

AUTOMOBILISTA

WSPÓŁPRACA
**OLDTIMER
MARKT**
Autos - Autos - Autos



TYLKO U NAS!

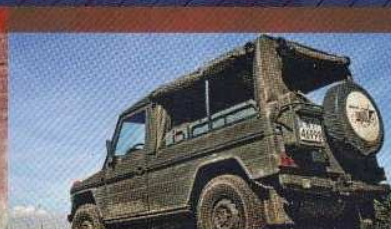
Syrena SPORT

**NARESZCIE
PRAWDZIWA**

- **SKRZYDLATY BUICK ELECTRA '59**
- **ZYGMUNT OKOŁÓW - STAR 20 I PEŁNOMORSKIE STATKI**
- **FIAT 127 - NIEZNANA WERSJA**



Daimler DB18
z pasji i cierpliwości



Mercedes G
klasyka w off road i na szosie



Wanderer 616
motocyklowy Rolls -Royce



Pierwsze Audi Quattro
odnalezione!

Wanderer 4½ PS, typ 616



A detailed close-up photograph of a vintage motorcycle's front end. The focus is on a large, cylindrical brass headlight with a weathered, patinated surface. To its right is a dark, conical horn. Various metal pipes, wires, and mechanical components are visible, showing signs of age and use. The background is a blurred red brick wall.

Jak skamielina

Wanderer to marka, która wśród jednośladów cieszy się taką samą renomą jak wśród samochodów Horch czy Rolls Royce!

Tekst **Piotr Kawalek**
Zdjęcia www.OldtimerbazaR.pl

Wanderer 4½ PS, typ 616

Mieć to szczęście...

Wanderer. Niewiele warsztatów podejmuje się restauracji tej znakomitej marki. Nie wynika to z braków narzędziowych – chodzi o pojazdy produkowane około 100 lat temu – więc trudno byłoby sobie wyobrazić, że współczesny warsztat nie ma wystarczającego wyposażenia. Sprawa jest całkiem inna, dotyczy dostępu do dokumentacji, a jeszcze lepiej do wzorcowego pojazdu – do w pełni oryginalnego motocykla. Mam to szczęście, że posiadam wspólnie zachowanego i w pełni oryginalnego Wanderera 616 i mogę się cieszyć restaurując już czwarty model tej marki w prowadzonej przeze mnie Pracowni Restauracji Pojazdów Zabytkowych OldtimerbazaR.

Jedną z ciekawszych kwestii jest malowanie motocykla. Chociaż dla wielu kolekcjonerów malowanie w oryginalnych kolorach jest równie istotne co kompletacja pojazdu, to bynajmniej nie kwestionując tego, pozwól sobie zauważyć, że motocykle z wyższej półki były przez swoich, często ekstrawaganckich i dysponujących wolną gotówką właścicieli wizualnie przerabiane. Takie zmiany dzisiaj nazwalibyśmy tuningiem. W latach 20. Wanderery były często przemalowywane w sposób podkreślający wyjątkowość właściciela.

Zazwyczaj w garażu, oprócz motocykla, pozostawał jeszcze automobil z plakietką Horch lub Rolls Royce, którego doglądał zatrudniany mechanik oraz dodatkowo kierowca. Rzadko używane przez swoich pierwszych właścicieli Wanderery są do dzisiaj w doskonałym stanie technicznym, oczywiście pod warunkiem, że nie zostały zniszczone przez nowych (powojennych) posiadaczy. Wanderer to marka, która wśród jednoślądów cieszy się taką samą renomą jak wśród samochodów Horch czy Rolls Royce!

Sztywny tył... czy to nie był krok do tyłu?

Produkty Wanderera (w języku niemieckim *Wanderer* to wędrowiec) zawsze kojarzyły się z nowoczesnością. Zakładając w 1885 r. zakład produkcji rowerów znany pod nazwą „Chemnitz Velociped-Depot Winklhofer & Jaenicke”, dwaj panowie Johann Baptist Winklhofer i Richard Adolf Jaenicke już od początku postawili sobie wysoko poprzeczkę – produkować wszystko samodzielnie, zawsze lepiej od konkurencji, bez względu na koszty. W 1902 r. wprowadzili w rowerach rewolucyjną, wolnobieżną, dwubiegową, wyposażoną w hamulec wsteczny tylną piastę sterowaną ciągnem. W tym samym roku uruchomili produkcję motocykli poprzez zamontowanie silnika własnej konstrukcji do specjalnie zmodyfikowanej ramy rowerowej.

Już w 1909 r. Wanderer opracował resorowanie tylnego koła. Był to na wskroś prosty pomysł – tylny wahacz podparto na dwóch teleskopach, w których śrubowe sprężyny pełniły funkcję resorującą. Wanderer nie był pierwszym, który zastosował tylny wahacz. Pionierami byli NSU, Indian, czy mniej znana mar- ➤



616 ccm i 10 KM było bardzo przyzwoitym rezultatem na początku lat 20.

WYGODNIEJSZEGO
OD WANDERERA SIEDZENIA
WSRÓD POJAZDÓW
PRZEDWOJENNYCH
PO PROSTU NIE BYŁO!



Trudno uwierzyć,
że ten motocykl nie
był remontowany co
najmniej od 70 lat!



Podwójny hamulec tylnego koła
bębnowy i klockowy to wynik
przyzwyczajenia klientów



Przednie koło jest
resorowane krótkim
wahaczem pchanym.

Wanderer 4½ PS, typ 616



Opatentowane zawieszenie
siodła miało zastąpić
resorowanie tylnego koła.

ka Flying Merkel produkowana przez Josepha Merkela. To jednak Wanderer, wprowadzając to rozwiązanie w 1911 r. we wszystkich motocyklach produkowanych seryjnie, na stałe zapisał się w historii jako twórca Hinterrahmenfederung – sprężystej tylnej ramy. I oto w modelu 4½ PS, typ 616 produkowanym od 1919 r. Wanderer wycofuje się z resorowanego tyłu. Komfort jazdy ma zapewnić teraz nie zawieszenie, a siodło! W materiałach reklamowych kieruje uwagę kupujących na opatentowane rozwiązanie konstrukcyjne zawieszenia siedzenia. Rzeczywiście – jest to innowacja, której wcześniejsze modele nie miały. Siedzenie o regulowanej wysokości osadzone jest na trapezie, którego wychylenie płynnie ustala się w czasie jazdy trzy śrubowe sprężyny. Mam subiektywne zdanie – ale oparte o bogate doświadczenie zasiadania

na niezliczonej ilości motocykli wielu marek – że wygodniejszego od Wanderera siedzenia wśród pojazdów przedwojennych po prostu nie było!

Sztywny tył zamiast miękkiego? To efekt doświadczeń wojennych. Na wyposażeniu armii niemieckiej i austriackiej w czasie I wojny światowej było nieco ponad 1000 sztuk Wandererów. Były to zakontraktowane modele: jednocyldrowy 2 PS i dwucylindrowy V-Twin 4 PS – oba wzór 1914, które producent dostarczył w średniej cenie 1550 RM (niektóre źródła podają 1525 RM). W trakcie działań wojennych okazało się, że resorowany tył nie wytrzymywał trudów eksploatacji. Zanim jeszcze zakończyła się wojna i podpisano Traktat Wersalski, na deskach konstruktorów była gotowa nowa rama ze sztywnym tyłem i zapewniającym komfort nowym siedzeniem.

O ramie jeszcze słów kilka...

Zamiast pojedynczej ramy rurowej biegnącej tradycyjnie pod silnikiem, którą powszechnie stosowali producenci motocykli, zastosowano podwójną, biegnącą nad blokiem silnika. Sztywność pojazdu wzrosła, a dodatkowo zwiększył się prześwit pod podwieszonym(!) w trzech punktach silnikiem. Główny konkurent Wanderera produkujący luksusowe motocykle – firma NSU wprowadziła tego typu rozwiązanie dopiero w 1927 r. w modelu 501T. W nowoczesną ramę Wanderer montował dwa różne silniki: jednocyldrowy 327 cm³ lub 346 cm³ w modelu 2½ PS i dwucylindrowy V-Twin 616 cm³ – w opisywanym dzisiaj modelu 4½ PS. Rozstaw osi w jednocyldrowcu był o 25 mm krótszy, zbiornik paliwa o 2,5 l mniejszy,



bo przodem, a nie piętą, prawej stopy. Dlaczego dwa hamulce w jednym kole? Wśród nowych klientów krążyła opinia, że nie ma to jak znany od lat z rowerów i bryczek tradycyjny hamulec klockowy. Dlatego to rozwiązanie przetrwało aż do 1924 r. W modelach produkowanych w 1925 i 1926 r. na życzenie nabywcy dodatkowo montowano hamulec bębnowy w przednim kole.

Stojak w tylnej osi w tak długim motocyklu – rozstaw osi 1400 mm – jest pionierskim rozwiązaniem. Wprowadzono sprężynę, która podnosi go do góry wtedy, gdy zrzucamy motocykl na ziemię. Ale przy stawianiu nie jest już tak wygodny w użyciu. Całe szczęście, że jest stosunkowo lekki – 125 kg – co pozwala, w miarę bezpiecznie, utrzymać go w równowadze podczas stawiania.

Stojak i dzielony tylny błotnik demontowany łatwo wraz z bagażnikiem ułatwiały naprawę tylnego koła. Pompka, latki, wulkanizator i bogaty komplet narzędzi były na wyposażeniu seryjnym. Montowano fartuchowe ogumienie: z przodu 26x2,5 i z tyłu 26x3. Demontaż koła przedniego, w przypadku awarii ogumienia, także nie był skomplikowany.

Obsługa Wanderera czyli 77 stron instrukcji!

15 dźwigni sterujących, 5 pokręteł regulacyjnych, jedna zapadka blokująca, jeden przycisk, jeden wskaźnik i 19 punktów smarowania. Wielka musiała być wśród naszych prapradziadków chęć podróżowania, skoro sprzedano ponad 10 tysięcy V-Twinów i około trzy i pół tysiąca singli tych drogiej i skomplikowanych w obsłudze jednośladów.

Próżno szukać kranika paliwa w zbiorniku o charakterystycznym dla tej marki kształcie i o dwóch komorach: paliwowej i olejowej. Zamiast niego mamy widoczne po lewej stronie z góry dwa pokręta. To zawory paliwowe. Długie na wysokość zbiornika trzpienie zakończone stożkiem, mimo upływu czasu, szczelnie zamykają gniazda. Pokręto bliżej siedziska zablokowane jest z kolejną nowością – łatwym w czyszczeniu siatkowym filtrem paliwowym. Drugi zawór pełnił dwie funkcje: w chłodne dni, przed jego otwarciem, należało przestawić dwie „zalewajki” w położenie otwarte, następnie sprawdzić, czy rozdwojony przewód paliwowy trafia w stożki i – zwalniając zawór – zalać paliwo bezpośrednio do komór spalania. Ten charakterystyczny dla dawnych silników system pomagał startować zwłaszcza zużytym silnikom (to w instrukcji przemilczano). Drugie zastosowanie, które zasłużyło nawet na ilustrację w instrukcji obsługi, to funkcja wygodnego kranu do przemywania świec zapłonowych czystą benzyną. Nie bardzo mnie to przekonuje!

Pomiędzy pokrętłami w bak wkręcono gustowny moletowany korek z przypiętym łańcuszkiem ryflowanym kapturkiem. To wskaźnik ilości paliwa. Wewnątrz zbiornika w pionowej rurce porusza się pływak z długą wyskalowaną w litrach antenką. Po odkręceniu kapturka antenka wyskakuje w górę informując kierowcę o poziomie paliwa.

Po prawej stronie, tuż przy siodło, ulokowano dźwignię ręcznej pompy oleju. Producent zapewniał, że przydaje się wówczas, gdy wskutek uderzenia pojazdem zniszczymy mechaniczną pompę oleju ulokowaną z przodu silnika – na dole, po prawej stronie.

Zasadnicza pompa była pionierskim rozwiązaniem z dwoma niezależnymi suwakami o przekroju kołowym, napędzanymi przez koło krzywkowe za pośrednictwem dwóch dźwigni regulujących wydajność. Łatwo dostępna śruba regulacyjna przestawiająca dźwignie regulacyjne zmieniała skok tłoka, a zatem i wydajność. Ruch powrotny suwaków wymuszały sprężyny śrubowe zamontowane w osi. Dlaczego tak się rozpisalem? Bo była to pierwsza prawdziwa konstrukcja pompy. Stosowane wtedy w innych motocyklach urządzenia spełniały funkcję zaworów, które otwierając się cyklicznie pozwalały na grawitacyjny spływ oleju ze zbiornika do silnika.

Kilka słów o zespole napędowym

Kolejnym osiągnięciem wyprzedzającym epokę było zastosowanie przez Wanderera silnika zablokowanego ze skrzynią biegów. Przed 1919 r. jego motocykle napędzane były pasem z osi wału korbowego, potem zablokowano w jednej obudowie silnik, sprzęgło i skrzynię.

Zastosowano otwarty układ smarowania. Olej zapewniał w pierwszym rzędzie smarowanie wału korbowego i umieszczonego w jego osi, niespotykanego poza tą marką, sprzęgła o trzydziestu czterech (!) tarczach grubości 0,8 mm każda, na przemian stalowych i miedzianych, zaciskanych dziesięcioma sprężynami śrubowymi.

Sprzęgło sterowane było na dwa sposoby: lewą ręką lub lewą nogą. Do długotrwałych wysprzęgleń, dla odciążenia dłoni, stosowano dźwignię ustalającą mocowaną do ręcznej dźwigni sprzęgłowej. Jest to jedyny element, który znam wyłącznie z instrukcji obsługi motocykla, a którego nigdy nie widziałem w zachowanych do dzisiaj jednośladach. Ta dźwignia ustalająca była demontowana przez kierowców, gdyż bardziej przeszkadzała niż pomagała.

Po przejściu przez sprzęgło olej smarował koła zębate trzystopniowej skrzyni biegów oraz – po drugiej stronie silnika – koła rozrzadu. Odma silnika ulokowana przy kole napędowym wyrzucała przepracowany olej poprzez trzy rurkowe dzioby na zewnątrz.

Inna ciekawostka: oś tylnego koła jest na stałe umocowana w ramie. Wymaganą regulację naciągu łańcucha lub pasa zapewnia widoczna z góry na bloku silnika śruba regulacyjna. Jej wkręcanie lub wykręcanie przesuwają oś koła zdawczego. Jest to możliwe, bowiem koło to nie jest osadzone na wałku skrzyni biegów.

Czynności obsługowe

To było skomplikowane! Jako zwyczajowy przebieg dzienny założono 200 km (!). Przy takim dziennym przebiegu zalecano: codziennie przesmarować przeguby przedniego zawie-

a wbudowany w niego zbiornik olejowy o 1 litr, ale ponad to – innych różnic nie było. Model 2½ PS w pierwszych dwóch latach produkcji, zanim zastosowano na stałe napęd łańcuchowy, można było kupić opcjonalnie z napędem pasowym. Później stosowano we wszystkich modelach tylko napęd łańcuchowy. W modelu 4½ PS stosowano wyłącznie łańcuch.

Doskonale zawieszenie przedniego koła na krótkim wahaczu pechany przejęto z produkowanych wcześniejszych modeli od 1905 r. wyposażonych w takie resorowanie. Sprężyny zgrabnie ukryto w teleskopach biegnących równolegle do widelca. Hamulca przedniego motocykl nie posiadał. Natomiast tylny – tak, i to podwójny. Zastosowano hamulec bębnowy sterowany prawą ręką oraz – archaiczny – nożny, klockowy, ale sterowany nowoczesnie,



Jazda tym jednośladem to na pewno duże wyzwanie dla współczesnych kierowców.

Ersatzteilliste zum Wanderer- 4 1/2 PS-Motorrad mit 3 Übersetzungen



Dane techniczne

Model:	4 1/2 PS
Typ:	616 (produkowany 1919-1924 łącznie ponad 10 tys. sztuk)
Rok produkcji:	1920 lub 1921 (dokładne dane nie są znane)
Nr ramy:	58174
Silnik:	V-Twin, chłodzony powietrzem, czterosuwowy, SV
Pojemność:	616 cm ³
Srednica x skok:	70 x 80 mm
Moc:	10 KM przy 3000 obr./min (podatkowa 4 i 1/2 PS)
Gaźnik:	Wanderer
Liczba biegów:	3
Zmiana biegów:	ręczna
Przeniesienie napędu:	łańcuch
Zapłon:	magneto Bosch
Rama:	podwójna, rurowa, stalowa, lutowana
Hamulec przedni:	brak
Hamulec tylny:	bębnowy sterowany ręką i klockowy sterowany nogą
Zawieszenie przednie:	krótki wahacz pchany na czterech sprężynach śrubowych bez amortyzatora
Zawieszenie tylne:	szttywne
Siedzenie:	trapez, sprężyny: 3+2
Rozstaw osi:	1400 mm
Waga:	125 kg
Bak paliwowy:	10 l
Zbiornik oleju:	2,5 l
Ogumienie:	fartuchowe, przód: 26 x 2,5, tył: 26 x 3
Prędkość max:	85 km/h
Zużycie paliwa:	4,0 l / 100 km
Cena obecnie:	ok. 22 tys. euro

szenia, zamek pasa napędowego (w modelach, które go miały), i co najważniejsze – w specjalnie określony sposób – elementy hamulca bębnowego. Co tydzień należało smarować węzły zawieszenia siedzenia, wszystkie cięgna Bowdena i oś dźwigni rozruchowej. Nadto co miesiąc należało zdemontować koła i nasmarować piasty oraz koło zębate i zębnik startera. Aby nie było za łatwo, instrukcja zalecała od czasu do czasu smarować wszystkie ruchome elementy motocykla, utrzymywać go w czystości, czyścić siatkowy filtr paliwa, powietrza i oleju, a gdy wycujemy spadek mocy, wymienić na nowe pierścienie tłokowe, które starły się nadmiernie lub straciły sprężystość. Przy okazji takiej wymiany zalecano oczyszczenie tłoków z nagaru, dotarcie zaworów, przeczyszczenie gaźnika.

Dodatkowo, ponieważ wymiana byłaby kosztowna, należało usuwać zbędne ogniwa w łańcuchu, gdy tylko nadmiernie się wydłużył. Łańcuch był jednym z nielicznych elementów motocykla, którego ceny z uwagi na inflację katalog części nie podawał. Na szczęście Wanderer wyposażał wszystkie motocykle w zestaw narzędzi godny specjalistycznego warsztatu!

Jak się jeździ Wandererem?

Nadzwyczajnie. Silnik po przelaniu gaźnika startuje bez problemów. To miłe zważywszy, że nie prowadzono prac restauratorskich w pojeździe od czasu II wojny światowej. Silnik ma moc 10 KM. Opis w nazwie motocykla: 4 1/2 PS (Pferdestärke – koń mechaniczny) to klasyfikacja podatkowa. Dla przykładu: w 1926 r. podatek wynosił 10 RM za każde pół PS mocy w motocyklu, zatem dawało to kwotę 90 RM. Do tego doliczano 22,50 RM dopłaty, więc razem należało zapłacić 112,50 RM. Popularna i tania nowa DKW E206 kosztowała 835 RM. Zatem fiskus był bardzo kosztowny. Pozycja jeźdźcy jest ergonomiczna. Wygodna kierownica, szerokie półki na stopy, elastyczne kanapowe siedzenie. W prawej ręce dźwignie składu mieszanki: krótka – ssanie, długa – gaz oraz oddzielna dźwignia hamulca bębnowego tylnego koła. Oprócz tego na zbiorniku z prawej strony wygodnie ulokowany został drążek zmiany biegów z biegiem wolnym włączanym „do siebie” oraz 2 i 3 (bezpośredni, szybki) włączanymi „do przodu”. W późniejszych mo-

delach, prawdopodobnie od 1924 r., drążek miał konstrukcję ażurową. W lewej ręce mamy dźwignię kąta wyprzedzenia zapłonu, dekompresor do gaszenia silnika oraz dźwignię sprzęgła (o funkcji zdublowanej w lewej nodze). Bieg wchodzi pewnie, co sygnalizuje wyraźne zapadka na drążku. Delikatne szarpnięcie, motocykl rozpędza się dobrze, bieg jest długi. Siedzenie bardzo wygodne, ale czuję się mało związany z motocyklem. Według dzisiejszych standardów jest zbyt pływające. Zawieszenie przednie, mimo braku tłumienia, jest wystarczająco sztywne, aby koło dobrze trzymało się drogi. W zakrętach pojazd jest neutralny i nie ma tendencji do wężykowania. Nie ma ciernego amortyzatora skrętu i dobrze, bo w tym lekkim motocyklu nie jest potrzebny. Nie mam prędkościomierza, a jadę już na trzecim biegu nie wiedząc z jaką prędkością. Czuję, że za szybko!

Na słuch ustalam optymalne wyprzedzenie zapłonu – było kiedyś potrzebne, gdyż za każdym razem wlane paliwo było inne, więc najlepszym doradcą kierowcy był słuch i ręczna regulacja. Wjeżdżam na kostkę brukową. W tylnym kole mam za dużo powietrza, trochę rzuca. Producenci w tamtych czasach nie podawali zalecanego ciśnienia w ogumieniu. Sprawdzam działanie zaworu bocznikującego gazy wydechowe bezpośrednio do atmosfery z pominięciem tłumika. Krótki ruch prawą piętą: ogień i huk. Nie odczuwam jednak reklamowanego przez producenta wzrostu mocy!

Dlaczego Wanderer nie przetrwał do dziś?

Jednak, w pewnym sensie, przetrwał*. Część przedsiębiorstwa wytwarzająca samochody weszła w 1932 r. w skład Auto Union. Tak więc Audi jest w pewnym stopniu spadkobiercą Wanderera.

Wracając do motocykli i szukając powodów za przestania produkcji tych luksusowych jednośladów – można mówić o pechu. Wanderer produkując pojazdy z najwyższej półki przeinwestował akurat w czasie kryzysu gospodarczego. W 1928 r. wprowadził na rynek na wskroś nowoczesny model K500, którego rewolucyjną ramę wykonano z wylotek stalowych. Niestety koszt poniesiony na otwarcie tłoczni ram i niedokładnie przetestowana ich sztywność, w połączeniu z wadami nowej jednostki napędowej załamały sprzedaż. Próby handlowej współpracy z NSU nie poprawiły sytuacji. Kredyty zaciągnięte w bankach i brak wolnych środków doprowadziły do przejęcia zakładów przez NSU. Nieco wcześniej licencję i urządzenia do produkcji K500 nabył František Janeček, który zaczął wytwarzać ten model pod firmą JAWA. Więcej o tej historii możecie zobaczyć Państwo w filmie przygotowanym przez naszą Pracownię dla TVP – „JAWA 353 – historia”. Film ten jest dostępny na www.OldtimerbazaR.pl.

*Świadomie pomijam epizod produkowania pod firmą Wanderer w latach 1930 – 1958 małych motocykli z silnikami Sachs. Nie mam też do tego serca, ...może przy innej okazji. ♦