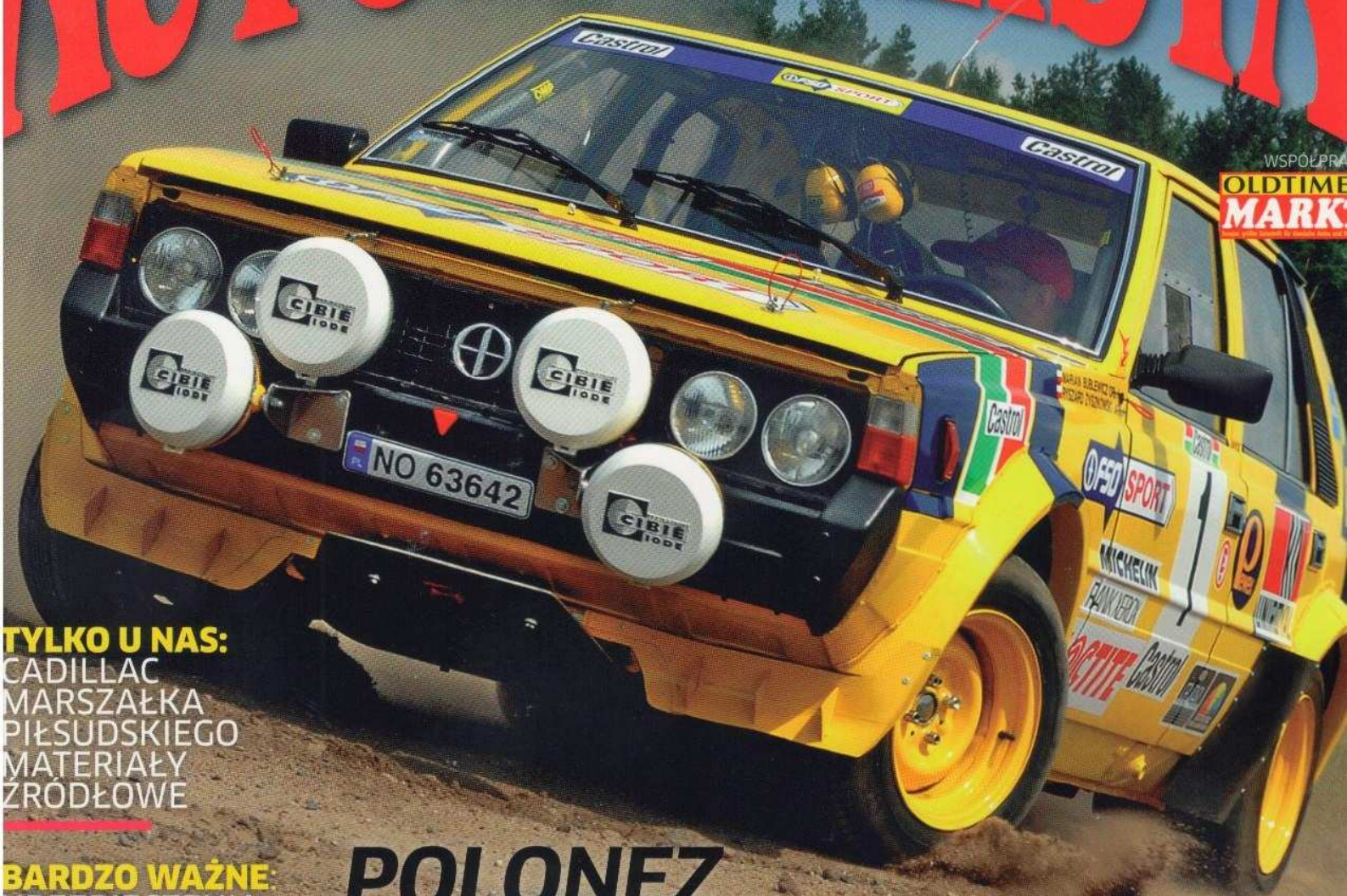


AUTOMOBILISTA

WSPÓŁPRA
OLDTIME
MARKS



TYLKO U NAS:
CADILLAC
MARSZAŁKA
PIŁSUDSKIEGO
MATERIAŁY
ZRÓDŁOWE

BARDZO WAŻNE:
UBEZPIECZENIA
OC DLA
OLDTIMERÓW!!!

JAK
KUPOWAĆ
MERCEDESA
W140?

POLONEZ

RAJDOWA BESTIA



Dodge pikap
debiutant z 1948 r.



PER - ciekawa konstrukcja,
ale bez sukcesu



Harley-Davidson JD 1200
duży komfort, mała moc



4VC - oryginalna rajdówka
z bogatą historią

Moc to nie jego specjalność!

Motocykle tego typu kupiło Wojsko Polskie i używało prawdopodobnie aż do września 1939 r. Niewątpliwie musiały być też, na równi z Indianami 1000, inspiracją dla konstruktorów CWS M55 i jego następcy CWS M111.

Tekst **Piotr Kawałek** Zdjęcia **autora**

Z kilkuset firm istniejących w Stanach Zjednoczonych na początku XX w. do dzisiaj wytwarza motocykle tylko Harley-Davidson (1903) obchodzący w tym roku 110. rocznicę powstania i Indian (1901), przy czym ten drugi wyłącznie dlatego, że w 1998 r. reaktywowano markę, która przestała produkować motocykle w połowie lat 50. W Europie producentów z wiekową historią jest więcej.

Ford T konkurencją dla motocykli

W Stanach Zjednoczonych w latach 20. niełatwo było przetrwać producentom motocykli i to nie, jakby można było przypuszczać za sprawą kryzysu gospodarczego, który dotknął Amerykanów jesienią 1929 r., by w chwilę później stać się Wielkim Światowym Kryzysem, lecz za sprawą fenomenu masowej produkcji seryjnej Forda model T wprowadzonego na rynek w 1908 r. To ten właśnie samochód zmotoryzował Amerykę. Był prosty w obsłudze

i eksploatacji, osiągał prędkość 60 km/h, miał prawie trzylitrowy silnik o mocy 24 KM i niezawodną metalową konstrukcję. Zwano go „Tin Lizzie”, a wyprodukowano 15 milionów sztuk – więcej, bo 25 milionów sztuk historia odnotowuje tylko w przypadku VW Käfera – popularnego u nas Garbusa, ale to zdarzyło się później. Ford T w 1925 r. osiągnął minimalną cenę sprzedaży i kosztował 260 dolarów [cena dwuosobowego, dwudrzwiowego modelu runabout, inne były droższe – przyp. red.], a za naszego jednośladowego bohatera trzeba było zapłacić 335. Ówczesny Amerykanin chcąc pokonywać olbrzymie przestrzenie swojego kraju kierował się przy zakupie do dziś aktualnymi kryteriami: wygodnie, pakownie i tanio. A jeśli tanio to Ford T! Tylko jednocyldrowy najmniejszy motocykl Harley-Davidsona model A z silnikiem 346 cm³ był odrobinę tańszy od Forda T i kosztował 210 dolarów, ale przewoził tylko jedną osobę zdaną na łaskawość aury. W Stanach Zjednoczonych w latach 20. tanie samochody na czele z Fordem T konkurując o klienta skutecznie wyeliminowały z ryn-

ku motocyklowe marki do dzisiaj wspominane z sentymentem: ACE (1920-1928), Cleveland (1915-1929), Emblem (1909-1925), Excelsior (1907-1931) czy Henderson (1912-1931). W Europie motocykl nie miał tak silnej samochodowej konkurencji, która zepchnęłaby go do roli hobbystyczno-turystycznej. Tu nad wszystkim dominowały wojny i zamówienia walczących armii. Mamy więc na kontynencie więcej marek jednośladow niż Amerykanie i szerszą gamę modeli.

Ekspansja Harley-Davidsona

Wiliam Harley i bracia Davidson od początku ekonomii przedsięwzięcia stawiali w pierwszym rzędzie. W 1903 r. z pomocą niemieckiego konstruktora jednośladow zaprojektowali i wykonali pierwszy jednocyldrowy motocykl przeznaczony do sprzedaży. Był on podobny do roweru z silnikiem w ramie. By uruchomić silnik, należało rozpędzić pojazd kręcąc pedałami, a gdy się rozpędził, za pomocą dźwigni napiąć pas skórany łączący koło tylne i silnik.





Pojazd podobał się mieszkańcom Milwaukee i już w następnym roku Wiliam z braćmi Davidson wyprodukowali dwa, w następnym osiem, a w 1906 r. pięćdziesiąt jednoślądów. W 1907 r. zarejestrowali działalność i wyprodukowali 100 sztuk motocykli. Rok później skonstruowali pierwszy dwucylindrowy silnik w układzie V popularnie po angielsku zwany V-twinem, zatrudniali kilkudziesięciu pracowników i wyprodukowali pół tysiąca, a w rok później już równo tysiąc pojazdów czyli cztery sztuki dziennie.

Pierwszy punkt sprzedaży był w Chicago. W 1912 r. mieli takich punktów już 200 i rozpoczęli eksport do Japonii, a w 1920 r. stali się największym producentem motocykli w świecie mając 2000 punktów sprzedaży w 67 krajach! W 1913 r. zakłady Harley-Davidson wyprodukowały 13 000 motocykli, a w 1918 zamówienie armii na potrzeby wojenne wyniosło 20 000 sztuk.

Gdzie ta moc?

Harley-Davidson JD 1200 był największym motocyklem tej marki produkowanym na początku lat 20. Został wyposażony w urzekający swym >

Jerzy Szydłowski nie tylko restauruje motocykle, ale także korzysta z radości jazdy!



HARLEY

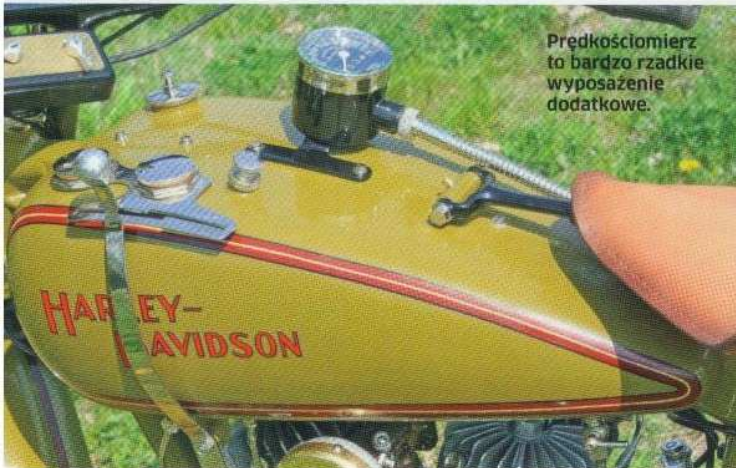


Klasyczny
silnik
V2 Harleya
osiąga
25 KM
z 1200 ccm.



Dolnozaworowy
silnik ledwo
się mieści pod
zbiornikiem,
w którym trzeba
było wyciąć
odpowiednie
zagłębienia.

Brak „klampek” na kierownicy, duże siedło i wygodne podesty to niemal
znak rozpoznawczy HD sprzed 1928 r.



Predkościomierz
to bardzo rzadkie
wyposażenie
dodatkowe.



Zawór „wolnego
wydechu” podobno
podnosił moc, a na
pewno zwiększał
walory akustyczne!

Harley-Davidson w Polsce

W czasie I wojny światowej Polacy po raz pierwszy mogli poznać motocykle H-D, które uczestniczyły w działaniach wojennych. Sporo tych motocykli pozostało na ziemiach odrodzonej Polski. W numerze 7. czasopisma „Auto” z 1923 r. doliczono się 1216 motocykli, w tym 273 sztuki to H-D, czyli prawie 25%. Na kolejnych miejscach NSU (154 szt.), Wanderer (121 szt.), Indian (95 szt.) i Puch (71 szt.). W tym samym roku Aleksander Andrzejewski założył pierwsze przedstawicielstwo Harley-Davidsona w Warszawie na ul. Świętokrzyskiej 2. Motocykle H-D miały doskonałą opinię wśród Polaków, którzy postrzegali mar-

kę jako solidną i niezawodną, a osąd opierali na wojennych doświadczeniach. Harleye nie sprzedawały się jednak dobrze. Były za drogie dla obywateli nowo odrodzonego państwa borykających się z kłopotami i organizacją codziennego życia oraz z biedą. Dopiero przejęcie w 1927 r. przedstawicielstwa Harley-Davidsona przez firmę Auto-Serwis Józefa Łebkowskiego ożywiło sprzedaż. Firma postarała się o zamówienia z armii, Poczty Polskiej, policji i straży pożarnej i sprzedała niewielką ilość pojazdów jeszcze zanim w 1931 r. dotarł do Polski Wielki Kryzys. Powracająca po kilku latach dobra koniunktura nie przy-

czyniła się do ponownego wzrostu sprzedaży motocykli H-D. Produkowany w Warszawie CWS M111, znany na rynku cywilnym pod nazwą Sokół 1000, dzięki sensownej polityce podatkowej promującej kupowanie polskich produktów skutecznie zajął miejsce H-D. Był do niego bardzo podobny, gdyż przy projektowaniu wzorowano się na Harley-Davidsonie. Ale było to podobieństwo wyłącznie optyczne. Technologicznie Sokół był nowoczesny, a w eksploatacji bardziej awaryjny. Aż do wybuchu II wojny pracownicy Poczty Polskiej, policji i wojska z rozrównieniem wspominali cza- sy, gdy dosiadałi wyparte przez CWS i Sokół Harleye!

Dźwignia zmiany biegów z lewej strony przy baku ma trzy położenia z opisem: wolno, drugi i szybko, i steruje trzybiegową przekładnią. Mechaniczna prosta blokada uniemożliwia kierowcy zmianę biegu bez wcześniejszego rozłączenia sprzęgła. Sprzęgło nie powraca automatycznie do położenia załączającego napęd. Musimy je stopą lub ręką świadomie załączyć.

Rozruch w zimie

Nowoczesny, wprowadzony w 1925 r. opływowy zbiornik o pojemności 4 i 3/4 galona (ok. 18 l) ma trzy grodzie: dwie paliwowe z lewej i prawej strony oraz jedną olejową z lewej. By nie pomylić, gdzie wlewamy paliwo, a gdzie olej, korki w lewym zbiorniku są opisane: Oil, Gas. Aby silnik startował także zimą w mroźny dzień, wlew paliwa w prawej komorze motocykla ma na stałe przymocowaną specjalną szprycę. Po odkręceniu korka zasysamy z baku, jak pompką, paliwo do szprycy. Po lewej stronie pojazdu w obie głowice wkręcone są stożkowe (dla dobrego uszczelnienia) śruby z molutowanym łbem. Po ich odkręceniu, napełnioną paliwem szprycę dociskamy do odsłoniętego gniazda i wtryskujemy paliwo bezpośrednio do komory spalania, kolejno do obu cylindrów. Po zakręceniu śrub możemy odpalać. Pamiętajmy także o odkręceniu kraników paliwowych. Oczywiście dwóch, gdyż grodzie paliwowe nie są ze sobą połączone. Dwa przewody paliwowe za kranikami łączą się w jeden. Silnik smarowany jest olejem podawanym przez mechaniczną pompę olejową. W lewej grodzi znajduje się dodatkowa olejowa pompka ręczna. Pompą ręczną podajemy olej w przypadkach opisanych w instrukcji jako szczególne: gdy odpalamy silnik zimą, gdy pokonujemy długi podjazd lub krótki, ale stromy. Prawda, że proste...

Naprawy ogumienia

Odpalanie silnika najlepiej przeprowadzać, gdy motocykl stabilnie stoi na podstawce umieszczonej pod osią tylnego koła. By wciągnąć na nią tego giganta o wadze 493 funtów (prawie 225 kg), należy się wykazać siłą lub sprytem. Operacja nie jest łatwa, gdyż przy rozstawie osi 59 1/2 cala (ponad półtora metra!) nie mamy możliwości trzymając jedną ręką za kierownicę, drugą odpiąć zatrzask podstawki, by opuścić ją na ziemię. Gdyby zaczęły wyrzynać luźniej, dalibyśmy radę zrzucić stojak >

pięknem dwucylindrowy (cylindry fabrycznie malowano na srebrno), czterosuwowy silnik o pojemności 1207 cm³ z głowicą typu F (F-Head Engine), z ciekawym i dzisiaj już archaicznym rozrządem typu IOE (intake over exhaust – wlot nad wylotem), z zaworem ssącym umieszczonym nad zaworem wydechowym. Tego typu rozrząd górno - dolny Harley stosował do 1928 r., czyli do wprowadzenia do produkcji nowej generacji silników typu V-Twin zwanych Flathead.

Niski stopień sprężania 3,8:1 miał odzwierciedlenie w niewielkiej maksymalnej mocy 24 KM, którą silnik osiągał przy 3200 obr./min. Niewielkiej nie tylko na dzisiejsze standardy! Motocykle innych producentów, na przykład brytyjski Brough Superior model Original SS100 z 1924 r. z pojemności 995 cm³ oddawał 45 KM mocy zapewniając prędkość podróżną 160 km/h. Nasz bohater na najwyższym trzecim biegu rozpędzał się do 120 km/h. Jednak jazda z tą prędkością wymagała odwagi, gdyż motocykl dysponował jedynie jednym hamulcem działającym na tylne koło. Hamulec o ciekawej konstrukcji z pasem oplatającym od zewnątrz bęben, zaciskającym

się na nim podczas wciskania dźwigni sterowanej prawą stopą. Przedni hamulec bębnowy wprowadził H-D dopiero w 1928 r.

Komfort i prestiż

Szeroka kierownica, wygodne siedło patentu Wiliama Harleya ze sprężyną ukrytą w rurce ramy i szerokie półki na stopy ułożone zostały względem siebie tak, by zapewnić wygodną ergonomiczną sylwetkę. Sprawiała ona, że pokonywanie dużych odległości stało się przyjemnością i bez wątpienia przyczyniło się do pozytywnego postrzegania marki.

Proszę zwrócić uwagę, że dostojna i harmonijna kierownica nie posiada znanych z dzisiejszych pojazdów klamek hamulca i sprzęgła. Dodaje pojazdowi uroku, ale sterowanie sprzęgłem z pomocą lewej stopy jest niezmiernie uciążliwe, zwłaszcza przy jeździe w terenie, kiedy noga jest bardziej potrzebna do podpierania się. Sprzęgło suche, wielotarczowe można też rozłączyć dźwignią ręczną ułożoną z lewej strony, połączoną cięgnem z pedałem, ale puszczenie kierownicy w terenie może być karkołomne.



Jedyny hamulec – taśma opasująca bęben oraz imponujący napęd prędkościomierza!

Trzy wlewy do zbiornika – dwa benzynowe i jeden olejowy. Widoczna też „szprycza” do rozruchu zimnego silnika.

TYLKO DLA ODWAŻNYCH:
H-D JD 1200 NA NAJWYŻSZYM
BIEGU ROZPĘDZAŁ SIĘ DO 120 KM/H,
ALE JAZDA WYMAGAŁA ODWAGI,
GDYŻ MIAŁ JEDYNIE
JEDEN HAMULEC NA TYLNE KOŁO!

na dół stopą, ale wówczas miałby on też tendencję do samoczynnego odpinania się i opadania przy jeździe w terenie. A zatem, nieco gimnastyki!

A czemu taki kłopotliwy stojak zastosowano w tak dostojnej maszynie? W jej epoce na drogach poniewierało się wiele gwoździ z podków końskich. Awaryjne ogumienie o imponującym rozmiarze 27 x 3,85" zazwyczaj koła napędowe były na porządku dziennym. Po postawieniu pojazdu na podstawie i uniesieniu do góry tylnej części specjalnie na taką okoliczność zaprojektowanego błotnika, wyjęcie koła i jego naprawa były już łatwe. Narzędzia: klucze, wulkanizator i łatki każdy Harley miał w standardowym wyposażeniu w cylindrycznym pojemniku z przodu pod kierownicą.

Dwie manetki

Jazda tym modelem to przyjemność dla tych, którzy lubią wibracje silnika czuć w trzewiach. H-D z uwagi na przyjęty kąt rozwidlenia 45°, zgodnie z teorią kinematyki nie może pracować równomiernie. Ale właśnie za to kochają go tysiące fanów na całym świecie! Gaz mamy w lewej manetce, a wyprzedzenie zapłonu w prawej, co można naturalnie bez problemu odwrócić, by było identycznie jak we współcześnie produkowanych motocyklach. Ale po co sobie ułatwiać sterowanie? Niech będzie jak przed bez mała wiekiem! Regulację zapłonu konstruktorzy w tamtych czasach pozostawiali manualną nie dlatego, że nie umieli zrobić regulatora odśrodkowego.

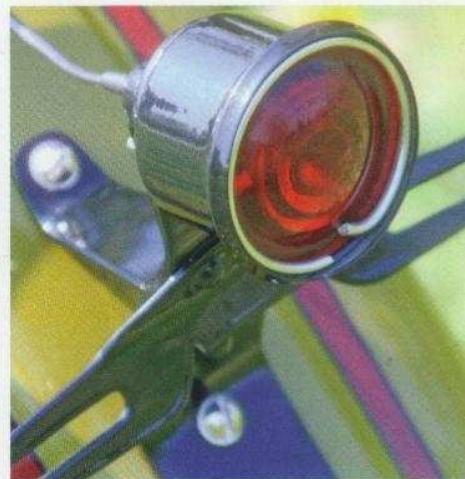
Praktycznie była ona niezbędna, bo dostępna benzyna każdorazowo mogła być inna. Dopiero w 1927 r. Edgar Graham zaczął opracowywać skuteczny system pomiarowy właściwości paliwa uszlachetnianego przeciwstukowymi dodatkami, który w postaci liczby oktanowej określał jakość paliwa. Ale w 1925 r. każdy kierowca H-D pokręcając prawą manetką dopasowywał „na słuch” ustawienie zapłonu najbardziej korzystne dla ostatnio kupionego paliwa. Dodatkowy wzrost mocy silnika, jak podawała ówczesna literatura, można było uzyskać zaworem bocznikującym sterowanym piętą prawej nogi. Jego użycie kierowało gazy wydechowe bezpośrednio, a nie poprzez tłumik do atmosfery. Oprócz spektakularnego hałasu ewentualne inne efekty tych zabiegów odzwierciedlał prędkościomierz, który nie był standardowym wyposażeniem. Na zdjęciach widzimy założony do JD rzadko spotykany prędkościomierz CORBIN i to w wersji eksportowej wyskalowanej w kilometrach, a nie w milach. Montaż był prosty, dzielone koło napędowe prędkościomierza mocowano bezpośrednio do szprych, przekładnię kątową do ramy, a giętke ciągną przenoszące napęd napędzało prędkościomierz umocowany do baku.

Wady

Piękny i wygodny motocykl nie był pozbawiony wad. Regulacja zapłonu stanowiącego ostatnie ogniwo zespołu pięciu kół zębatych przenoszących napęd wymagała dużej cierpliwości i staranności. Bateria z cewką zapłonową ułatwiał rozruch, ale kopnięcie w dźwignię rozruchową, której niewielka szerokość pedału utrudnia pewne podparcie buta, nie było łatwe. Sterowanie nożne sprzęgła nie stanowiło problemu, gdy motocykl jeździł w zaprzęgu, ale używany solo był nieporęczny. Niewygodnym było, że sprzęgło samoczynnie nie powracało do pozycji załączonej. Hamulec przedniego koła dodano dopiero w 1928 r. Moc silnika była zdecydowanie za mała i czyniła ten model bezużytecznym w terenie górzystym. Na niską moc wpływ miała głowica typu F, która nie pozwalała uzyskać wyższego stopnia sprężania, a więc i wyższej mocy.

Starannie reżyserowana tradycja

Historia Harley-Davidsona jednoznacznie wskazuje, że trzymanie się tradycji, jej staranne kulturowanie może uczynić cuda. Ewenementem jest,



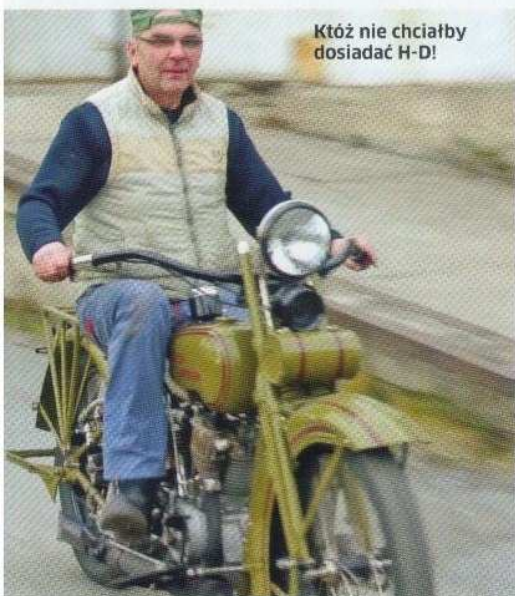
Dane techniczne Harley-Davidson JD 1200

Model	25 JD 1200
Typ	F-Head Big Twin
Rok produkcji	1925
Silnik	chłodzony powietrzem, czterosuwowy, 45° V-Twin IOE
Pojemność	73,7 cu in = 1207 cm³
Średnica x skok	87 x 102 mm
Moc	24 KM
Średnica gardzieli gaźnika	32 mm
Liczba biegów	3
Przeniesienie napędu	łańcuch
Napięcie	6V
Zapłon	baterijny
Rama	rurowa, zamknięta, stalowa
Hamulec przedni	nie stosowano
Hamulec tylny	taśmowy
Zawieszenie przednie	krótki wahacz pchany
Zawieszenie tylne	szttywne
Rozstaw osi	59,5" = 1,51 m
Waga	493 lb = 225 kg
Bak paliwowy	4 gal = 15 l
Zbiornik oleju	¾ gal = 2,8 l
Ogumienie	27 x 3,85"
Prędkość max	120 km/h
Cena	335 \$

że marka, która w całej swojej historii opracowała zaledwie kilka ładnie nazwanych silników V-twin, choćby Flathead, Knucklehead, Panhead, Shovelhead czy Revolution, potrafiła dzięki starannemu marketingowi znaleźć swoje miejsce na wymagającym rynku. Na swą pozycję zapracowała starannie dbając o to, by na każdy, nawet chwilowy zwrot mody reagować wprowadzaniem kolejnych modeli różniących się od siebie drobiazgami: kątem pochylecia i szerokością kierownicy, rozmiarem siedzenia czy błotników, układem lampy, wskaźników i podnóżków, ilością chromu i kolorem. Harley-Davidson to pieczołowicie skonstruowana legenda. I stale aktualna. No bo kto z nas nie chciałby dzisiaj dosiadać Harleya, a zwłaszcza modelu JD 1200 z 1925 r.! ♦

Piotr Kawalek

Rzeczoznawca Motoryzacyjny SRTSIRD 2897
Pracownia Restauracji Pojazdów OldtimerbazaR
ISO 9001:2008 DEKRA Certification
www.OldtimerbazaR.pl



Któż nie chciałby dosiadać H-D!