodniego państwa niemieckiego.

Wprowadzony uniowocześnie model R35/3 cieszył się powodzeniem także poza granicami NRD. Głównym odbiorcą jednoślada był Związek Radziecki (17 685 szt.). Dalej w kolejności malejącej: Polska (2700 szt.), Finlandia (2248 szt.), Szwecja (1101 szt.), Rumunia (526 szt.), Austria (512 szt.), Bułgaria (268 szt.), Chiny (201 szt.), Węgry (200 szt.), Szwajcaria (151 szt.) i Dania (149 szt.). Także Republika Federalna Niemiec zaimportowała – jak podają statystyki – 7 szt. tego modelu.

R35/3 nie był nowoczesny, ale był trwały, niezawodny, prosty w obsłudze i niezwykle wytrzymały, o czym wiemy do dzisiaj. To wytrzymałości zawdzięczał pieszczotliwe przezwisko – *osiołek*. Patrząc na nagle załamanie produkcji, która jeszcze w 1955 r. wynosiła ponad 17 tysięcy pojazdów, a w następnym roku została wstrzymana, rodzi się naturalne pytanie – dlaczego?

To nie spadek popytu spowodował zaprzestanie produkcji. Motocykl R35/3 sprzedawał się doskonale także dlatego, że był tańszy o ponad 30% od motocykla IFA BK 350 (w 1956 r. nastąpiła zmiana nazwy na MZ – pisaliśmy o tym motocyklu w nr 12 z 2013 r.), czy AWO/Simson 425. Jak to zwykle bywało w krajach socjalistycznych, powód związany był z gospodarką planową. „Centrum” zdecydowało, że zakład VEB Automobilfabrik EMW Eisenach zwiększy produkcję samochodów IFA F9, a miejsce R35/3 zajmie motocykl MZ ES250, skądinąd niezwykle udany.

Czterosuw

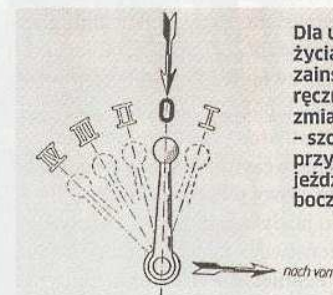
Zwłaszcza w NRD – czterosuw – to brzmiało dumnie. Silnik modelu R35 zaprojektowany przez wytwórnię BMW, mającą doświadczenie w konstruowaniu silników lotniczych, okazał się być konstrukcją ponadczasową. Górnozaworowy, o smarowaniu ciśnieniowym, zapłonie bateryjnym, gaźniku BVF, prądnicy IKA Elektrogerätewerk z Suhl wzorowanej na Bosch i napędzanej paskiem, odpalał i pracował niezawodnie. Do tego współpracował z doskonałym miękkim i wytrzymałym jednotarczowym suchym sprzęgłem i dobrze dobraną pod względem przełożeń skrzynią biegów. Społeczeństwo wschodniemieckie pamiętające czasy III Rzeszy, w modelu R35 widziało czas świetności swego państwa. Do dzisiaj najczęściej zamawianym w naszej pracowni pojazdem jest właśnie ten model, a czterosuwowy „nie do zajechania” silnik stanowi przecież jego serce.

W drogę

Rozruch silnika jest łatwy. Stabilne podparcie podstawki centralnej, które motocyklom BMW towarzyszy już od pierwszego modelu R32 z 1923 r., pozwala na silne stąpienie na kopak całym ciałem. Przy opóźnionym zapłonie sterowanym kciukiem lewej dłoni i dobrze przelanym gaźniku silnik odpala po pierwszych dwóch – trzech kopnięciach. Po zestawieniu pojazdu na koła i zajęciu pozycji kierowcy jesteśmy mile zaskoczeni. Nisko umieszczone siedzenie – 750 mm – i ergonomicznie ułożona kierownica pozwalają na zajęcie wygodnej pozycji.



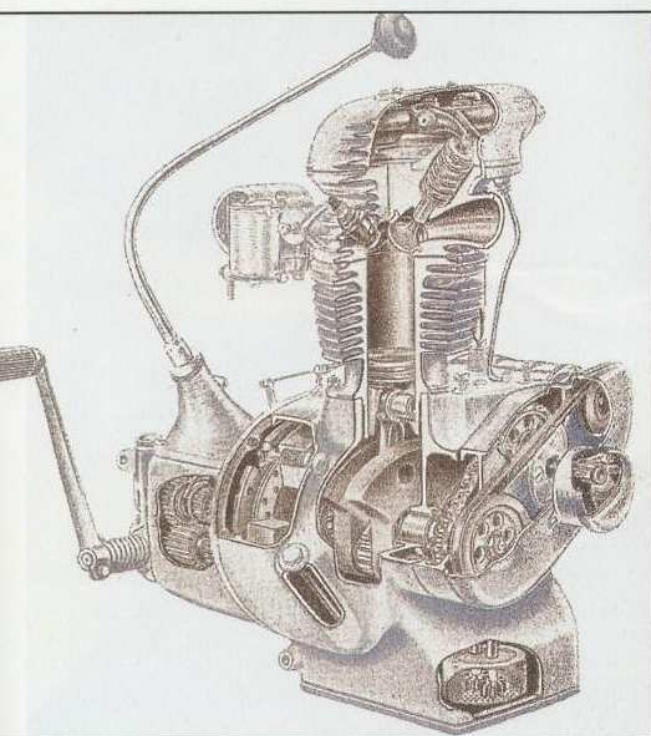
W sylwetce motocykla rzuca się w oczy spora przerwa pomiędzy skrzynią biegów i tylnym błotnikiem.



Dla ułatwienia życia kierowcy zainstalowano ręczną dźwignię zmiany biegów – szczególnie przydatną przy jeździe z wózkiem bocznym.



Pozostawiono ręczną regulację wyprzedzenia zapłonu – widać w tych latach jakość paliwa była ciągle problemem!



Stara skrzynia przekładniowa miała konstrukcję i sterowanie typu samochodowego z dźwignią pracującą w dwóch płaszczyznach.



Jazda EMW R35/3 jest bardzo przyjemna, a zachowanie motocykla przewidywalne – poza zmianą biegów!

Kłopot zaczyna się przy wrzucaniu biegu. Dźwignię połączoną z automatem należy wychylić w dół bardzo głęboko. Załączenie biegu nie jest pewne. Tak samo wybór kolejnych przełożeń nie wzbudza w kierowcy entuzjazmu. Ta skrzynia wymaga cierpliwości i przyuczenia. Zapewne dlatego konstruktorzy dodali pracujący równolegle do nożnej dźwigni drążek zmieniający biegi sterowany prawą ręką. Problemy z załączaniem biegów rekompensuje w części doskonale działające sprzęgło. W jeździe motocykl jest dynamiczny i łatwy w prowadzeniu. Niemniej należy zwrócić uwagę na stabilność na łuku. R35/3 jest lekko nadsterowny, co nie każdy kierowca uzna za zaletę. Użytkownikom, którzy przesiedli się z R35 o sztywnym tyle, suwaki w R35/3 wydadzą się doskonałym pomysłem. Są właściwie dobrane pod względem sztywności i uprzyjemniają jazdę. Tembr silnika zwłaszcza na wolnych obrotach, regulowanych położeniem dźwigni przyspieszenia zapłonu oraz przy przyspieszaniu jest miły dla ucha, o czym świadczą oglądające się za pojazdem głowy pieszych. Po zakończeniu jazdy musimy zwrócić uwagę na bezpieczeństwo przy stawianiu pojazdu na podstawkę. Pchnięcie w dół stopki ułatwia przedłużka podstawki wystająca spod rury wydechowej. Ale gdy podciągamy na nią motocykl, nasza stopa dotyka rozgrzanej rury wydechowej i przy niewłaściwym obuwiu może spowodować poparzenia. Zapraszam naszych czytelników na stronę www.OldtimerbazaR.pl, gdzie naszego bohatera możecie zobaczyć na filmie w ruchu.

Autor: Piotr Kawalek

Rzeczoznawca Motoryzacyjny SRTSIRD 2897
Pracownia Restauracji Pojazdów OldtimerbazaR
www.OldtimerbazaR.pl

Tabela danych technicznych i identyfikacyjnych:

Producent	VEB Automobilfabrik, EMW (Eisenacher MotorenWerk), Eisenach, Niemcy
Marka	EMW
Model	R35-3
Lata produkcji	04.1952-1956 (prawdopodobnie do marca)
Rok produkcji	1955
Silnik	
Numer silnika	275 881
Typ	jednocylindrowy, stojący, czterosuwowy, ohv, chłodzony powietrzem
Ø x skok	72 x 84 mm
Pojemność skokowa	340 cm ³
Moc	12,5 KM - 4250 obr./min (krótkotrwałe 14 KM - 5250 obr./min)
Stopień sprężania	5,5:1
Gaźnik	BVF KL 324-0
Zapłon	baterijny
Smarowanie	jednosekcyjna pompa olejowa zębata w obiegu zamkniętym
Napęd	
Sprzęgło	jednotarczowe, suche
Liczba sprężyn dociskowych	6
Skrzynia biegów	4-biegowa z mieszaną nożną ręczną zmianą biegów
Przełożenia skrzyni biegów	3,6 / 2,18 / 1,35 / 1
Przeniesienie napędu	wałem
Przekładnia główna	1 : 5,63 (w zaprzęgu 6,43)

Układ elektryczny	
Dostawca	IKA-Elektrogerätwerk, Suhl
Prądnic	RD 45/6/2800 R 1
Zapłon	baterijny
Swieca zapłonowa	Isolator M14-175
Karoseria	
Rama	podwójna, tłoczona, zamknięta, stalowa
Numer ramy	275881
Zawieszenie przednie	teleskopowe
Zawieszenie tylne	suwakowe z amortyzatorem hydraulicznym
Ogumienie	3,50 x 19
Hamulec przedni, tylny	bębnowy Ø 160 mm, Ø 180 mm
Długość szerokość i wysokość	2150 x 725 x 960 mm
Wysokość siedzenia	750 mm
Rozstaw osi	1400 mm
Zbiornik paliwa	12 litrów
Masa własna	170 kg
Dopuszczalna masa całkowita	365 kg
Zużycie paliwa	od 3,5 l / 100 km
Ilość oleju w silniku	2 litry
Zużycie oleju silnikowego	0,1 l / 100 km
Prędkość max	100 km/h
Cena	2480 marek NRD w 1955 r.
Szacunkowa wartość	6300 euro w klasie (1) wg Classic Data, ale konia z rzędem temu, komu za tę cenę uda się taki rarytas kupić!

