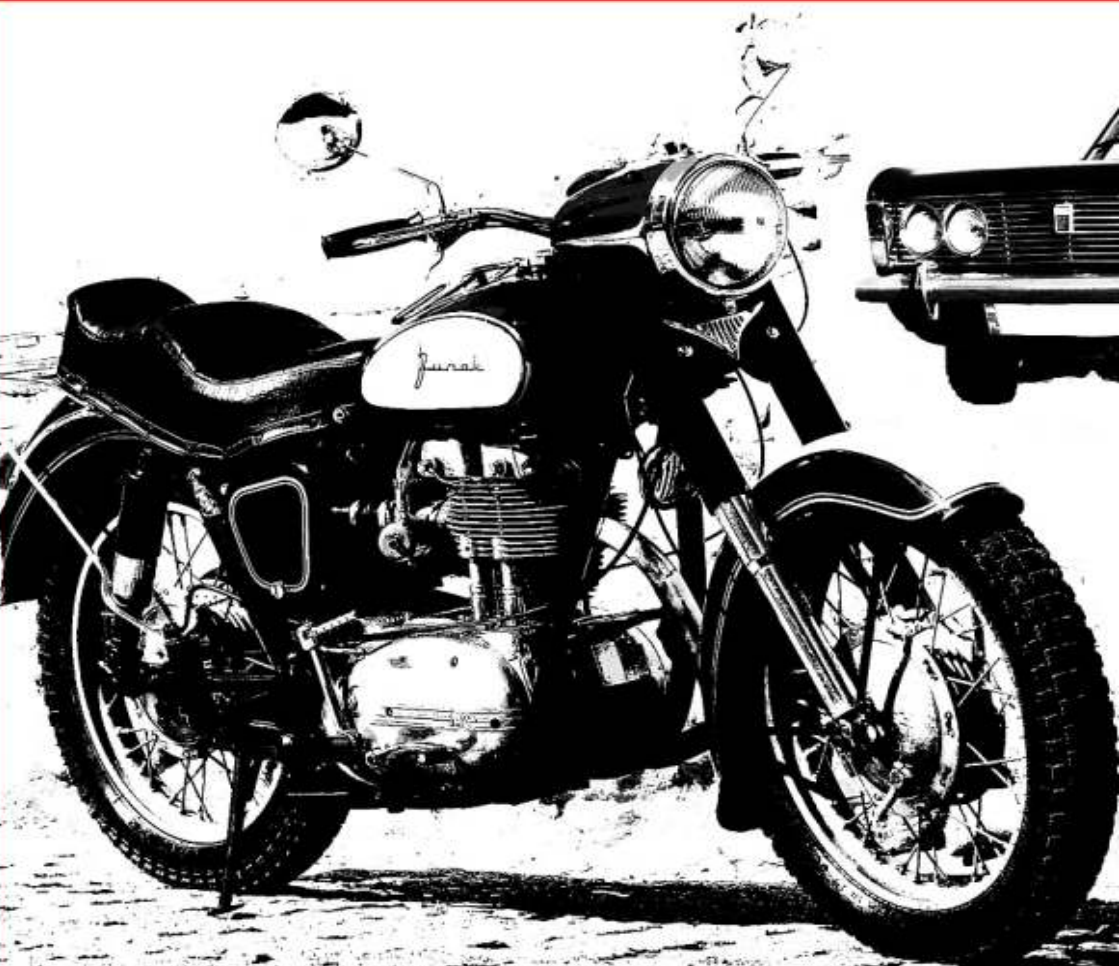


Zapnij pasy!
Może zabić śmiechem.

Legendy naszej motoryzacji



Aleksander Sowa

Poznaj legendarne polskie samochody, motocykle, prototypy oraz
mało znane fakty z życia ich twórców.

Książkę tę dedykuję 17-letniemu Maćkowi Pilzakowi, który 2 grudnia 2008 roku, w zaledwie osiem dni po przesłaniu mi zdjęcia (41) swojej WSK, opuścił swoją rodzinę i przyjaciół – zginął tragicznie w wypadku samochodowym.

Wstęp

Kiedy byłem jeszcze zasmarkanym dzieciakiem, przez długi, stanowczo za długi czas byłem najniższym uczniem w klasie. Była to moja pierwsza, jakże bolesna życiowa tragedia. Tragedia tym smutniejsza, że moja klasa nie składała się wyłącznie z chłopców, co bolało młodzieńcze, acz już męskie ego jeszcze bardziej. Jednak nagle – po latach wyrzeczeń, ciosów, podduszeń i poniżeń, po setkach godzin, kiedy zrozumiałem, czym jest fizyczne i psychiczne znęcanie się – zacząłem rosnąć, aż osiągnąłem wynik obecny. Wprawdzie nie jest on imponujący jak u koszykarzy NBA, mnie jednak wystarczy. Oczywiście nie omieszkalem odciąć się grubą kreską od tamtych czasów I powziąłem krwawy odwet za lata upokorzeń i kpin ze strony kolegów. Jak wspomniałem, na kolejnego Andrzeja Gołotę nie wyrosłem, ale ci, którzy życie uprzykrzali mi najskuteczniej, poczuli, jak się zmienia strona medalu. Podobnie mogło być z polską motoryzacją.

Nasz kraj nigdy nie był potęgą w tej dziedzinie, niemniej jednak mamy w niej swój dorobek. Polska myśl techniczna zawsze napotykała trudności: przed wojną techniczne, kiedy kraj był młody i rozwijający się, po wojnie zaś nastały niekorzystne warunki społeczno-

polityczne. Przykra sprawa. Dla mnie jest to druga po dziecięcych latach życiowa tragedia. Tyle że z pierwszej udało mi się wyjść bez większych obrażeń, a naszej motoryzacji... No cóż, jaki koń jest, każdy widzi. Mimo to trzeba obiektywnie przyznać, że powstało u nas wiele niezwykłych, interesujących konstrukcji, a losy ludzi związanych z motoryzacją stanowić mogłyby fabułę niejednego filmu.

Co decyduje o tym, że pewne maszyny stają się legendą, a inne przemijają bez echa? Bywa różnie. Czasem decyduje ich piękno albo nieprzeciętna brzydota, czasem totalnie spaprana konstrukcja albo beznadziejne wykonanie, lub zupełnie odwrotnie: niemal perfekcyjna jakość. Czasem to, że coś wpelzło niczym pajak do namiotu na wakacjach w pokłady naszej tkliwej pamięci, a czasem niezwykła konstrukcja albo niecodzienne przeznaczenie maszyny. Czasem decyduje jakiś bardziej „ludzki” element: niezwykła historia albo jeszcze coś innego, trudnego do zdefiniowania... Nieubłagany upływ czasu powoduje jednak, że wiele szczegółów popada w zapomnienie.

Wybrałem kilkadziesiąt odrębnych historii na temat legend naszej motoryzacji. Co znalazło się w moim prywatnym rankingu, będziesz miał okazję za chwilę się przekonać. Dlaczego zdecydowałem się spisać te historie, chociaż jestem niemal pewny, że każdy wydawca, do których trafi rękopis, będzie rozkładał ręce? To najważniejsze pytanie tej książki. I najtrudniej na nie odpowiedzieć.

Kiedy piszę te słowa, wiem, że na naszych drogach nie słyhać warkotu silnika naprawdę polskiego pojazdu. Oczywiście byłbym zakłamanym zdrajcą polskiej sprawy na usługach imperialistycznych pacholków kapitalizmu, gdybym się teraz trochę nie sprostował. Bo przecież wśród sunących z wdziękiem po ulicach – porządnych, jak i cała Rzesza – lśniących BMW, Mercedesów i już mniej porządnych Audi, Opli jest jeszcze coś. Pośród efektów zemsty całej żółtej rasy – zapewne za brak dostępu do antykoncepcji – czyli pośród skośnookich, obrzydliwych lunochodów, które na pewno zbudowano gdzieś na polu ryżowym – coś się chyba jeszcze tli. Pomędzy zimnymi jak lód, niezniszczalnymi jak Ojciec Dyrektor, charakternymi niczym Monika Olejnik skandynawskimi symbolami prestiżu, smaku i wygody spod znaku Volvo i Saaba – coś jeszcze brzęczy. Wreszcie między żabowatymi Peugeotami, Renówkami, Citroënami czy samochodami z włóczniami do byczych mordów w bagażnikach, którymi Germanie zafundowali *déjà vu* anszlusu, tak samo zresztą jak knedlom – pozostało jeszcze to coś. Kilka niedobitków, weteranów i wiarusów, które czasem jeszcze w słoneczny dzień suną po drogach zbombardowanych przez kolejnych ministrów infrastruktury i transportu, przypomina mi, że kiedyś nie miałem 1,75 cm wzrostu, a polskie fabryki nie zawsze produkowały czekoladki Nestlé i jakże polską wodę mineralną Bonaqua. Te świadectwa polskiej sprawy pod wezwaniem św. wkrętaka, tokarki i przecinaka są dowodem na to, że chociaż się nie udało –

udać się mogło. Pielęgowane, niczym siewka konopi indyjskich w Amsterdamie, przez zapaleńców, z którymi rozwodzą się żony i od których odchodzą kochanki, nie mogąc znieść konkurencji z kanciakiem, sześćsetką, Junakiem czy Warszawą – przypominają nam, że mogło być trochę inaczej. Tym starszym przypominają, że starszymi nie zawsze byli, a na samą myśl o tym, jak Sokół działał na błękitne spódniczki, w lędźwiach staruszków odzywają się dawno zapomniane pokłady testosteronu, działając niczym nie mniej błękitna tabletka. Tym młodszym już nie przypominają, ale zadziwiają... że w ogóle coś takiego powstało. Sprawiają, że młodzi z niedowierzaniem, że taka zajawka kiedyś w Polsce była, kręcą wystrzyżonymi głowami ze słuchawkami empetrójki w uszach, w które sączy się hip-hop. Tym zaś, którzy kochają śrubki, nakrętki, przekładnie, pierścienie, tloki i sprzęgła, w których żyłach benzyna tętni zamiast krwi, którzy myśli mają ryte w metalu, zamiast inteligencji – stopień sprężania, a pod mostkiem tętniącą paliwową pompę – tym tylko lezka się w oku kręci, że dziś żaden z nas nie może wejść do salonu sprzedaży i kupić – choć oczywiście już nie na kartki, talony, bony i asygnaty, ale normalnie, za zwykłe pieniądze w plastikowej karcie ukryte – syna Beskida do miasta, córkę Syreny na podwarszawskie wsie i wnuka Ogara, Smyka, Mikrusa czy po prostu Clicka zamiast Smarta. Bujają dziś w obłokach, by stanąć na światłach przy jakimś Tico, 206 czy Golfie, siedząc w naprawdę polskim samochodzie.

Wreszcie jest jeszcze coś, dzięki czemu polska motoryzacja wcale nie umarła.

Dlatego postanowiłem spisać te kilkadziesiąt historii o tych, którzy byli, są i już na zawsze będą częścią naszej historii motoryzacji. Na pewno również po to, aby o nich nie zapomniano. Aby nie zapomniano o tym, że byli w kraju od Bugu do Odry ludzie, którzy potrafili stworzyć coś, o czym teraz się już z wolna zapomina, a którzy w dzieła stworzone pracą własnych rąk i głów włożyli swoją młodość, talent, chęć, zapał i tak teraz bardzo cenny czas...

Oczywiście wybór mój jest nieprzypadkowy, w odróżnieniu od informacji na temat moich wyborów. Wszystko, o czym tutaj przeczytasz, to subiektywne, własne odczucia, uzupełnione o informacje, do których udało mi się dotrzeć i które uznałem za pożyteczne i ciekawe. Nie mam zamiaru przedstawiać encyklopedycznej wiedzy po raz kolejny, bo tej jest wszędzie jeszcze dość dużo. Staralem się unikać suchych danych technicznych, bo nie trzymasz przecież w ręku poradnika z cyklu „Zrób to sam”.

Mam zamiar jednak wsadzić kij w mrowisko i nie owijać niczego w bawełnę. Nie będę się z niczego tłumaczył ani niczego się wstydził. Jeśli coś mi się nie podoba, to na pewno o tym przeczytasz. I w nosie mam, obok much, to, co inni o mnie pomyślą – książka ma być przede wszystkim rozrywką dla ludzi zainteresowanych historią polskiej motoryzacji, tym zupełnie koślawym wycinkiem naszej tożsamości

narodowej, oraz summa odczuć grafomana, którego szlag trafia, jak widzi, co jest, a co mogło być...

Chciałbym, aby nie pozwolono legendom polskiej motoryzacji utonąć w zalewie produktów kupowanych na raty za 299 zł miesięcznie, które są dowodem tego, że nie potrafilismy – choć bardzo chcieliśmy – pozostać Polską, szczególnie na atrapie chłodnicy, tylnej klapie i na zbiorniku paliwa z boku. Nie chcę także, aby zapomniano, jak doszło do tego, że jest, jak jest. I abyśmy tego, co jeszcze nam zostało, nie pozwolili zaprzepaścić do końca. Rozgrzebując tę naszą ulubioną narodową martyrologię, niech wszyscy pamiętają o tym, co straciliśmy, aby w przyszłości nie popełniać tych samych błędów.

Mam także nadzieję, że lektura niezwyklej historii naszej motoryzacji pozwoli oderwać się Czytelnikowi od jakże mało jaskrawej rzeczywistości naszego podwórka pod blokiem z wielkiej płyty na osiedlu XXX-lecia, która jest OK tylko dlatego, że nie ma w tej chwili dla nas alternatywy. Tak samo jak z Matizem, Seicento, Agilą czy Getzem.

Choć jedna wiosnę uczyniła...

Mówi się, że jedna jaskółka (łac. *hirundo*) wiosny nie czyni, co może jest i ludową prawdą, bo przecież lud, ciemny jak nasi posłowie i senatorzy, wspomina, że jaskółka wiosnę na pewno zapowiada. I tym razem tak było, choć nasza Jaskółka nie była ptakiem, a wiosna –

porą roku. Odstawmy więc ornitologiczne dygresje, zanim skolowany czytelnik porzuci lekturę zmylony ptasimi trelami. Przyznajmy się więc, niczym przed Sądem Ostatecznym, o czym będzie mowa. Otóż mówić będziemy o pierwszym, choć jeszcze nie samochodzie, to na pewno samobieżnym pojeździe, na ziemiach polskich (przynajmniej w założeniu).

Już samo to, że coś jest pierwsze, zapada w naszą pamięć na długo, o ile nie na zawsze – pierwszy pocałunek, pierwszy papieros, pierwszy mandat czy przelew za alimenty. Sam fakt tzw. plamy pierwszeństwa uzasadnia, że coś zostaje osnute uroczą aurą legendarności. Czas pierwszozną zawsze upiększa. Tak było i z Jaskółką.

Kilkadziesiąt lat wcześniej, nim historia ta się zaczęła, polska szlachta dała ciała, niebaczną na dokonania Sobieskiego, Poniatowskiego i kilku Augustów. Zamiast się zajmować Polską, interesowała się głównie francuską modą, piciem, żarciem, grą w karty czy polowaniami (szczególnie na wiejskie dziewczki, co kończyło się zazwyczaj ich przypadkowym zbrzuchaceniem). Był rok 1883, a więc Rzeczypospolitej już nie było i jeszcze nie było, więc o Polsce mówić nie możemy, a jedynie o ziemiach polskich i Polakach. Trochę to smutne, ale biegu historii żaden z nas odwrócić nie może, choć wielu próbuje.

Mimo że Rzeczypospolitej nie było na mapie Europy, pozostali Polacy. Jeden z nich, mechanik z zawodu, inżynier podobno i wynalazca z zamięłowania,

niejaki Stanisław Barycki, jeszcze przed wynalezieniem pełnosprawnego silnika spalinowego zbudował i zaprezentował na berlińskiej wystawie sportowej (Berliner Sportausstellung, 1883) swój niezwykle pojazd.

Aby nikt mnie nie posądził o ewidentne braki w znajomości historii motoryzacji, wspomnę, że wprawdzie już w roku 1860 powstał przodek silnika spalinowego – jednocylindrowy silnik dwusuwowy, pracujący na mieszance gazu ziemnego i powietrza, o zapłonie iskrowym i mocy 8,8 kW, działający na podobnej zasadzie co maszyna parowa dwustronnego działania Etienne Lenoir’a – był jednak niezbyt wydajny, zużywał ogromne ilości gazu i smaru, chodził nierówno i często się zatrzymywał, wobec czego konstruktor pomyśl sobie odpuścił. Jego rodak, Belg Pierre Ravel, skonstruował nawet samochód z silnikiem, w którym spalała się nafta, ale Niemcy wszystko popsuli w czasie wojny francusko-pruskiej (1870-1871), kiedy jego pojazd z silnikiem na naftę został zasypany wraz z szopą, w której powstał. I co? Niemcy, choć wszystko zawsze zepsują, to najlepiej na tym wychodzą. Już pięć lat po tej wojnie Nikolaus Otto skonstruował pierwszy prawdziwy czterosuwowy silnik spalinowy, a w latach 1878-1879 Carl Benz, też Niemiec, stworzył swój pierwszy silnik spalinowy benzynowy, dwusuwowy. W tym samym roku, w którym nasz rodzimy szalony konstruktor pokazał światu Jaskółkę, Wilhelm Maybach i Gottlieb Daimler – jakże by inaczej, Niemcy – zbudowali swój pierwszy ruchomy silnik benzynowy.

Wszystko to jednak było poza zasięgiem naszego inżyniera. Polski nie było, a pierwszy na ziemiach polskich silnik powstał dopiero dwa lata po zaprezentowaniu Jaskółki. Barycki, chcąc podkreślić ważne – szczególnie wobec braku Polski na mapie – akcenty polonijne, swoją nowatorską konstrukcję celowo nazwał swojsko. Jeśli posłuchamy Stana Borysa albo Braci Cugowskich, zauważymy, że Jaskółka stała się nazwą monumentalną i doskonałą dla takiej inicjatywy. Bo Jaskółka Baryckiego w pewnym sensie była również uwięziona, tak jak w tekście piosenek wspomnianych artystów, o czym zresztą będzie zaraz mowa.

Jaskółka była, można rzec, wersją rozwojową ówczesnie popularnych monocykli, czyli jednokołowców. W tamtych latach, szczególnie na zachodzie Europy, rozpoczęły się już eksperymenty z montażem niedoskonałych jeszcze silników w bryczkach, trójkołowcach i tym podobnych pojazdach, jednak w porównaniu z pomysłem Baryckiego wyglądało to tak, jakby dziś porównać Janusza Korwin-Mikkego z Donaldem Tuskiem.

Nasz „ptaszek” był jednoosobowym pojazdem, który poruszał się po kołowej jezdni kładzonej przed sobą, wewnątrz której toczył się na trzech kółkach właściwy pojazd. W środku umieszczone było siedzenie operatora-kierowcy, przypominające trochę rozwiązanie znane z późniejszych pojazdów gąsienicowych. Dla pewności prowadzenia całość podtrzymywana była z

boku przez dwa małe koła pomocnicze. Jaskółce w takim układzie nie straszne były wyboje ni brak dobrych nawierzchni, których zresztą na polskich ziemiach nie było. W tej kwestii do dziś, po 150 latach, wiele się nie zmieniło...

Jaskółce brakowało jednak napędu, który dawałby zakładaną całkowitą samobieżność. Barycki brał pod uwagę wykorzystanie albo siły wiatru, albo ludzkich mięśni. Konstruktor wyprzedzał jednak swoim wynalazkiem epokę (silnik parowy i spalinowy na dobre upowszechnił się dopiero kilka lat później w Niemczech i Francji), więc w zaściankowej Rzeczypospolitej konstruktor o nich pomyśleć nie mógł. Wynalazek – mimo braku napędu, a zatem będąc pojazdem całkowicie bezużytecznym – o dziwo został oceniony dosyć pozytywnie. Z braku laku, do napędu Barycki wykorzystał bardzo popularne wtedy chabety, i jego Jaskółka ciągniona przez jedną z nich poruszała się sprawnie mimo sporych oporów tarcia aż sześciu kół zastosowanych w konstrukcji. O skargach konia nic jednak dziś nie wiemy. Pewnie nie dożył Wigilii, aby się móc poskarżyć.

Cel jednak został po trosze osiągnięty, konstruktor bowiem przewidywał przede wszystkim o wiele łatwiejsze poruszanie się po dziurawych drogach, do czego olbrzymie koło nośne znakomicie się nadawało. A sprawa napędu była drugoplanowa.

Jak wieść gminna niesie, powstało kilka takich Jaskółek, jednak bez własnego napędu nie miały żadnej

przyszłości wobec silnej konkurencji ze strony typowej, konserwatywnej linii powozów konnych. Nie do końca spełniony wynalazca, uchodzący w oczach ówczesnego społeczeństwa za dziwaka – co zważywszy na jego ekscentryczny pomysł, wcale nie zaskakuje – roztrwoniwszy cały swój majątek na realizację niezwyklej wynalazków, zmarł zapomniany w przytułku dla biedoty.

Nic dziwnego, że tak się stało, bo początki zwykle są trudne, a szaleństwo nie wyklucza geniuszu. Genialne pomysły często są wyobcowane i oderwane od rzeczywistości, a ich koniec rzadko bywa zwieńczeniem wesołego życia staruszka. Wszystko ma bowiem swoją cenę, jak mają zwyczaj mawiać sutenerzy. Nasz konstruktor-wynalazca i tak był w stosunkowo bezpiecznym położeniu, gdyż zajmował się pojazdami poruszającymi się po ziemi, czyli względnie bezpiecznymi. Dla porównania bowiem taki Otto Lilienthal budował szybowce, i pewnie gdyby na tym poprzestał, nie byłoby tak źle, ale on także testował je na sobie. Gdyby kózka nie skakała, a Lilienthal podglądał tylko latające nad Brandenburgią bociany, pisał o tym książki i nie testował swych szybowców (na sobie), skończyłoby się to dla niego zapewne o wiele lepiej. Otóż pewnego dnia podczas – jak się potem okazało – ostatniego przelotu rozbił się na górze Gollenberg, niedaleko Stölln, i połamał kręgosłup. Następnego dnia zmarł. Nie on jeden zresztą. Historia wynalazców, pionierów i ekscentryków zmieniających

świat jest usłana trupami i czasem zawiera naprawdę zaskakujące fakty.

William Murdock, współtwórca maszyny parowej Watta, podczas prób w Redruth w Kornwalii, tak przestraszył miejscowego proboszcza, że ten bezimienny nieborak w sutannie umarł na zawał serca. Podobno był pierwszą śmiertelną ofiarą motoryzacji. Pewnie miał coś na sumieniu, skoro bał się tak bardzo, co w przypadku duchownych dziwić nie powinno, bo ksiądz to taka sama osoba jak każda inna. Rudolf Diesel natomiast zaokrętował się na pokładzie promu płynącego do Anglii, a nad ranem następnego dnia nie było już go na statku, choć prom do żadnego portu w międzyczasie nie przybijał. Ciało Diesla wyłowiono z rzeki Skaldy dziewiętnaście dni później, co jest o tyleż tajemnicze, co zastanawiające.

Ferdynand Porsche, konstruktor wspaniałych samochodów, w których ginęli nie mniej wspaniali aktorzy (np. James Dean), więziony był kilka lat we Francji za współpracę z nazistowskimi Niemcami, choć nikt o tym nie chce pamiętać. Tak samo jak tego, że Henry Ford był zatwardziałym antysemitą. Wydawał gazetę („The Dearborn Independent”), w której drukował antysemickie artykuły. Był przyjacielem Adolfa Hitlera. Dał mu na urodziny czek opiewający na sto tysięcy marek, a Adolf w podziękę odznaczył Forda Orderem Orła Niemieckiego. Co ciekawe, równie mocno jak antysemityzm, Ford propagował pacyfizm.

Widać zatem, że wielcy ludzie, wynalazcy, odkrywcy i pionierzy automobilizmu pojawiali się w nagłówkach wielu gazet, wzbudzając gorączkowe dyskusje i stając się po prostu bohaterami, identycznie jak pierwsi lotnicy. Odchodzili z tego świata nie zawsze w chwale. Dobrze żyć bowiem – to znaczy nie bać się śmierci. Nieistotne przy tym jest, jak z tego świata odchodzili, ale czego w swym życiu dokonali. Barycki dokonał dla naszej motoryzacji rzeczy wielkiej, mimo że umarł w biedzie i zapomnieniu. I choć jego pojazd nie posiadał własnego napędu ani nigdy samodzielnie nie pojechał, konstruktor przewidywał własny napęd, dlatego jego pojazd uznaje się za „nasz” pierwszy pojazd samobieżny. Choć legendarna Jaskółka Baryckiego sama nie poleciała – o, przepraszam, pojechała – to jednak wiosnę nam uczyniła. Bo od tej właśnie chwili datuje się rozwój motoryzacji na ziemiach polskich.

Pierwsze polskie pojazdy samochodowe

Jak wspomniałem wcześniej, u zarania automobilizmu na świecie Polska, podzielona pomiędzy zaborców, nie istniała na mapie jako samodzielne państwo. Choć wszyscy trzech chciwi zaborcy włączyli po rozbiorze zagarnięte terytoria naszego kraju w swoje organizmy państwowe, to jednak tereny te, niemające ze sobą żadnych powiązań, nie mogły się prawidłowo rozwijać. Pracowano wprowadzić nad automobilizmem, tyle że z dala od izolowanych, zaciemnionych

technicznie zaborczych ziemi, czego efektem był zupełny brak już potem, w tzw. wolnej Polsce, do roku 1922, jakiegokolwiek przemysłu lotniczego, motoryzacyjnego, optycznego, elektromaszynowego, precyzyjnego i przede wszystkim – co najistotniejsze dla motoryzacji – zbrojeniowego. Wyjątki stanowią dwie niezrealizowane inicjatywy: próba budowy fabryki automobili w Krakowie w latach 1911-1912 i fabryki, mającej się nazywać „Automotor”, w 1917 roku we Lwowie. Z trzech zaborców tylko Austriacy nieco w tej dziedzinie odpuścili, bo najwięcej wspólnego z motoryzacją miały wojskowe warsztaty naprawcze działające w Krakowie, Rzeszowie i Brześciu i w mniejszym stopniu nieliczne warsztaty cywilne. Jedyne nieaustriacki warsztat wojskowy mieścił się w Warszawie. O pierwszych znaczących dokonaniach motoryzacyjnych możemy mówić dopiero po odzyskaniu niepodległości w końcu 1918 roku, kiedy przejęto owe jedyne warszawskie warsztaty (Zentrale Automobilwerkesättr der Heeresverwaltung Ober-Ost przy Terespolskiej 34/36) w trakcie niemal pełnej produkcji w czasie ewakuacji Niemców z utraconych przez nich ziem.

Po odzyskaniu niepodległości szybko podjęto pierwsze próby inicjowania rodzimej działalności motoryzacyjnej. Niemieckie zakłady na Terespolskiej nazwano po ich przejęciu Centralnymi Warsztatami Samochodowymi (CWS) i jako pierwsze w Polsce w 1918 roku rozpoczęły swoją działalność. Jako pierwsze

również rozpoczęły produkcję najbardziej znanego przedwojennego, w pełni polskiego samochodu CWS T-1 w 1928 roku, choć... to nie CWS T-1 był pierwszy.

W 1920 roku dwaj warszawiacy: Stefan Kozłowski i Antoni Frączkowski założyli pierwszą w Polsce fabrykę samochodów, mieszczącą się przy ul. Rakowieckiej 23 w Warszawie, w której zbudowano pierwszy polski, mały bo mały, ale jednak samochód, nazwany SKAF lub S.K.A.F (od inicjałów twórców). Zbudowano go w latach 1923-1924. Ten dwuosobowy samochodzik z otwartym nadwoziem napędzany był 1-cylindrowym silnikiem chłodzonym wodą o pojemności 500 cm³ i mocy 9-10,3 KM, który pozwalał na osiągnięcie prędkości maksymalnej 40 km/h. Samochód ten zużywał ok. 8 litrów benzyny i – co niezwykle interesujące – aż litr oleju na 100 km. Wyposażony był w przekładnię cierną i tylny most, nie miał jednak mechanizmu różnicowego. SKAF ważył tylko 300 kg, to jest mniej więcej tyle, co dwie współczesne niemieckie nastolatki. Producent dodawał gratis do każdego egzemplarza samochodu: pompkę, klucz francuski, zmaźnik, odkrętkę, przecinak, młotek, 2 łyżki do gum oraz instrukcję własnoręcznej budowy garażu w postaci skrzyni zamykanej na kłódkę. Wykonano 3 prototypy auta, w tym jeden wyposażony w silnik 2-cylindrowy. Produkcja seryjna niestety nie została uruchomiona, a losy wytwórni nie są znane.

Nie bylibyśmy jednak sobą, gdybyśmy po tym niepowodzeniu o samochodach zapomnieli. Zatem

drugim samochodem była konstrukcja majora inżyniera Mikołaja Karpowskiego, który w 1923 roku skonstruował, a w roku następnym zbudował i 1 czerwca zaprezentował prasie sześćoosobowy samochód o otwartym nadwoziu torpeda nazwany swojsko Polonia. Do jego budowy wykorzystano podzespoły wielu aut innych marek, a jeden jedyny egzemplarz samochodu miał być zachętą dla inwestorów, którzy pomogliby rozpocząć jego seryjną produkcję. Faktycznie Polonia była prawdziwym samochodem i jak na owe czasy była niezwykle konstrukcją. Zbudowano ją w wojskowych Warsztatach Samochodowych nr 1 w Warszawie. Pojazd ten miał 6-cylindrowy silnik o pojemności 4769 cm³ o mocy 45 KM, rozwijał 100 km/h i pelen był niecodziennych rozwiązań, maksymalnie upraszczających konstrukcję czy eksploatację. Wystarczy wspomnieć o odejmowanej, blaszanej misce olejowej, podwieszanym wale korbowym, ułożyskowanym na cienkościennych panewkach, czy o zaślepkach w kadłubie silnika zabezpieczających blok przez rozsądzeniem na wypadek zamarznięcia płynu w układzie chłodzenia. Dzięki niecodziennym rozwiązaniom (np. wymiana kół zębatach w skrzynce biegów zajmowała 16 minut, a wymiana półosi – 30 sekund) samochód był doskonale przystosowany do startów w popularnych ówczśnie rajdach. Polonia miała dwa gaźniki Zenith, iskrownik wysokiego napięcia Bosch, prądnice i rozrusznik elektryczny. Na tablicy rozdzielczej pojazdu znajdowały

się między innymi dwa bardzo istotne wskaźniki: poziomu paliwa i przepływu oleju w układzie smarowania. Silnik był zawieszony dziewięciopunktowo w specjalnej ramie mocowanej do podwozia. Konstrukcja ta wykluczała możliwość uszkodzenia jednostki napędowej w razie deformacji ramy pojazdu. Oś przednia i tylna były zawieszone na resorach piórowych: z przodu póleliptycznych, z tyłu trzyczwarteleptycznych i wyposażone w amortyzatory. Hamulce zamontowane były tylko na tylnej osi.

Konstruktor zamierzał nawet powołać konsorcjum produkujące ten wóz i choć znaleźli się przedstawiciele zagranicznych firm wyrażający chęć zakupu patentów na poszczególne rozwiązania zastosowane w konstrukcji tego samochodu, to ostatecznie inwestora nie znaleziono i wskutek tego seryjnej produkcji samochodu nie podjęto. Towarzystwo Budowy Samochodów Polonia pozostało tylko niespełnionym marzeniem uzdolnionego konstruktora, a jedyny prototyp samochodu skończył jako ozdoba na wystawie sklepu ze słodyczami „Fromboli” przy ul. Marszałkowskiej i jako nagroda na dobroczynnej loterii. Jedyne zdjęcia samochodu zachowały się w miesięczniku „Auto” z 1924 roku. Początki zwykle są trudne.

Interesujące, że inżynier Karpowski był autorem wielu drobnych usprawnień i udogodnień w przeróżnych samochodach. Między innymi znany jest z szeroko reklamowanego w 1924 roku „oszczędzacz benzyny systemu M.K.” (czyli inż. M. Karpowskiego),

dostosowanego do silnika samochodu Ford T. Miał on postać kulkowego zaworka otwieranego z miejsca kierowcy i umożliwiającego dopływ dodatkowego powietrza, a zatem zubożającego mieszankę w rurze ssącej silnika.

W tym czasie w zakładach Ursus uruchomiono produkcję ciągnika („ciągówka”), opartego na amerykańskim wzorcu, z 2-cylindrowym silnikiem naftowym o mocy 25 KM prof. Karola Taylora z Politechniki Warszawskiej. Był to pierwszy produkowany w Polsce ciągnik rolniczy, nadający się także do napędu młockarni, tartaków itp. Do 1925 roku wykonano 100 takich pojazdów

Następną w kolejności – już najbardziej poważną konstrukcją – był samochód Stetysz z roku 1924, skonstruowany wprawdzie we Francji, ale przez Polaka, hrabiego inżyniera Stefana Tyszkiewicza (nazwa auta jest połączeniem pierwszych liter imienia i nazwiska, a czasem i wytwórni, stąd także można spotkać się z nazwą Ralf-Stetysz). Samochód produkowano początkowo w Rolniczo-Automobilowo-Lotniczej Fabryce w Boulogne we Francji, a od 1927 roku już w Warszawie, gdzie powołano na tę okazję Towarzystwo Akcyjne „Rolniczo-Automobilowo-Lotnicza Fabryka Hrabiego Stefana Tyszkiewicza”. Samochód nagrodzono m.in. za blokowany mechanizm różnicowy pozwalający na poruszanie się w trudnym terenie. Stetysza napędzał 6-cylindrowy silnik o układzie klasycznym, produkcji francuskiej firmy Continental, o

pojemności 2760 cm³ i mocy 42 KM przy 2600 obr./min lub też – w wersji słabszej – silnik 1500 cm³ o mocy 20 KM przy identycznych obrotach. Dodatkowym atutem samochodu był prześwit aż 300 mm, ułatwiający poruszanie się po drogach fatalnej jakości, których – już tradycyjnie w Polsce – była i jest nadal większość (boję się, że będzie już tak zawsze). Nadwozie Stetysza wytwarzano w firmie lotniczej Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie.

Samochód okazał się nadzwyczaj udaną i przemyślaną konstrukcją. Nie tylko brał z powodzeniem udział w krajowych czy zagranicznych zawodach, ale prezentowany był również w Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Paryżu w 1926 roku. Uznaje się to za debiut naszego automobilizmu na tej słynnej wystawie. Powodzenie samochodu doprowadziło do podjęcia decyzji o uruchomieniu seryjnej produkcji w 1929 roku na terenie hali Zakładów Mechanicznych K. Rudzki w Warszawie, gdzie zbudowano pierwsze 20 samochodów. Dalszą produkcję przekreślił wybuch pożaru w niezupełnie jasnych okolicznościach, a hrabiemu nie wystarczyło już pieniędzy na odbudowę hal strawionych przez ogień. Łącznie powstało około 200 egzemplarzy Stetysza. Zniechęcony twórca przeniósł swe zainteresowania na handel samochodami zagranicznymi, biorąc udział we wprowadzeniu do Polski samochodów koncernów Fiat i Mercedes.

Zupełnie inny los spotkał samochód innego entuzjasty z Krakowa, inżyniera Adama Glucka-Głuchowskiego. Swoją automobil nazwał dźwięcznie Iradam, co powstało ze zlepiania imion twórcy i jego żony Ireny. Samochód zresztą także nazywano po prostu Adam Gluck. Na przełomie lat 1926-1927 powstały 3 sztuki tej niezwyklej konstrukcji, a każdy egzemplarz, co ciekawe, wyposażono w inny silnik: pierwszy – w 2-cylindrowy o pojemności skokowej pół litra, firmy Total, drugi – w 1-cylindrowy o pojemności 600 cm³, produkcji JAP, trzeci – w 2-cylindrową odmianę tego samego silnika o pojemności powiększonej do 980 cm³. Konstrukcję samochodu oparto na niecodziennych założeniach konstrukcyjnych, takich jak na przykład trzymiejscowość – kierowca siedział z przodu, mając za sobą dwa miejsca dla pasażerów. Napęd na tylne koła przenoszony był za pomocą giętkich wałków z zazębiających się elementów przegubowych umieszczonych w otulinie ze stalowego drutu. Na uwagę zasługują także wtrysk paliwa, dwucylindrowe silniki w układzie bokser czy przenoszenie napędu za pomocą zmiennika momentu obrotowego w postaci hydraulicznej skrzynki biegów! Prototypy wykonano częściowo przy udziale Huty Ludwików w Kielcach. Były one badane przez ponad 15 lat, po czym decyzja huty o wycofaniu się z dalszego uczestnictwa w projekcie położyła kres nadziejom na produkcję tego samochodu. Mimo że samochody spisywały się doskonale podczas wszelkich prób i

zbierały przychylne opinie, konstruktor nie potrafił znaleźć producenta, bezskutecznie podejmując próby i nie szczędząc ku temu wysiłków. Nie byłbym sobą, gdybym nie nadmienić, że naszego Iradama przypadkiem bardzo przypominał opracowany znacznie później niemiecki Hanomag Komissbrtot. „Przypadkiem” to jednak można się potknąć na krawężniku. Ach, ci Niemcy...

W 1927 roku inny śmialek, mój imiennik zresztą – Aleksander Libermann, uruchomił w Warszawie przy ul. Złotej 64 częściową produkcję średniej wielkości samochodów AS, budowanych przez Towarzystwo Budowy Samochodów AS z siedzibą w Warszawie przy ul. Srebrnej 16. AS był samochodem o klasycznym układzie napędowym, wyposażonym w silnik i podzespoły importowane z Francji (jednostki napędowe S-1 zastosowane w AS miały moc 6-17 KM, S-2 – 10-26 KM, produkowane zaś były przez firmy Chapuis-Dornier, Ruby oraz CIME) i karoserię powstałą w Szydłowieckiej Fabryce Powozów Braci Węgrzeckich. Łącznie w trzech krótkich seriach wykonano blisko 200 sztuk tych samochodów. Najliczniej wykorzystywano je potem jako warszawskie taksówki, a jeden z ostatnich egzemplarzy posłużył nawet jako fragment barykady przy ulicy Wilczej w czasie powstania warszawskiego.

Wspomnieć trzeba także o innym niewielkim samochodzie: o dwumiejscowym automobilu inżyniera Władysława Mrajskiego, który był jednocześnie współtwórcą budowanego równolegle samochodu CWS

T-1, o którym nieco później. Zgodnie z modą ówczesnych czasów swoją autorską konstrukcję Mrajski nazwał od swoich inicjałów – WM. Samochodzik napędzany był 2-cylindrowym silnikiem o przeciwsobnym układzie cylindrów o pojemności skokowej 733 cm³ i ważył tylko 350 kg. Samochód pojawił się w październiku 1928 roku w liczbie dwóch prototypów – jako kabriolet oraz z zamkniętym nadwoziem. Co bardzo nietypowe w tamtych czasach, jego zbiorniki paliwa pozwalały na zasięg bliski 1200 km, a WM doprawdy nie był tak oszczędny jak VW Lupo 3L. Niestety samochodzik ten nie był produkowany seryjnie na skutek wycofania się wytwórni Steinhagen i Stransky z finansowania projektu, kryzysu lat 30. i podpisania umowy licencyjnej na wytwarzanie samochodów Fiat w przedwojennej Polsce.

Inną konstrukcją, tym razem autorstwa inżyniera Stefana Pragłowskiego, był nieco młodszy, bo już z początku lat 30., napędzany 3-cylindrowym silnikiem dwusuwowym samochód Radwan, produkowany przez wytwórnię Steinhagen i Stransky. Jedyny prototyp powstał na rok przed wybuchem II wojny światowej, lecz jej wybuch przekreślił produkcję seryjną auta. Niemniej wart podkreślenia jest fakt, że sławne sprzężone zawieszenie francuskiego Citroëna 2V, zaprezentowanego po raz pierwszy publicznie w 1948 roku, znalazło się znacznie wcześniej, bo już 1932 roku, w innej konstrukcji inżyniera Stefana Pragłowskiego, mianowicie w samochodzie Galkaroku W marcu 1931

roku konstruktor złożył dyrekcji Galicyjskiego Karpackiego Naftowego Towarzystwa Akcyjnego z siedzibą we Lwowie, którego sam był członkiem, obszerny memorial, w którym wyjaśnił celowość budowy oraz założenia konstrukcyjne niespotykanego wówczas tzw. popularnego samochodu. Maksymalnie uproszczony i możliwie najtańszy pojazd miał być wykonywany w dużym zakresie z najtańszych i ogólnie dostępnych materiałów. W efekcie budowano go z drewna pozyskiwanego z tartaku wspomnianego już koncernu. Technologia produkcji pomyślana była w taki sposób, aby do wytwarzania samochodu potrzebne były tylko nieskomplikowane obrabiarki do drewna i metalu, prasa oraz typowe urządzenia kuzienne, odlewnicze czy lakiernicze itp. Do napędu, aby nie komplikować niepotrzebnie konstrukcji, zastosowano angielski czterosuwowy, dwucylindrowy silnik BSA w układzie widlastym, chłodzony powietrzem, zasilany grawitacyjnie paliwem, jego rozruch umożliwiał zaś prądnico-rozrusznik lub starter nożny typu motocyklowego. Planowano zastosowanie dwóch typów silników czterosuwowych o pojemności 1,1 l i 1,2 l oraz dwusuwowych 500 i 750 cm³, a także możliwość zbudowania innej karoserii. Samochód wyposażony był w taśmowe hamulce mechaniczne, które oczywiście hamowały symbolicznie, jak we wszystkich samochodach z tamtego okresu. Do przeniesienia napędu zastosowano przekładnię hydrokinetyczną własnej konstrukcji, umożliwiającą progresywną zmianę

przełożeń, jednak z koniecznością ręcznego sterowania przepływem cieczy, aby móc dostosować przełożenie do warunków jazdy. Zastosowanie takiej przekładni wyeliminowało sprzęgło i była to pierwsza rzecz, jaką różnił się pojazd Pragłowskiego od innych ówczesnych samochodów. Następną nowością był brak mechanizmu różnicowego, który zastąpiło sprzęgło jednokierunkowe, czyli tzw. wolne koła w piastach kół napędowych. W przypadku jazdy w tył lub np. pod górę po łuku wyłączało się działanie wolnobiegu za pomocą sprzęgieł kłowych. Napęd był przenoszony na przednie koła, a w seryjnej produkcji planowano zastąpienie przegubów krzyżkowych przegubami homokinetycznymi. Instalację elektryczną i niektóre detale wyposażenia mieli dostarczać wyspecjalizowani poddostawcy. Budowę prototypowego egzemplarza ukończono jesienią 1932 roku we Lwowie, a cenę oszacowano na poniżej 4000 zł, podczas gdy – dla przykładu – jeden z najtańszych wtedy samochodów w Polsce („DIW”) kosztował ponad 5500 zł, a Fiat 508 – blisko 7200 zł. Powstał jeden egzemplarz.

Kolejny samochód, Lux-Sport (LS lub PZInż 403), opracowany został przez najzdolniejszych polskich fachowców w budowaniu samochodów podzielonych na trzy zespoły: nadwoziowy – pod kierownictwem Stanisława Panczakiewicza, podwoziowy – pod kierunkiem inżyniera Kazimierza Studzieńskiego oraz silnikowy – prowadzony przez inżyniera Rytle. Całość koordynował inżynier Zygmunt Okołów. W wyniku

tych wysiłków w 1934 roku powstał projekt dużego luksusowego samochodu przeznaczonego dla władz państwowych, wojskowych i dyplomacji. Początkowo 5-7 miejscowy LS, którego blaszano-drewniane opływowe nadwozie było gotowe w 1935 roku, był napędzany podrasowanym 6-cylindrowym silnikiem widlastym Fiat 1228 o mocy 75 KM, a w 1936 roku – już właściwym 8-cylindrowym silnikiem widlastym (model 405). Notabene silnik ten miał być zastosowany także do napędu czołgu pływającego (model 130).

Samochód miał reflektory wbudowane w błotniki, migające kierunkowskazy, półautomatyczną, a więc umożliwiającą przełączanie biegów pod obciążeniem, skrzynkę biegów francuskiej firmy Cotal i napęd na tylne koła. Oprócz tego wszystkie koła zawieszone były niezależnie – czego nie miał nawet FSO Polonez – na podwójnych wahaczach poprzecznych, a elementami sprężystymi były długie drążki skrętne z mechaniczną regulacją naciągu. Samochód był oparty na ramie złożonej z profili o przekroju ceowym, która w przedniej części rozdwajała się na łożo dla jednostki napędowej. Superhalonowe ogumienie o miękkiej osnowie, wykonane na specjalnie zamówienie, dostarczyła poznańska fabryka Stomil. Badania samochodu rozpoczął we wrześniu 1936 roku Aleksander Runnel. Po przejechaniu kilkudziesięciu tysięcy kilometrów wprowadzono jedynie niewielkie zmiany, po czym wykonano części do budowy następnych 3 egzemplarzy. Ostatecznie jednak powstał

jeszcze tylko jeden egzemplarz (ogółem więc drugi i ostatni) w 1938 roku. Konstrukcja okazała się bardzo udana i nowoczesna, więc zapadła decyzja o uruchomieniu produkcji seryjnej w 1941 roku. Zastanawiająca, bo aż czteroletnia, zwłoka wynikała z faktu, że według umowy licencyjnej z Fiatem nie można było uruchomić produkcji seryjnej własnego samochodu do czasu wygaśnięcia tej umowy, czyli do 1940 roku. I znów okazało się, jak bardzo Niemcy są bezczelni. Zbudowano bezpardonowo wierne kopie samochodu LS w Niemczech – były to: Hanomag 1,3, a także Adler Typ 10.

Specjalne miejsce wśród legend polskiej motoryzacji należy się także innemu osiągnięciu polskich konstruktorów, samochodowi AW, opracowanemu na 2 lata przed hitlerowską agresją, na prywatne zlecenie przemysłowca Antoniego Więckowskiego. Ta niezwykle poważna i zaawansowana inicjatywa była przewidziana – jako samochód popularny – do masowej produkcji i miała duże szanse powodzenia. Zleceniodawca był rzemieślnikiem, znanym ze swoich zdolności fachowo-organizacyjnych, który w połowie lat 20. uruchomił warsztat samochodowo-naprawczy przy ulicy Nowogrodzkiej 39 w Warszawie. Następnie stworzył małą fabryczkę produkującą na Bielanych chłodnice, a także zbiorniki dla przemysłu lotniczego, która wraz z upływem lat przekształciła się w duże Zakłady Metalowe Bielany, budujące nadwozia autobusowe i elementy konstrukcyjne samolotów. Samochód AW

zbudowali pracownicy Biura Studiów PZInż – silnik skonstruował inżynier Jan Werner, podwozie – inżynier Mieczysław Dębicki, a nadwozie – inżynier Mieczysław Łukawski. Pomagał im także Ludomir Jakusz. Efektem ich prac był 4-5 miejscowy samochód osobowy, napędzany 4-cylindrowym silnikiem gaźnikowym o mocy 30 KM przy 3600 obr./min, zaopatrzony w synchronizowaną skrzynkę biegów i napęd na tylną oś. Zawieszenie samochodu składało się z niezależnych wahaczy poprzecznych (oś przednia) i tylnej osi sztywnej, podpartej na resorach piórowych. W latach 30. było to niezwykle nowatorskie rozwiązanie, a i w FSO Polonez nikt się na nie skarżył. Sztywne nadwozie zbudowane na ramie pozwalało na rozmaite, i bardzo estetyczne zresztą, karosowanie. Nowoczesne zawieszenie, jak i duże opony niskociśnieniowe dały w efekcie wysoki komfort jazdy nawet na marnej jakości polskich nawierzchniach.

Zakłady Więckowskiego, ciągle się rozwijając i powiększając asortyment produkcji, od niewielkiego warsztatu w 1925 do 1937 roku rozrosły się w świetnie prowadzone i oparte na solidnych filarach finansowych zakłady zatrudniające kilkuset pracowników. Więckowski uzyskał przed wybuchem wojny znaczne kredyty bankowe, które pozwoliły mu na początku 1939 roku, po uzyskaniu pozytywnych wyników badań dwóch prototypów, przystąpić do budowy fabryki tego samochodu na specjalnie zakupionym terenie w Łomiankach. Ze względu na wspomniane wcześniej

solidne podstawy kapitałowe, doświadczenie inżynierów konstruktorów i zaplecze szybko rozwijających się zakładów Bielany była to najbardziej realna inicjatywa uruchomienia pierwszej w Polsce seryjnej produkcji w pełni krajowego samochodu, tym bardziej interesująca, że w pełni prywatna i prawdopodobnie silnie konkurencyjna dla produkowanych wtedy masowo Fiatów 508.

I chyba jedynie z wyjątkiem tej ostatniej próby wszystkie inne prywatne inicjatywy uruchomienia masowej lub choćby wielkoseryjnej produkcji polskiego samochodu pozostawały wtedy bez szans. Złożyło się na to kilka zasadniczych przyczyn. Przede wszystkim były to: brak opracowania produkcji na odpowiednim poziomie konstrukcyjnym i technologicznym, co było zwykle powodem wycofywania się inwestorów ze względnie niepewnego interesu, przypadek (o ile pożar hali Tyszkiewicza był przypadkowy), zbyt słabe podstawy finansowania projektu czy niewłaściwy dobór koncepcji pojazdu (zbyt duży, a zatem zbyt drogi). Mimo to trzeba pamiętać, że te rodzime konstrukcje samochodowe, choć niewprowadzone do seryjnej produkcji, były doskonałą prezentacją możliwości naszych konstruktorów, którzy daleko wyprzedzili motoryzacyjne trendy tamtych lat. I dzięki temu zasługują, aby o nich pamiętać. Natomiast zupełnie osobną kartą historii naszej motoryzacji były państwowe inicjatywy produkcji samochodów osobowych.

Pierwszy polski samochód seryjny

Polskę, która pojawiła się po rozbiorach na politycznej mapie Europy, charakteryzował zastój w przemyśle motoryzacyjnym. Brak było rodzimych konstrukcji samochodowych. Sytuację mogła poprawić działalność – powstałych w miejsce Zentrale Automobilwerkesäutr der Heeresverwaltung Ober-Ost – Centralnych Zakładów Samochodowych, producenta pierwszego polskiego samochodu seryjnego CWS T-1.

Początkowo zakład zajmował się tylko doprowadzeniem do stanu względnej używalności tego, co w kraju pozostało po wojnie, czyli poniemieckich, pofrancuskich i poamerykańskich samochodów, gromadząc także zapasy części i całego powojennego demobilu. CWS naprawiały i przygotowały do eksploatacji różne pojazdy, wśród których, oprócz samochodów, znalazły się nawet czołgi. Także tutaj montowano amerykańskie – niezwykle popularne wtedy, a dziś legendarne samochody – Ford T. Równolegle jednak prowadzono prace o charakterze doświadczalno-produkcyjnym, których najbardziej widocznym efektem było wypuszczenie serii 16 egzemplarzy samochodów pancernych, uznanych za pierwszą polską konstrukcję seryjną. Samochody te wzięły m.in. udział w Bitwie Warszawskiej oraz zagonie na Kowel. Ten wojskowy pojazd bojowy zbudowano w 1920 roku ze zmodyfikowanego nadwozia samonośnego o ładowności 1,2 t, opartego właśnie na zespołach

podwoziowych i silniku Forda T. Oznaczony jako Tf-c (FT-B) był naszym pierwszym seryjnym samochodem, tyle że – po pierwsze – nie w pełni polskim, a – po drugie – samochody pancerne rzadko są popularne wśród użytkowników cywilnych. Niemniej oddajmy cesarzowi, co cesarskie, i kilka słów o nim skreślmy, tym bardziej że dotyczą one sedna sprawy. Pancerka miała ośmiomilimetrowy pancerz, wyposażona była w obrotową wieżyczkę na kształt czołgowej, ale zamiast działa zamontowano w niej karabin maszynowy. Pancerki te wzięły udział w końcowej fazie starć z bolszewikami z dobrym skutkiem. Walki polsko-radzieckie przetrwało 12 z 16 (17) pancerek. Sowieckim hordom Józef Klemens Piłsudski dał mocno bobu, wojna się skończyła, a po historycznym zwycięstwie prawdziwy, cywilny i polski samochód Polakom był jeszcze bardziej potrzebny. Opracowano zatem wytyczne kierunkowe budowy przemysłu samochodowego – zakładały one uruchomienie produkcji motorowego sprzętu bojowego, który wytwarzaliby jedynie polscy producenci z ewentualną możliwością użycia zespołów licencyjnych, jednak pod warunkiem ich pełnej produkcji w kraju. Produkcja na rynek cywilny musiała być zunifikowana ze sprzętem wojskowym – głównie w odniesieniu do silników i skrzyń biegów, stanowiąc ewentualną rezerwę mobilizacyjną. Kolejnym założeniem były właściwości trakcyjne umożliwiające poruszenie się po drogach o bardzo słabej jakości, czyli naszych polskich.

W latach 1922-1924 trwały intensywne prace nad opracowaniem konstrukcji samochodu osobowego zbudowanego całkowicie od podstaw. Efektem było zaprezentowanie samochodu w czasie V targów Wschodnich we Lwowie w 1925 roku. Był to CWS T-1, powstały głównie w wyniku entuzjazmu twórców, a więc Tadeusza Tańskiego, Roberta Gabauda i Stanisława Panczakiewicza.

Rysunki techniczne silnika przygotowano już w połowie 1922, a w roku następnym silnik był zbudowany. Z braku jednak prototypu, w którym można by go zamontować, do prób drogowych, m.in. podczas Rajdu Polski w 1924 roku, w tę właśnie jednostkę wyposażono nadwozia samochodów Dodge. Był to 4-cylindrowiec o mocy 45 KM i pojemności 3,0 l z aluminiowym kadłubem i głowicą, w której umieszczono zawory. Wszystkie testy silnik przeszedł pomyślnie i podjęto się produkcji w krótkich seriach. W tym czasie opracowano wreszcie całą resztę, a więc samochód był gotowy. Wyróżniał się niecodzienną cechą, czymś, w co dziś mi – jako użytkownikowi samochodu, motocykla, samolotu i jeszcze kilku innych maszyn napędzanych silnikiem spalinowym, nie wyłączając kosiarki i piły – jest naprawdę trudno uwierzyć. Otóż dzięki unifikacji wszystkich połączeń gwintowanych, z zastosowaniem śrub gwintu M10 x 1,5 oraz gwintu świecowego M18 x 1,5, samochód można było rozebrać na najdrobniejsze części – łącznie z jednostką napędową i skrzynią biegów – za pomocą

tylko dwóch dwustronnych płaskich kluczy i wkrętaka! Genialne! Cały warsztat w kieszeni roboczych spodni na szelkach z kieszenią na kłacie. Cecha ta znakomicie ułatwiała wszelkie remonty i naprawy.

Samochód zbudowano w licznych odmianach nadwoziowych (z czego około 250 w wersji sanitarnej i 50 w ciężarowej). CWS T-1 produkowany był z nadwoziem otwartym (torpedo), a także jako kabriolet, kareta, berlina i faux 0,5 t (dzisiejszy pick-up) oraz w wersji sanitarnej. Brał udział w różnego rodzaju konkursach i imprezach, przy czym wszędzie był bardzo pozytywnie oceniany, a prasa rozpisywała się nad jego walorami. Nawet niemieckie czasopisma publikowały zdjęcia i rysunki techniczne, z komentarzem, że ze względu na swoją nowoczesność CWS T-1 będzie bardzo modny i prawdopodobnie chętnie nabywany, mimo że jego produkcja rozpocznie się nie wcześniej niż w 1927 roku. Nawiasem mówiąc, ciekawe, skąd o tym wiedzieli.

Tymczasem Centralne Zakłady Samochodowe w marcu 1928 roku stały się częścią Państwowych Zakładów Inżynierii, które podjęły się doprowadzenia konstrukcji samochodu do tzw. dojrzałości, chcąc umożliwić w tym samym roku podjęcie seryjnej produkcji. Zamierzano wypuścić serię 400 sztuk samochodów i 150 silników, które miały być wykorzystywane do napędu wojskowych pontonów, a także wyciągarek balonowych. Ostatecznie wykonano 500 samochodów osobowych, głównie karet, 250

saniterek, a także około 50 półciężarówek i 200 silników dla wojsk inżynieryjnych. Pomimo że CWS T-1 był samochodem wytrzymałym i udanym, odznaczającym się dobrymi właściwościami terenowymi jak na pojazd z napędem na tylną oś, to nie cieszył się zainteresowaniem prywatnych nabywców (był duży i drogi). Postulat pełnej zamienności elementów konstrukcji (silniki, skrzynie itp.) nastroczał także kłopotów z koniecznością kosztownej wymiany istniejącego już parku obrabiarkowego. Uznając w ten sposób, że pełne utechnologicznie dalszej produkcji seryjnej będzie zbyt drogie, a i tak nie spopularyzuje to samochodu, zdecydowano – decyzją rządową w 1931 roku – nie produkować go dalej. Argumenty te jednak – co warto podkreślić – wynikały także z tego, że przygotowywano się do rozpoczęcia produkcji licencyjnych Fiata, któremu nie w smak było konkurowanie z jakąkolwiek rodzimą konstrukcją.

Przed decyzją o likwidacji produkcji samochodu CWS T-1 konstruktor samochodu, Tadeusz Tański, wykonał jeszcze jeden prototyp samochodu, oznaczony jako CWS T-8, z 8-cylindrowym silnikiem o pojemności 2964 cm³, o mocy 80-100 KM, z nadwoziem autorstwa Stanisława Panczakiewicza, o podobnych założeniach jak CWS T-1. Również w jednym egzemplarzu powstał CWS T-4, tym razem z silnikiem 4-cylindrowym o pojemności 1500 cm³, który był pomniejszonym silnikiem samochodu CWS T-8 (bocznoszaworowy). Wszystkie trzy silniki zbudowano z tych samych części.

Wał w T-4 oparto na trzech łożyskach kulkowych. W T-8 były dwa takie wały, ponieważ aby wbudować środkowe łożysko, należało podzielić wał na połowę. Takie samo rozwiązanie zastosowano kilkadziesiąt lat później w silnikach Skody do ciężarówek i autobusów. Zastosowano głowice typu Ricardo, co dało stopień sprężania wynoszący 5:1. Silnik wbudowano w nadwozie samochodu Skoda, w którym miała przejść próby drogowe. Panczakiewicz jednak zbudował w szybkim tempie bardzo ładne i estetyczne nadwozie otwarte, w nim więc zamontowano silnik, a przez długie lata T-8 służył jako samochód dyspozycyjny dyrektora CWS.

Samochody CWS T-8 i CWS T-4 (znany także pod oznaczeniem CWS T-2) stanowiły rozwojowe wersje pierwszego seryjnie produkowanego w pełni polskiego samochodu, którym niewątpliwie był CWS T-1, a który przegrał w konfrontacji z Fiatem. Poszło jak zwykle o kasę – a niestety nie o jakość – i wygrali ci od pasty i sosu pomidorowego z Turynu, którzy naprawdę dobrzy są tylko w patrzeniu w rachunki i w bezustannym jęczeniu. Związanie się licencją z Fiatem było bardzo źle odbierane w kręgach motoryzacyjnych, tym bardziej że zdecydowano natychmiast zaprzestać produkcji CWS, a wszystkie niedokończone samochody – zniszczyć. Cieszyli się jedynie ci, którzy otrzymali stanowiska w nowo powstającej organizacji wytwarzania i sprzedaży licencyjnych samochodów Fiat 508 i Polski Fiat 508.

Interesująca jest sprawa zamówienia samochodów sanitarnych CWS T-1 dla Polskiego Czerwonego

Krzyża. Zbudowano 25 pierwszych egzemplarzy, kiedy pojawiła się sprawa licencyjnej produkcji samochodów włoskich. Dyrekcja PCK zdecydowała się zatem na swego rodzaju konkurs. Polegał on na tym, że zbudowane w CWS sanitarki T-1 miały stanąć do walki z włoskimi Fiatami 614 na trasie rajdu szosowo-terenowego, a zwycięska marka miała być zakupiona. Rajd rozegrano w okolicach Warszawy, samochody były maksymalnie obciążone i poruszały się w większości po fatalnej jakości drogach terenowych, ale także po drogach utwardzonych. Mimo trudnych warunków sanitarki CWS T-1 przeszły próbę doskonale – wszystkie samochody, które wystartowały, osiągnęły metę bez uszkodzeń. Był to wyczyn, który nie udał się ani jednej maszynie włoskiej – żadna nie osiągnęła linii mety. I co? Otóż to włoskie samochody zostały wybrane do zakupu! Zaskakujące? W naszej durnej rzeczywistości nie powinno to dziwić – idiotyczne decyzje nie były powojennym wynalazkiem. Zdążyliśmy się już do tego przyzwyczaić. Choć samochody CWS były bardzo wytrzymałe, to jednak do czasów współczesnych nie zachował się żaden egzemplarz CWS T-1, chociaż widywano je na ulicach jeszcze w latach 50.

Nieudany początek

Jednym z najbardziej legendarnych polskich pojazdów jest motocykl Sokół. W związku z jego rzadkością, niecodzienną konstrukcją, jak również

niebawoma ostatnio popularnościami wśród kolekcjonerów i miłośników weteranów – narosło wokół niego wiele mitów. Nie dziwny się jednak temu – legenda ma swoje prawa. Tyle że prawda nie jest taka oczywista.

Kiedy po odzyskaniu niepodległości Polska dźwigała się ze zniszczeń po I wojnie światowej, nieświadoma jeszcze tego, co wkrótce nastąpi przez niepowstrzymany oblęd pewnego malarza z Braunau am Inn, pojawiło się u nas ponad 20 różnych udanych i mniej udanych konstrukcji jednośladowych. Nazwą chyba najbardziej znaną każdemu, kto ma choć blade pojęcie o motocyklach, jest oczywiście Sokół. Prawda jest jednak trochę bardziej skomplikowana, warto więc wiedzieć, o czym tak naprawdę jest mowa. Z drugiej strony historia, która ma niejasności, jest bardziej interesująca – tak samo jak kobieta, która nie daje poznać po sobie, czy da się uwieść.

W owym czasie w Rzeczypospolitej zaistniała potrzeba stworzenia własnego motocykla, który spełniałby najważniejsze zadanie: służbę odradzającemu się państwu. Można by rzec, że powstała jednośladowa wersja samochodu CWS T-1. Otóż 5 maja 1927 roku Wojskowy Instytut Inżynierii na potrzeby konkursu opracował specyfikację nowej konstrukcji dla armii. Miał to być motocykl jednoosobowy bez wózka albo też dwuosobowy z wózkiem bocznym przystosowanym do przewozu materiałów. Masa motocykla miała wynosić ok. 110 kg, a prędkość maksymalną na poziomie 80 km/h zapewniałby silnik dwucylindrowy. Konkursu nie

rozstrzygnięto, bo i nie było z czego wybierać. Ogłoszono go więc ponownie w październiku następnego roku z terminem zamknięcia 1 lutego 1929 roku, przy czym – zapewne mając na uwadze wcześniejsze niepowodzenie – sprecyzowano nieco inaczej wytyczne dla przyszłej armijnej maszyny. Żądano teraz dodatkowo, by moc wynosiła 18 KM, pojemność skokowa 1000 cm³, a ciężar z wózkiem nie przekraczać miał ok. 190 kg. Ważnym warunkiem było dopuszczenie do przetargu wyłącznie polskich firm – produkowałyby one motocykl tylko w Polsce, dzięki czemu producent mógłby liczyć na wsparcie państwa. Przetarg ten, czy bardziej konkurs, zakładał ponadto nagrody pieniężne za najlepsze osiągnięcia: 6000 zł za pierwsze miejsce oraz po 2000 zł dla następnych lokat. Szmer banknotów oraz wizja dużych zamówień publicznych, gdyby konstrukcję zaakceptowało wojsko, były sporym dopingiem dla większych i mniejszych firm polskich oraz zagranicznych.

Napłynęło kilka propozycji spoza Polski, m.in. francuskie Ren-Gillet czy belgijski FN (Fabrique Nationale de Guerre), jednak ze względu na wcześniej postawiony warunek wyłącznie rodzimej produkcji – z obcych producentów pod uwagę brana była wyłącznie oferta Vickers-Amstrong LTD, którzy obiecywali produkcję swojego B-28 lub E-28 na ziemiach polskich. Propozycją krajową była oferta Polskiego Towarzystwa Technicznego i Przemysłu „Polthap”, które chciało montować motocykle angielskiej firmy Humber LTD, a

także dwucylindrowy, widlasty motocykl Lech, projektu Władysława Zalewskiego, o pojemności 500 cm³. Ofertę tę odrzucono mimo zapewnień, że motocykl produkowany jest w całości z elementów krajowych. Po sprawdzeniu okazało się, że jest to nieprawdą, a do budowy prototypu przystąpiono nawet bez stworzenia rysunków technicznych. Nie dość, że konstrukcję Lecha oparto na komponentach zachodnich, to na dodatek motocykl budowano w bardzo prymitywnych warunkach. Zatem Lech wkrótce odszedł w niepamięć.

Jednocześnie Państwowe Zakłady Inżynierii, w których składzie znajdowały się CWS (Centralne Zakłady Samochodowe) w latach 1927-1929, pracowały nad własną konstrukcją. Nie jest jasne, kiedy dokładnie rozpoczęły się te prace, wiadomo jednak, że na pewno przed 11 maja 1928 roku – wówczas przedstawiono pewne szczegóły powstającej konstrukcji. Miał to być trzybiegowy motocykl z wózkiem, napędzany dwucylindrowym silnikiem cztero-suwowym o pojemności 998 cm³ i mocy ok. 16 KM, spełniający wyznaczone mu zadania, tj. przewóz 2-3 osób, bagażu, broni czy amunicji o masie do 200 kg, radiostacji polowej dla jednostki bojowej z ckm-em. Motocykl miał stanowić techniczne odzwierciedlenie maszyn amerykańskich, dobrze znanych i użytkowanych w polskiej armii. Konstrukcja nadwozia bazowała na Harleyu-Davidsonie, a silnik był niemal wierną kopią jednostki Indiana.

I wygrał. Niestety nowy produkt, zbudowany w latach 1930-1932 pod kierunkiem inż. Bolesława Fuksiewicza w liczbie ok. 200 egzemplarzy, zamiast spełnić pokładane w nim nadzieje narodu, sromotnie je zawiódł. Kopia amerykańskiej konstrukcji nie była bowiem ani idealna, ani jej wykonanie nie było majstersztykiem. Subtelne modyfikacje pierwowzoru, jakich dokonali polscy konstruktorzy, nie zacieraly podobieństw do amerykańskich wzorców, a maszyny zamiast oryginalności i niezawodności wykazywały wiele dokuczliwych usterek. Najczęstszym defektem było urywanie się zaworów, wybijanie gniazd zaworowych, ścieranie się powierzchni krzywek rozrządu, pękanie sprężyn przedniego zawieszenia i łącznika mocującego boczny wózek. Do drobnych, lecz istotnych, wad należało także niewłaściwe umiejscowienie dźwigni rozrusznika nożnego (pomiędzy wózkiem a motocyklem), co było przyczyną częstych, bolesnych i denerwujących urazów stopy uderzonej o łącznik przyczepki i kolana o jej krawędź.

Nic zatem dziwnego, że pierwsze 50 motocykli z wózkiem bocznym, przekazane do pracy w poczcie, szybko wycofano, aby usunąć usterki w następnej partii produkcyjnej. Był to już jednak nieudany początek. Nic jednak nie dzieje się bez przyczyny i bez niepotrzebnych ofiar...

Nowe motocykle na skutek swoich wad nie zyskały poparcia ani państwa finansującego jego produkcję, ani tym bardziej swoich użytkowników. I choć powstało

kilka różnych wersji, potem ulepszonych, to żadna z nich nie zdołała odnieść większego sukcesu. Jednak nie wieszajmy zbyt wcześnie psów na Sokole, bo nie jest on wcale winny. Po pierwsze dlatego, że CWS M-55 – bo to o nim mowa – wcale nie był Sokolem, choć bardzo go przypominał, po drugie zaś, będąc pierwszym polskim seryjnie produkowanym motocyklem, stworzył solidne, choć może nie najszcześniejsze, podwaliny pod produkcję naprawdę udanych jednośladów, których era właśnie się zbliżała. Mały kroczek wytwórni w przód stał się wielkim krokiem w przyszłość polskiego przemysłu motoryzacyjnego. We mgle przyszłości jawił się bowiem jego dumny i nawet bardziej legendarny następca: CWS M-111, a właściwie CWS M-III, który dopiero od 1936 roku uzyskał dumną nazwę Sokół.

Nasz drapieżny ptak

Wreszcie przyszedł jego czas. Drapieżny ptak o dumnej sylwetce, wszechwidzącym spojrzeniu, uzbrojony w silny dziób i ostre szpony – legendarny polski motocykl. Dziś kultowy polski zabytek, jednośladowy mit. Pożądany i drogi okaz kolekcjonerski. Czym się wyróżnia? Skąd się bierze popularność tego, w końcu rzadkiego, motocykla, który coraz częściej i liczniej widzimy na imprezach motocyklowych? Jaka jest jego historia? Spokojnie, nie wszystko naraz.

Po kłapie CWS M-55 – opisywanym przez urocze dziennikarki z niebieskimi oczami spoglądającymi spod mądrych okularów, na które ciągle spada im jasna grzywka, jako „prototyp motocykla Sokół” – nadal nie

mieliśmy własnego motocykla, który był coraz bardziej potrzebny. Zabrano się więc do prawdziwej pracy – i tak urodził się prawdziwy Sokół.

W 1931 roku, jeszcze podczas produkcji CWS M-55, zdecydowano o konieczności stworzenia nowego, ciężkiego motocykla, przeznaczonego głównie dla wojska. Podjęto prace mające na celu wyeliminowanie licznych niedociągnięć i wad CWS M-55 w nowym motocyklu. Jeszcze raz określono wymagania co do jego seryjnej produkcji. Zweryfikowane na nowo założenia konstrukcyjne stawiały twórcę, inżyniera Zygmunta Okołowa, przed niezwykle trudnym zadaniem. Wojskowe przeznaczenie motocykla było bezsprzecznym priorytetem, szczególnie że jego produkcję finansowało państwo, a to determinowało bardzo wysokie wymagania, czasem nawzajem się wykluczające. Motocykl musiał być niezawodny i charakteryzować się doskonałymi warunkami jezdnyymi w bardzo zróżnicowanym terenie, a więc na drogach utwardzonych i na bezdrożach. Do tego – zakładając z góry, że będzie używany w czasie działań wojennych – miał być niemal niezniszczalny, przy tym odporny na nieumiejętną obsługę i mało fachowy serwis oraz jednocześnie zdolny do wykonywania bardzo różnych zadań. Takie założenia wymagały poważnych kompromisów, które jednak – jak się wkrótce okazało – były możliwe do osiągnięcia. W efekcie powstał bardzo ciężki motocykl, a co za tym idzie – mało ekonomiczny, nienowoczesny, którego cena plasowała się na poziomie

cen niewielkich samochodów. Niemniej jednak nowa konstrukcja, oznaczona jako CWS M-III, wyróżniała się dobrymi parametrami jezdnyymi, funkcjonalnością, łatwością obsługi, a jego pozorna wada, czyli nienowoczesność, która tak przerażała konstruktorów w końcowym rozrachunku, stała się jednak zaletą.

W 1932 roku przystąpiono do prób drogowych świeżo zbudowanych prototypów. Wiosną roku następnego rozpoczęto seryjną produkcję, zmniejszywszy do minimum udział zagranicznych podzespołów, które w początkowej fazie produkcji stanowiły tylko ok. 5% całości motocykla (lampa, łańcuch napędowy i łożyska). Pozwoliło to wytwórcy ściśle współpracować z dostawcami części i podzespołów, stawiając im jednocześnie bardzo wysokie wymagania co do jakości. Wcześniejsze doświadczenia z niezupełnie szczęśliwym M-55 były przestrogą. Wytwarzany na taśmie produkcyjnej CWS M-III przechodził zatem wiele testów jakościowych. Silniki docierano najpierw na zimno, następnie na gorąco. Co dziesiąta jednostka napędowa trafiała na hamownię w celu sprawdzenia parametrów i ich ewentualnej korekty. Pojazdy dodatkowo poddawano próbom drogowym na dystansie 25 km, po czym usuwano ewentualnie wykryte usterki, motocykle myto, dokonywano odbioru technicznego, i dopiero wtedy odstawiano je do magazynu celem skierowania do sprzedaży. W efekcie tak prowadzonej polityki produkt

miał niezwykle wysoką jakość wykonania przy możliwie najniższej cenie.

Mimo to nie wszystkiego udało się dopilnować. Oznaczenie motocykla przypadkowo ustanowił lakiernik – choć zupełnie nieświadomie, to bardzo skutecznie. Mając umieścić na zbiorniku paliwa napis „M-III”, odczytał dyspozycję jako M-111 i taką nazwę umieścił. „Usterka” ta, niemająca wpływu na jakość, została zaakceptowana i w takiej formie już pozostała. Nazwę „Sokół 1000 M-111” wprowadzono dopiero w 1935/1936 roku, kierując produkt CWS na wolny rynek.

W tym czasie w kraju i na świecie panował ogólny kryzys gospodarczy. Mimo to PZInż. (Państwowe Zakłady Inżynierii), w którego skład wchodziły Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS) produkujące M-111, mogły pracować nieprzerwanie. Pozwalały na to dotacje państwa, które chciało pozyskać pojazd przeznaczony dla armii. Wskutek nadwyżek produkcyjnych w połowie lat 30. zdecydowano się na skierowanie motocykli również na rynek cywilny. Nazwę wojskowego CWS M-111 zmieniono na bardziej marketingową: Sokół 1000 M-111. I tak legenda, która narodziła się wcześniej, nabrała nowego, jakże ładnego kolorytu.

Motocykle te brały udział w międzynarodowych rajdach długodystansowych i odnosiły spore sukcesy. Przy okazji w trakcie rajdów wykrywano usterki, które potem weryfikowano podczas produkcji, trwającej przez sześć lat – aż do 3 września 1939 roku Motocykl był

produkowany bez większych zmian, również z wózkiem bocznym konstrukcji inżyniera Stanisława Panczakiewicza. W związku z planowanymi modyfikacjami powstał nawet w 1938 roku model rozwojowy M-121, który charakteryzował się wyposażeniem w napęd także koła wózka bocznego. Ułatwiał to poruszanie się motocyklem, szczególnie w trudnym terenie. Pomimo doskonałych właściwości terenowych motocykl M-121 nie wszedł niestety do produkcji. Przeszkodził w tym wybuch wojny. Choć nie wprowadzono ulepszonych Sokółów M-121, również M-111 były chwalone za swoje doskonałe właściwości trakcyjne. W terenie Sokół wygrywał z podobnymi konstrukcjami Harleya-Davidsona i Indiana, dorównując niemieckim BMW, które zawsze były klasą samą w sobie.

Sokoły M-111 wykorzystywano najczęściej zgodnie z przeznaczeniem, a zatem w policji, na poczcie i w wojsku – w oddziałach łącznikowych i rozpoznawczych. Mogły służyć np. jako ruchome stanowiska karabinów maszynowych w pododdziałach piechoty. Brały też udział w kampanii wrześniowej i pewnie uratowały wielu naszych żołnierzy, dając popalić zakutym w stalowe nocniki niemieckim łbom. Była to tak udana konstrukcja, że jego widlaste silniki poza oczywistym zastosowaniem motocyklowym wykorzystywane były również do napędu motorowych drezyn kolejowych DKM czy podnośnika hydraulicznego. W Sokole zastosowano też kilka niecodziennych rozwiązań

konstrukcyjnych. Dla przykładu: wózek boczny miał miękkie mocowanie za pośrednictwem dwóch przegubów kulowych i resoru ćwierćeliptycznego, co znakomicie ułatwiało jazdę w terenie, szczególnie w wypadku załadowanego motocykla. Manetka gazu zamontowana była nietypowo, bo z lewej strony, ale nierzadko ułatwiało to motocyklowi – szczególnie z wózkiem bocznym (zamocowanym z prawej) – który utknął w grząskim terenie, wyjeżdżanie z niego. Idąc obok motocykla, swobodnie można było go również pchać, jednocześnie sterując położeniem przepustnicy. Motocykl wyposażony był w silnik czterosuwowy, dolnozaworowy, dwucylindrowy, długoskokowy (średnica x skok cylindra: 83 x 92 mm) w układzie widlastym o rozwarciu cylindrów 45°, chłodzony powietrzem, o pojemności skokowej 995,4 cm³ i mocy 18 KM przy 3000 obr./min oraz maksymalnie 22 KM przy 4000 obr./min. Niski stopień sprężania (5:1) pozwalał na wykorzystywanie niskooktanowego paliwa, co było istotne w przypadku przewidywanego deficytu paliwowego w trakcie działań wojennych. Napęd przekazywany był za pośrednictwem łańcucha na tylne koło przez trzybiegową skrzynię biegów sterowaną ręcznie i przez mokre, wielotarczowe sprzęgło sterowane nożnie. Motocykl zbudowany był na podstawie podwójnej zamkniętej ramy rurowej. Koło przednie zawieszone było na widelcu trapezowym z zespołem sprężyn i tłumikami ciernymi, tylne było zawieszone sztywno. Wzajemnie wymienne koła o

rozmiarze 19 x 4,40 zapewniały dobre prowadzenie na nierównej nawierzchni, a ich wymiennosc była dodatkową zaletą. Hamulce rzecz jasna były bębnowe, przy czym nożny działał również na koło wózka. Oprócz tego Sokół M-111 miał hamulec postojowy, jak w samochodzie. Masa własna motocykla z wózkiem i bez niego wynosiła odpowiednio 375/270 kg, a dopuszczalne obciążenie to aż 280 kg. Motocykl osiągał z wózkiem maksymalnie 90 km/h i zużywał 7-7,5 l paliwa oraz 0,3 l oleju na 100 km, typową zaś prędkością było ok. 60 km/h. Nie było zresztą co szaleć, bo dróg nie było, a prując sześćdziesiątką przez leśny dukt, można było się poczuć, jak teraz Kubica czuje się na Hungaroringu przy 300 km/h.

Sokół, co ważne, od początków produkcji był droгим motocyklem, co na pewno maksymalnie przyczyniło się do dbania o niego i niezłomowaniu wyeksploatowanych egzemplarzy przez jego użytkowników. Dzięki temu dziś, po ponad 70 latach, może cieszyć kolekcjonerów i pasjonatów, osiągając znów wysokie ceny. Teraz, gdy nasz przemysł motoryzacyjny w kwestii jednośladów jest zrujnowany i wygląda gorzej niż w maju 1945 roku, motocykle Sokół urosły niemal do rangi symbolu. Sokoły są więc polskim Harleyem-Davidsonem, Indianem, Royalem Enfieldem, BMW, BSA, Triumphem i Nortonem w jednym. Są ikoną motoryzacyjnej kultury. Czasem nie bardzo jednak zdajemy sobie sprawę, o czym mówimy. Darzymy je ogromnym sentymentem, twierdząc, że poza Junakiem

to jedyne polskie czterosuwowe motocykle... A to właśnie nieprawda!

Owszem, mamy bogaty dorobek motoryzacyjny, szczególnie jeśli chodzi o jednoślady. Część z nich stanowią motocykle Sokół. Tyle tylko, że było ich przynajmniej 5, i choć wszystkie w nazwie mają drapieżnego ptaka ze spiczastymi końcówkami skrzydeł, to łącznie tak niewiele ich powstało, że mało o nich wiemy.

Choć historia M-111 jest już oczywiście Czytelnikowi znana, to aby prawdzie stało się zadość, wiedzieć on musi, że nazwa ta oznaczała także turystyczny motocykl CWS 600 RT (Sokół 600 M-211). Motocykle Sokół 1000 i Sokół 600 były zresztą najbardziej znanymi i najliczniej produkowanymi polskimi motocyklami przed wojną. Zatem jeśli widzimy polski przedwojenny motocykl, którego nie znamy – do głowy ciśnie się nazwa Sokół.

Sokół 600 M-211, konstrukcji Tadeusza Rudawskiego, wyposażony był w liczne oryginalne i opatentowane rozwiązania, jak choćby umieszczenie zespołu skrzyni biegów w kadłubie w taki sposób, by wymontowanie było maksymalnie uproszczone i przez mimośrodową regulację umożliwiało kasowanie luzu na łańcuchu napędowym. Był to model najliczniej produkowany spośród wszystkich Sokołów. Czterosuwowy silnik o pojemności 579 cm³ rozwijał moc do 16 KM, zapewniając 110 km/h bez wózka i 90 km/h z nim.