

MIESIĘCZNIK MIŁOŚNIKÓW MOTORYZACJI

1/2013 (153) cena 14,50 zł w tym 8% VAT

AUTOMOBILISTA

WSPÓŁPRA

**OLDTIME
MARK**



**SYRENA SPORT
NR 2 JUŻ JEŹDZI**

**GAŹNIKI SU
PROSTE?**

POBIEDA **SIOSTRA** **WARSZAWY**



Najstynniejsze Auto Uniony



PMZ - Amerykanin w Moskwie



Lancia Montecarlo - już od Fiata



Triumph z Norymbergi

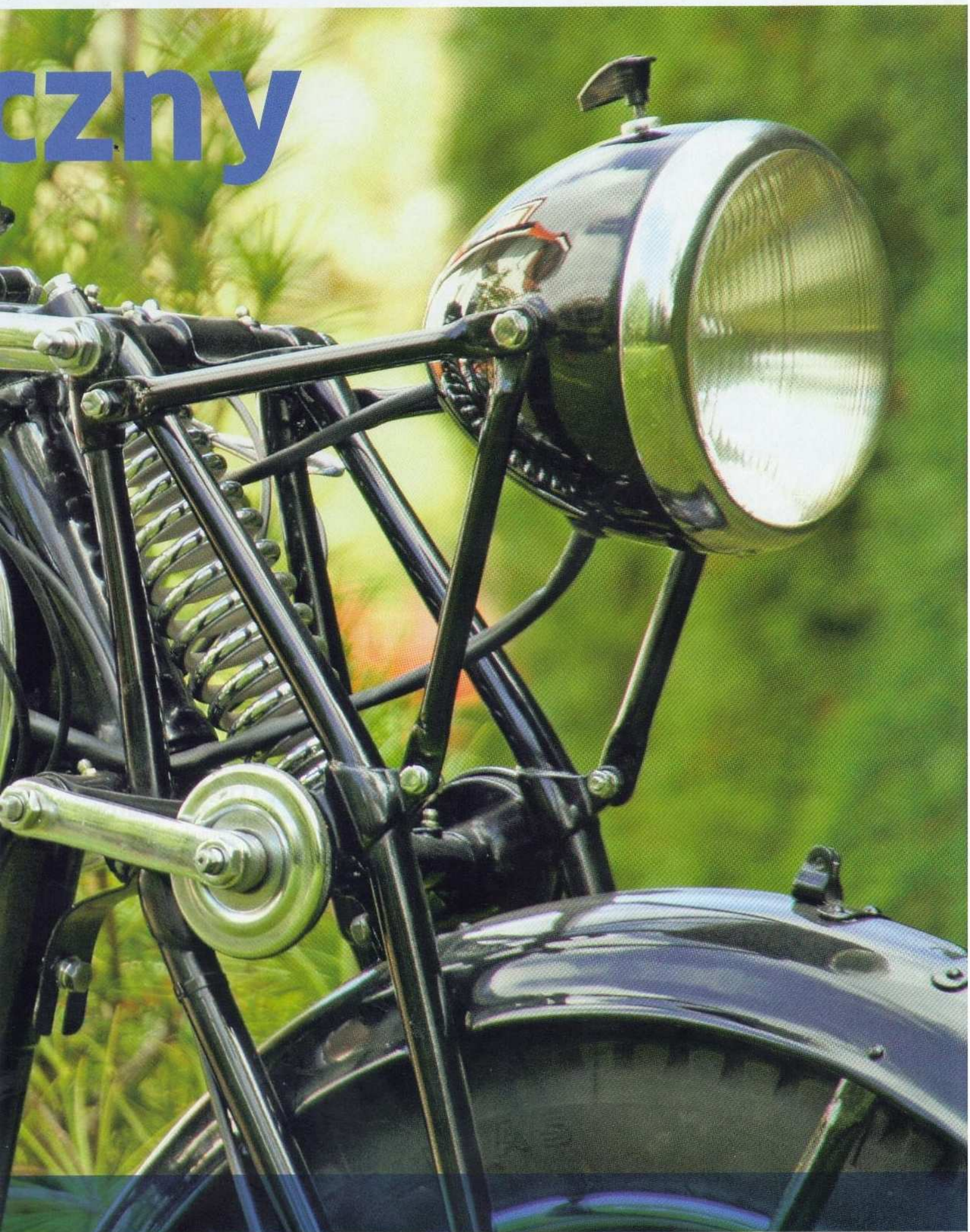
Zawsze klasy

Nie taki silnik, jakiego moglibyśmy spodziewać się w Triumphie, ale zdecydowała polityka. Nie ekstrawagancki, ale nie przejdziesz koło niego obojętnie. Nie piękny, ale klasyczny. Piotr Kawątek prezentuje Triumph TM 500.

Tekst Piotr Kawątek Zdjęcia autora



czny



TRIUMPH TM 500

Wygląda jak klasyczny „brytyjczyk” przełomu lat 20. i 30., ale powstał w Norymberdze.



Także dzisiaj, w dobie wszechobecnej reklamy, która dla nas dorosłych często jest obcesowa, a dla naszych dzieci kłamliwa, bo animująca każdą, także tandetną zabawkę, reklama, jaką miała seria Triumph 500 w 1930 r. jest zaskakująca i intrygująca. Taką miała być i taką była dla rozentuzjasmowanych fanów motocyklizmu lat 30.: *Motocykl bez opakowania, ale z narzędziami, pompką, wskaźnikiem poziomu paliwa, prędkościomierzem VDO, z amortyzatorem skrętu i amortyzatorem zawieszenia* [przedniego koła – dopisek autora], *bez oświetlenia. Ale, za dodatkowe 130 RM, możesz dostać 30 Wat światła Bosch'a, a za dodatkowe 20 RM także Bosch'owski sygnał.* (tłumaczenie z niem. autor) Dlaczego taka miała być? Bo forma i treść miały rozbawić i skierować zainteresowanie ewentualnego nabywcy w taką stronę, by nie uważał on od razu, że w motocyklu zamiast znanego z jakości i sportowych sukcesów silnika marki Triumph 500 cm³ zamontowano – składniad także doskonały, jednak konstrukcyjnie nieco przestarzały – silnik MAG.

Początki: Minerva, Fafnir i JAP

Dlaczego? To ciekawa historia! Markę Triumph założył w angielskim Coventry pod koniec XIX w. emigrant niemiecki Siegfried Bettmann, do którego dołączył również jego rodak, także emigrant, z wykształcenia inżynier – Mauritz Schulte. Skutecznie namówił on Siegfrieda, by zamiast zajmować się wyłącznie handlem rowerami i maszynami do pisania rozpocząć własną produkcję tych wyrobów. Tak narodziła się marka nazwana genialnie

słowem „Triumph”, które w większości języków kojarzy się jednakowo.

Dla nas – pasjonatów zabytkowej motoryzacji – najważniejszą datą w historii Triumphu jest rok 1902, kiedy miał swoją premierę Triumph Nr 1. Konstrukcyjnie jest to rower z doczepionym silnikiem belgijskiej Minervy 2¼ HP. Pojazd jest technicznie doskonały. Rowerowa rama została odpowiednio wzmocniona, zamontowano w niej najlepszy produkowany wówczas silnik, którego wał korbowy połączono za pośrednictwem pasa bezpośrednio z tylnym kołem motocykla. To rozwiązanie znalazło uznanie nabywców, a pojazd stał się trampoliną do sukcesu.

Triumph Nr 1 był tak spektakularnym sukcesem handlowym, że właściciele zdecydowali

już w następnym roku o otwarciu w rodzinnych Niemczech firmy Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke, od 12 grudnia 1911 r. znanej jako TWN – Triumph Werke Nürnberg. Tak narodził się niemiecki Triumph.

Niemiecki oddział miał składać motocykle z dostarczanych z Anglii części pomnażając zyski założycieli. Początkowo wykorzystywano silniki marek: Minerva, Fafnir Motoren z Aachen i JAP (John Alfred Prestwich).

Truści Triumph i I wojna światowa

Już w 1905 r. Triumph uruchomił produkcję własnego silnika skonstruowanego przez tandem Mauritz Schulte i Charles Hathaway (jeden z kierowników w zakładzie w Anglii, a jed-

„Red Flag Act” kontra motocykle

Właściciele Triumphu w zasadzie mogli wprowadzić do produkcji własny motocykl już pod koniec XIX w. Zakupiony przez nich pierwszy seryjnie produkowany motocykl Hildebrand and Wolfmüller (1894-1897) – jak on jeździ, możecie zobaczyć Państwo w filmie na stronie www.Ol-dtimerbazaR.pl – zapoczątkował prace prowadzące do zbudowania prototypu jednoślada. Jednak nie zdecydowano się go wprowadzić do

produkcji za sprawą tzw. Locomotives on Highways Act z 1865 r. Zarządzenie u nas często zwane „Ustawą o czerwonej flagie” wprowadziło zakaz poruszania się pojazdów samobieżnych bez osoby biegnącej 60 jardów (prawie 55 m) przed pojazdem i ostrzegającej innych użytkowników drogi za dnia poprzez wymachiwanie trzymaną w ręku czerwoną chorągiewką, a nocą – latarnią. Ustawa ograniczała także

dopuszczalną prędkość do 2 mph w mieście i 4 mph poza miastem. Właściciele Triumphu uznali, że przy takich uwarunkowaniach prawnych obowiązujących w Wielkiej Brytanii zakupem motocykla nikt nie będzie zainteresowany. Swoją pierwszą jednoślada zaoferowali zaraz po zmianie tych – lobbowanych przez posiadaczy konnych zaprzęgów, a dyskryminujących innych użytkowników dróg – przepisów.



Trzynastokonna pięćsetka ze skrzynią biegów Hurth była lekko przestarzała, ale bardzo niezawodna.

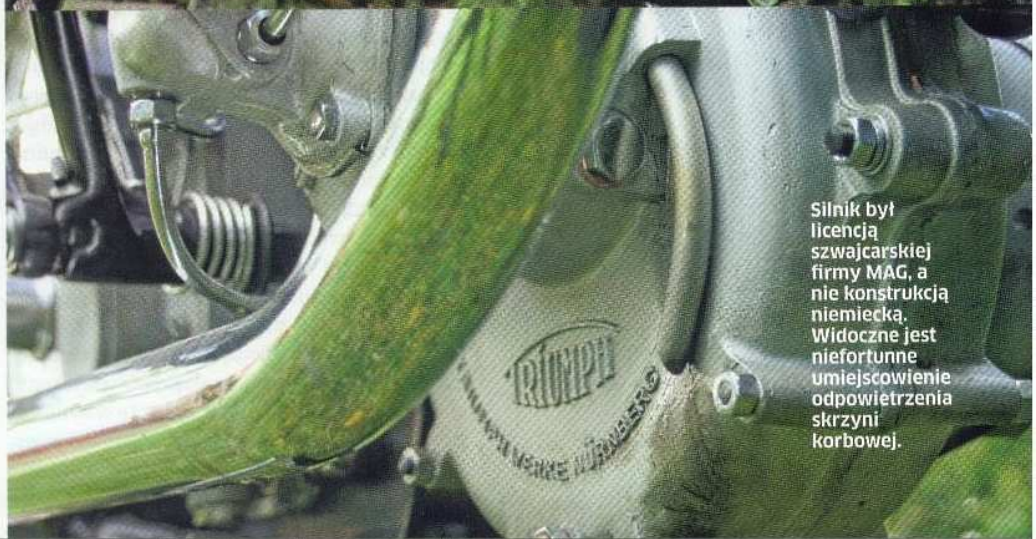
nocześnie kierowca i projektant). Silnik ten zastosowany w motocyklu model 3 HP sprawił, że pojazd był szybki (45 mph) i tak niezawodny, że otrzymał przezwisko Trusty Triumph (Niezawodny Triumph).

Na bazie sukcesu podjęto decyzję, że od tej pory jednoślady będą wytwarzane w całości samodzielnie przez Triumph, redukując kooperację wyłącznie do pozyskiwania surowców. Produkcja w Coventry osiągnęła poziom 1000 sztuk rocznie. Równocześnie zakład w Norimberdze miał składać dwie sztuki motocykli dziennie, czyli około 700 sztuk rocznie. Jednak pozyskanie pracowników o wymaganych kwalifikacjach i przyuczenie ich do montażu napotkało na trudności. Efektem było złożenie w niemieckiej filii zakładu w ciągu 5 lat czyli do końca 1908 r. około 600 sztuk motocykli. W tej sytuacji pojęto decyzję o wstrzymaniu w niej montażu jednośladów, a zakład miał od tam zajmować się produkcją maszyn do pisania – niezwykle dochodowym sektorem produkcji w tamtych czasach.

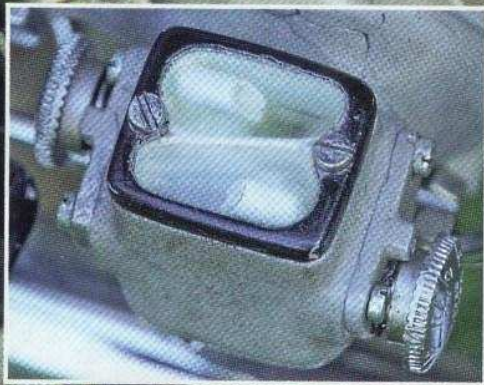
Wojna jak to wojna – dla jednych tragedia – dla innych czas prosperity. Dwie brytyjskie firmy: Douglas oraz Triumph – wybrany przez armię mimo niemieckich korzeni(!), co było wyróżnieniem za doskonałej jakości produkt – na dostawach motocykli dla armii brytyjskiej w czasie I wojny zarobiły krocie. Razem dostarczyły 36 313 sztuk motocykli (Douglas o 317 sztuk więcej), czyli wspólnie 80% wszystkich jednośladów, którymi dysponowała armia. Zysk finansowy to jedno, a doświadczenie serwisowe to niewymierny bonus!



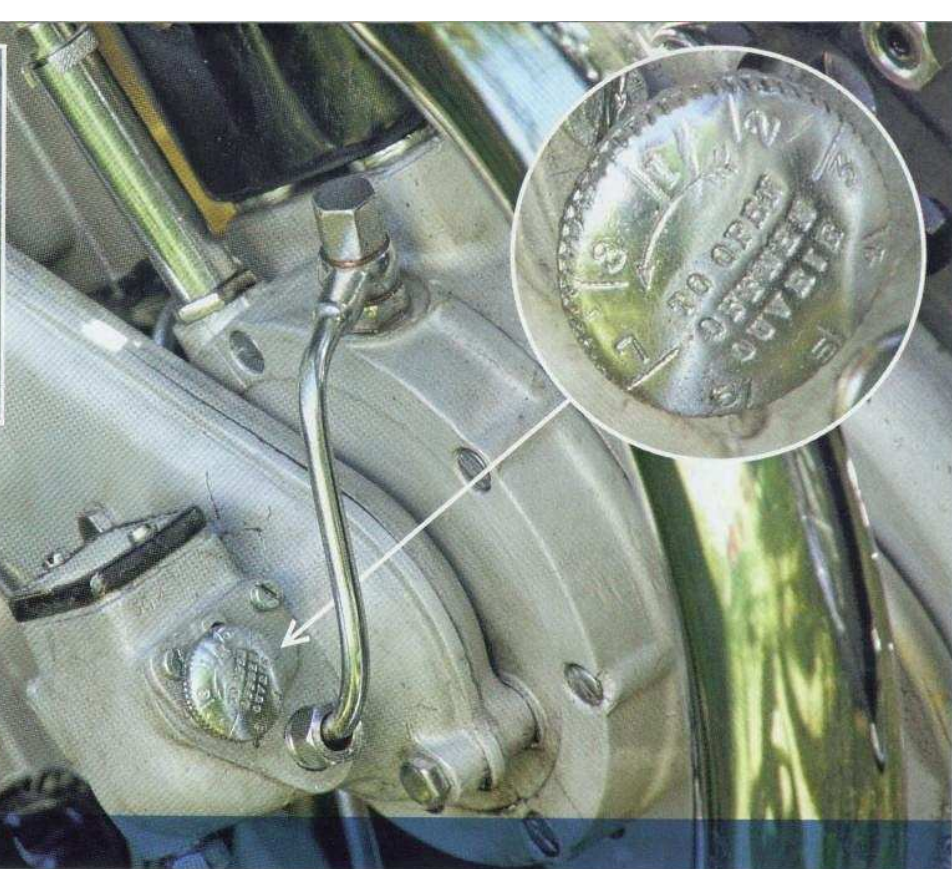
Produkowano dwa typy obudowy łańcucha sprzęgłowego – szczelną aluminiową i blaszaną.



Silnik był licencją szwajcarskiej firmy MAG, a nie konstrukcją niemiecką. Widoczne jest niefortunne umiejscowienie odpowietrzenia skrzyni korbowej.



Specyficzny system olejenia opadowego wymagał pewnej wprawy od kierowcy.



Kapitał Triumphu wzrósł tak znacznie, że w 1920 r., przewidując powojenne zapotrzebowanie na jednoślady na rynku niemieckim, stało się to na ponowne uruchomienie produkcji w zakładach w Norymberdze.

Lata 20. to lawinowy rozwój motoryzacji. Triumph składał motocykle w zakładach matczyńskich (Coventry) i w Niemczech, ale produkcję dużych silników czterosuwowych ulokowano wyłącznie w Coventry. W 1927 r. produkcja Triumphu osiągnęła 30 000 sztuk. Tymczasem 24 października 1929 r. „Czarny czwartek” rozpoczął Wielki Kryzys. Triumph sprzedał swoją filię w Norymberdze.

Licencja MAG

Samodzielność TWN nastała nagle i w trudnej sytuacji gospodarczej. Co prawda rynek niemiecki wykazywał ogromne zainteresowanie jednoślady o pojemności do 200 cm³ za sprawą wprowadzonych 1 kwietnia 1928 r. regulacji prawnych umożliwiających eksploatację takich pojazdów bez opłacania podatku i bez prawa jazdy, ale motocykle Triumphu nie były konkurencyjne w stosunku do takich potęg jak DKW i Zündapp. Dwuletnia produkcja najbardziej popularnego typu K – Knirps (niem. ulicznik, pęta) – serii od VI do IX wyniosła w latach 1928 i 1929 niecałe 2700 sztuk, to mniej jednośladów niż Zündapp sprzedawał miesięcznie („Automobilista” 5/2012). Szansę na przyszłość niemiecki Triumph upatrywał w niedrogich, ale eleganckich i niezawodnych motocyklach o większych pojemnościach 350 i 500, z których dotąd słychać, a których produkcją nie zajmowali się najwięksi niemieccy producenci. Problemem było pozyskanie silników. Nie można było ich importować jak wcześniej z fabryki w Coventry, bo rozstanie obu zakładów odbyło się w niesmacznej atmosferze bez szansy na jej poprawę. Na rynku niemieckim nie było dobrych rodzimych konstrukcji, a współpraca z JAP-em

nie pasowała z dwóch powodów. Po pierwsze, silniki JAP montował Ardie i nie było polityczne go naśladować, a po wtóre, rodzący się fašyzm i wraz z nim negatywne nastawienie do Wielkiej Brytanii nie rokowało na przyszłość. TWN postawił na silniki z neutralnej politycznie Szwajcarii, a kontrakt podpisany z MAG (Motosacoche Acacias Genève) zagwarantował mu możliwość zakupu licencji produkcyjnej na potrzeby własne.

Silnik

To mocna strona naszego dzisiejszego bohatera. Nie dlatego, że był jakiś cud techniki – ot, zwykła jednocyldrowa jednostka SV o pojemności 496 cm³ z mocą 13 KM, chłodzona powietrzem i smarowana opadowo, ale dlatego, że to niezawodna i wytrzymała jednostka, łatwa w serwisowaniu i oszczędna w zużyciu paliwa. Z zarzutów najważniejszy jest ten, że odpowietrzanie skrzyni korbowej lekko zagiętą rurką skierowane zostało na blok silnika, z jego prawej strony i brudziło go nieміłosierdzie. Mgła olejowa osadzała się nie tylko na bloku silnika, także na rurze wydechowej i nogawce kierowcy.

Śruba spustowa w bloku, którą widzimy po tej samej stronie, może wydawać się niepotrzebną przy smarowaniu opadowym silnika. Jest ona jednak niezbędna w sytuacji, gdy kierowca parkując motocykl zapomni zakręcić kranik umieszczony na przewodzie olejowym łączącym zasobnik z dozownikiem oleju (błędnie zwanym pompą). Gdy dozownik przy zatrzymanym silniku ustawi się w położeniu umożliwiającym swobodny przepływ oleju, to rano znajdzie się on w całości w skrzyni korbowej. Wtedy ta pozornie niepotrzebna śruba spustowa umożliwi jego zlanie, bez której to czynności silnik wystartuje, ale przez odpowietrznik natychmiast wyrzuci zalegający w skrzyni korbowej olej. Bieda kierowcy także w sytuacji, gdy przed jazdą zapomni kranik olejowy otwo-

rzyć. Niby to oczywiste, ale jak się spieszymy, to wszystko się może zdarzyć!

Zastosowany dozownik oleju ma dwa pokręta regulacyjne. Pokręto skierowane ku przodowi motocykla zapewnia regulację oleju dawkowanego do smarowania rozrządu i prawego łożyska podporowego wału. Pokręto z łbem skierowanym ku tyłowi dozując olej do łożyska podporowego z lewej strony wału. Oba łożyska podporowe są ślizgowe.

W motocyklu zastosowano szczelną, wypełnioną olejem obudowę łańcucha napędowego łączącego wał korbowy ze sprzęgłem. To ten szczegół motocykla, którego odtworzenie po latach jest trudne i niewskazane. Obudowa, której uszczelnienie w nowym motocyklu gwarantowała papierowa uszczelka, we wszystkich znanych mi motocyklach jest poprzez uderzenia, niewłaściwe oparcia pojazdu podczas parkowania i wielokrotne odkręcanie i skręcanie połączeń śrubowych tak zdeformowana,

**TRIUMPH
POSTAWIŁ
NA SILNIKI
Z NEUTRALNEJ
POLITYCZNEJ
SZWAJCARII,
A KONTRAKT
PODPISANY Z MAG
ZAGWARANTOWAŁ
MU MOŻLIWOŚĆ
ZAKUPU LICENCJI
PRODUKCYJNEJ
NA POTRZEBY
WŁASNE.**

że o jej uszczelnieniu i wypełnieniu olejem nie ma mowy. Współczesna jakość łańcuchów, które nie wymagają do pracy kąpieli olejowej, umożliwia pozostawienie obudowy suchej, bez oleju. Zwróć uwagę, że stosowano zamiennie dwa typy osłon obudowy sprzęgła: blaszaną – wówczas obudowa nie była zalewana olejem i prezentowana obok na fotografiach odlewana ze stopu aluminium – wówczas zalewano obudowę olejem. Mamy zatem sytuację, gdy identyczne co do budowy sprzęgło pracowało na sucho w pierwszym przypadku i w kąpielu olejowej w drugim.

Skrzynia biegów

Tak samo bezawaryjna jak silnik. Ta trzybiegowa, sterowana ręcznie przekładnia Hurtha. Kickstarter stanowi mocną stronę tej przekładni. Przemysłowa konstrukcja sprawia, że ten element nie ulega eksploatacyjnym uszkodzeniom. Ilość przełożeń w skrzyni jest całkowicie wystarczająca. Trudno byłoby przy tak małej mocy silnika dołożyć i wykorzystać czwarty bieg.

Wskaźnik poziomu paliwa

Nigdy nie widziałem sprawnego! Oczywiście był mechaniczny, a jego konstrukcja – mało praktyczna w użyciu – powodowała, że użytkownicy szybko go demontowali. Dlatego jest dzisiaj rzadkością.

Zasada pracy była prosta. Do korka wlewu paliwa dołączona była pionowo ustawiona rura o średnicy 30 mm ze szwem otwartym, sięgająca po jego zamknięciu dna zbiornika. Z uwagi na otwarty szew paliwo mogło ją wypełniać zgodnie z poziomem w zbiorniku. W tej rurze umieszczony był pływak unoszący się do góry lub opadający. Pływak nie obracał się wokół pionowej osi. Obrót uniemożliwiał zagięty do środka szew rury, po którym, jak po szynie, unosił się i opadał pływak. Przez prostokątny otwór w osi pływaka przechodził pręt o takim samym przekroju. Pręt ten był skrzyżowany o 180°. Poruszający się w pionie pływak wywoływał obrót pręta ułożonego na obu końcach rury. Do górnego końca pręta przytwierdzona była wskazówka – doskonale widoczna dla jeźdźcy, gdyż korek od góry został zamknięty szklanym krążkiem. Wychylenie wskazówki pokazywało na wyskalowanej tarczy pozostałą ilość paliwa.

Czemu taki wspinał przyrząd pomiarowy wyrzucano i zastępowano zwykłym korkiem? Bo za każdym razem, zamykając zbiornik, trzeba było rurą wskaźnika trafić w otwór zbiornika – zachować ostrożność, by nie wygiąć rury i równocześnie trzymać nerwy na wodzy, gdy benzyna z tego wskaźnika kapła na ubranie i na ręce. Wyrzucając wskaźnik wystarczyło następnie wymienić kranik na taki, który miał położenie rezerwy i od razu życie nabierało radości!

Prędkościomierz

Należał do wyposażenia seryjnego. Nie zachował się jednak w prezentowanym motocyklu. Wspominam o nim dlatego, by wyjaśnić nie-

naturalnie duży odstęp pomiędzy reflektorem a kolumną kierownicy. Tak jak BMW w latach 30. upodobało sobie prędkościomierze bębnowe, dzisiaj należące do niezmiennie rzadkich, wymagające od dojrzałego kierowcy włożenia okularów by odczytać wskazanie, tak Triumph upodobał sobie również należące do rzadkości prędkościomierze średnicy talerzyka do deserów, których nie sposób było nie zauważyć. Taki właśnie prędkościomierz wypełniał miejsce między lampą a kolumną kierownicy.

Jak się jeździ Triumphem TM 500?

Najtrudniej jest uruchomić silnik! Obrócić rozrusznikiem, by zapalić – nie każdy da radę. Z moją wagą 92 kg przy tym sapię! Trzeba dobrze przełączyć gaźnik, pomóc sobie z ustawieniem dźwigni rozrusznika wciskając dekompresator i zawisnąć całą wagą. Oczywiście opóźnić zapłon, by nie urwało nam nogi, jeżeli silnik „odbije”.

Producent w tym motocyklu mającym aspiracje turystyczno-sportowe przewidział potężne opony 19x4,00. Przesadził. Może niektórym podoba się pojazd na takich „kapciach”, bo pochłaniają wibracje płynące z drogi, ale ciężko się go prowadzi z dużą masą nieresorowaną z przodu. W ogóle pojazd jest stanowczo za ciężki – 145 kg, więc niezbyt wygodny w prowadzeniu. Na zakrętach lekko nadsterowny – sądzę, że gdyby ktoś zamierzał dojeżdżać na nim do pracy, to zmieniając opony na 19x3.5 poprawiłby jego sterowność. Rusza żwawo i rozpędza się podobno do 100 km/h. Nie znalazłem nikogo, kto by zechciał to sprawdzić, a sam nie lubię za nadto ryzykować.

Zapraszam tych, którzy chcą zobaczyć ruch i usłyszeć pracujący silnik na stronie www.OldtimerbazaR.pl, gdzie zamieściłem film, który jest załącznikiem do tego artykułu. Niedługo, bo w pierwszej połowie 2013 r. z naszej pracowni wyjedzie odrestaurowany Triumph STM 500 – górnoszaworowy brat naszego dzisiejszego bohatera. Wówczas opowiem o konflikcie o logo Triumph między Coventry i Norymbergią, a także o sukcesach sportowych kierowców Triumphu.

Czy tylko za 10 lat?

Triumph ...nie jest ani sensacją, ani nie ma irytujących wad. Jest celowo klasyczny w wykonaniu i to sprawia, że zawsze będzie miał swoich sympatyków tak teraz, jak i za dziesięć lat. To nie jest motocykl, który już na pierwszy rzut oka jest piękny, ale maszyna, którą z każdym dniem bardziej kochasz. J.F.

„Motor und Sport”, Prüfungsbericht, Heft 6, 1936 r.

(tłumaczenie autora) ◆

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

TRIUMPH TM 500

Dane techniczne i identyfikacyjne:

Marka:	Triumph (Triumph Werke Nürnberg - Niemcy)
Model:	TM 500
Rok produkcji:	1936 (prawdopodobnie wyprodukowano 1645 sztuk w latach 1932 do 36)
Nr ramy, silnika:	61989, 81866
Silnik:	jednocylindrowy, czterosuwowy, sv, chłodzony powietrzem,
Smarowanie:	grawitacyjne, dozownikiem w obiegu otwartym
Gaźnik:	Amal
Zbiornik oleju:	1,1 l
Zbiornik paliwa:	11,5 l
Pojemność skokowa:	496 cm ³
Ø x skok:	82 x 94 mm
Moc:	13 KM - 4.000 obr/min
Sprzęgło:	wielotarczowe, suche lub pracujące w oleju (omówienie w artykule)
Skrzynia biegów:	3-biegowa skrzynia produkcji Hurth ze zmianą biegów dźwignią ręczną
Przeniesienie napędu:	dwa łańcuchy: sprzęgłowy i napędowy
Zapłon:	baterijny
Instalacja elektryczna:	6 V, prądnica Bosch
Rama:	pojedyncza, stalowa, otwarta,
Hamulec przedni:	bębnowy Ø 200 mm
Hamulec tylny:	bębnowy Ø 200 mm
Zawieszenie przednie:	trapezowe z jedną sprężyną
Zawieszenie tylne:	sztynne
Masa własna:	145 kg
Rozstaw osi:	1385 mm
Długość, szer. i wysokość:	2220 x 800 x 1000 mm (wysokość motocykla z lampą)
Zużycie paliwa:	4,5 l/100 km
Ogumienie:	19 x 4
Prędkość max:	100 km/h
Cena:	1075 RM (1932), 995 RM (1936)
Szacunkowa wartość:	12 000 euro

