

Polskie motocykle wyścigowe

Autor: www.caferacer.com.pl
10.09.2012.

Pierwszy powojenny motocykl wyścigowy powstał już w 1949 roku i był to SHL WJ2. na przełomie 1958 i 1959 roku Centralny Ośrodek Doświadczalny PZM wykonał małą serię motocykli rajdowych. Konstrukcja oparta była na motocyklu SHL-150 z silnikami WFM. Ramę i osprzęt poddano wielu przeróbkom, w silniku WFM 150 zwiększono pojemność do 172 cm³.

SHL WJ2

Motocykl wyścigowy WSK formuły A

W 1968 roku przedstawiono prototyp motocykla wyścigowego WSK formuły A (125 cm). Silnik o oznaczeniu fabrycznym W1J zblokowany z czterostopniową skrzynią biegów rozwijał moc 9,5 KM/6000obr-min. i prawie 13 Nm przy 4000tys./obr., 4 biegi. Stopień sprężania 8,5. Kartery silnika posiadają nadlew na pełną osłonę łańcucha. Z ciekawostek motocykl ważył tylko 74 kG a na gaźniku G-20 zamontowano tzw. lejek. Prędkość max 120km/h. Rama dwuramówka od starszych modeli WSK. Zbiornik i zadupek wykonany z laminatu (błotniki prawdopodobnie również, tylny błotnik połowiczny). W jednym z modeli tabliczka na numer startowy po obu stronach motocykla oraz na przedzie. Opony Stomil. Półki zawieszenia przedniego aluminiowe, identyczne jak w motocyklach Cod 125. Dźwignia zmiany biegów odwrócona w drugą stronę. W hamulcu tylnym zastosowano linkę zamiast pręta.

WSK MW 21

Jest modelem wyścigowym opracowanym w 1972r., rama zastosowana z modelu M21, silnik przystosowany do wyścigów W-2Bx, prędkość max. 130km/h i co najciekawsze jest to pierwszy polski motocykl gdzie zastosowano hamulec tarczowy.

Silniki wyglądały z zewnątrz tak samo jak zwyczajny 125 albo 175 (były te dwie wersje silnikowo podobne).

Dane i zdjęcia z książki: Polskie motocykle 1946-1985 autor Andrzej Zieliński

COD

Polski motocykl wyścigowy COD, przygotowany w Centralnym Ośrodku Doświadczalnym w Warszawie przy ul. Kickiego (późniejszy Promot) do startów w wyścigowej Formule B (do 175 cm), na bazie ramy WSK M06. Silnik na bazie S32 zmodyfikowany do wyścigów, m.in. zapłon Bosch, zwiększone sprężanie, zmienione czasy rozrządu i wymiary okien, w karterze dodatkowe chłodzenie. Podstawa siodła i zadupek wykonany z aluminium. Półki zawieszenia przedniego aluminiowe. W 1960 roku powstał motocykl wyścigowy oparty na głównych zespołach motocykli M06. Opracowano go w Ośrodku Doświadczalnym PZM w Warszawie na podstawie regulaminu technicznego tak zwanej formuły A. Do sezonu sportowego 1960 roku wykonano 20 takich motocykli.

-Silnik: stopień sprężania zwiększono do 9,5. Połączenie głowicy z cylindrem odbywało się bez uszczelki. Skorygowano kształty kanałów i okienek w cylindrze. Moc 6,6 kW (9 KM) przy 6000 obr/min.

-Układ napędowy: Sprzęgło zostało wzmocnione w wyniku zastosowania trzech dodatkowych śrubowych sprężyn dociskowych. Zmieniono konstrukcję skrzynki przekładniowej oraz wartości przełożeń na I i II biegu.

-Zasilanie: Gaźnik typu G-20 miał powiększoną główną dyszę paliwową i poszerzony wlot powietrza. Zrezygnowano ze stosowania filtra powietrza, natomiast zastosowano specjalny układ wydechowy z komorą ekspansyjną

-Zawieszenie: Typową ramę M06 pozbawiono zbędnych uchwytów i wsporników. Widelec przedni pochodził z modelu M06-Z, przy czym zrezygnowano z górnych osłon. Bezpośrednio do rur widelca zamocowano specjalną dwuczęściową kierownicę. Tylne zawieszenie przeniesiono z motocykla seryjnego. Koła wraz z hamulcami piastowymi pochodziły z modelu M06-Z.

-Nadwozie: Zbiornik paliwa został zwężony, a w jego bocznych ścianach wykonano wgłębienia na kolana. Motocykl wyposażono w niskie siodło i wąskie błotniki.

-Masy: Masę tego pojazdu zmniejszono do 80 kg.

-Dane eksploatacyjne: Prędkość maksymalna około 100 km/h

Źródło: Internet

Motocykle Promot

To polski motocykl wyczynowy od 1969 roku wytwarzany w OTZ-ecie przy PZM w Warszawie (Ośrodek Techniczno Zaopatrzeniowy był Państwowe Zakłady Inżynieryjne te same w których dawniej wytwarzano motocykle Sokół). Nazwa Promot połączenia słów prototypowy motocykl. Budowany był

w wersji NC do crossu i NR wyścigowej. Konstrukcja motocykla zakładała, iż ma to być motocykl bardzo lekki z możliwością zabudowy różnych silników, przy wytwarzaniu, którego nie będzie potrzebny specjalistyczny sprzęt (np. giętarki do rur). Sama rama została wykonana z rurek stalowych o średnicy 17,5 i 22,5 mm łączących się z główką ramy, (która dodatkowo była obrabiana na tokarce) w bardzo ciekawy sposób, do której zbiegało się sześć rur. Ciekawą konstrukcją był Promot 250 NCR Junior. W znacznym stopniu zunifikowany z crossowym modelem. Jego zawieszenie przednie miało jednak mniejszy skok 120 mm (160 mm w crossowym), obręcze duralowe, hamulce bębnowe z otworami do chłodzenia. Zbiornik paliwa o pojemności 11 dm³ o wydłużonym kształcie wykonano z aluminium a płaskie, wąskie siodełko kanapowe umieszczono na tylnym błotniku z tworzywa sztucznego. Przedni błotnik był z blachy aluminiowej. Aerodynamiczna obudowa, odpowiadająca przepisom FIM, składała się z trzech części i umożliwiała dostęp do zespołów motocykla. Najczęściej jako jednostkę napędową stosowano zmodyfikowany silnik MZ-250 o mocy podwyższonej do 19,8 kW. Masa motocykla wynosiła 103 kg, a prędkość maksymalna w zależności od przełożeń nawet 150 km/h. Piasty kół pochodzą z motocykli, MZ. Rama motocykla była malowana na kolor czerwono a zbiornik paliwa wraz z błotnikami były srebrne. Na zbiorniku widniał napis Promot w owalu. Lagi dolne były polerowane. Autorem koncepcji tych motocykli był Jerzy Jankowski (ten sam, który później w latach siedemdziesiątych zajął się wytwarzaniem samochodów Sportowych Promot-Rak) a projekt techniczny opracował inż. Maciej Piątkowski. Na tych motocyklach startowała głównie młodzież, ponieważ mogli w niej startować zawodnicy do 21 lat. Promoty to jedyne polskie motocykle, które potrafiły walczyć z motocyklami Cz w klasie ponad 250. Trzeba przypomnieć, że do sukcesu tych motocykli przyczynili się głównie czołowi polscy zawodnicy tacy jak Cz. Cendrowski, Jan Szczerbakiewicz, Eugeniusz Rechul, Ryszard Mankiewicz, później swoje umiejętności szkolił na tym motocyklu sam Marian Bublewicz. O udanej konstrukcji tego polskiego motocykla niech świadczy fragment tekstu z książki Polskie motocykle 1946-1985:

Ostatecznie po pięciu eliminacjach do Mistrzostw Europy Jan Szczerbakiewicz nasz czołowy rajdowiec, zajął czwarte miejsce w tej klasie (125 cm³), co należy uznać za duży sukces tego zawodnika oraz motocykla Promot. Motocykle Promot jeszcze przez parę sezonów odnosiły sukcesy na trasach rajdowych. Motocykle wyścigowe startowały nawet na początku lat 80.

Wyścigowe 50-tki

Nie można nie wspomnieć o małych motocyklach sportowych, które zamierzał produkować w małych seriach Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Pojazdów Jednośladowych przy Zakładach Rowerowych Predom-Romet w Bydgoszczy. W 1980 roku na zlecenie PZM wykonano trzy wersje pojazdów sportowych klasy 50 cm³ nazwane motorowerami terenowymi. Dwa z nich MC-1 wyposażono w polskie silniki typu 019 o mocy 1,84 kW, zablokowane z trzybiegową skrzynią przekładniową, produkowane przez Zakłady Metalowe w Nowej Dębie. Trzeci MC-2 napędzany był silnikiem produkcji NRD Simson N-54 o mocy 2,65 kW, zablokowanym z czterobiegową skrzynią przekładniową. Zawieszenia przednie na widelcu teleskopowym, tylne na wahaczu rurowym z elementami resorującymi z WSK-125, ogumienie terenowe 2,75-18. Masa motoroweru wynosiła zaledwie 65 kg. Pojazdy te miały służyć przede wszystkim do uprawiania rajdów Enduro. Przeszły one badania stacjonarne i drogowe, ale na przeszkodzie do uruchomienia produkcji stanął kryzys lat osiemdziesiątych.

Źródło: http://test.bv.pl/moto/Mot_Site/Strony/wyczyn_strony/wyczyn6.htm

Junak

Szczecińska Fabryka Motocykli nawiązała ścisłą współpracę z Gdańskim Klubem Motorowym Budowlani. Zawodnicy tego klubu startowali na fabrycznych Junakach, dokonywali różnych usprawnień i na bieżąco przekazywali swoje doświadczenia fabryce. Z inicjatywy tego klubu, którego duszą był Jerzy Dąbrowski, przeprowadzono udaną próbę pobicia rekordu Polski, oraz zbudowano Junaka z silnikiem o pojemności skokowej 500 cm³. Zgodnie z regulaminem PZM rekordy prędkości mogły być ustanawiane tylko na sprzęcie krajowym. Poprzedni rekord wynoszący 128,5 km/h, należał do Krzysztofa Bruna i był ustanowiony w 1954 roku na wyścigowym modelu WFM 125. W gdańskim klubie przygotowano specjalny motocykl wyposażony w obudowę aerodynamiczną. Wbudowano do niego zmodyfikowany silnik Junaka 350 w wersji motokrosowej. Po zwiększeniu stopnia sprężania, korekcie faz rozrządu i zastosowaniu innego gaźnika, silnik ten osiągał moc około 18,4 kW (25 KM). Próbę przeprowadzono na autostradzie Tczew Malbork w dniu 15 kwietnia 1959 roku. Rekordowy motocykl był prowadzony przez Franciszka Stachiewicza (na zdjęciu u góry), a jego wynik to uzyskanie prędkości 149,3 km/h na dystansie 1 km ze startu lotnego i 102,5 km/h ze startu stojącego. Ciekawostką jest, że długo przygotowywany chronometr elektryczny zawiódł w dniu próby i ostatecznie czas mierzono za pomocą zwykłych stoperów. Zachęteni dotychczasowymi osiągnięciami członkowie klubu Budowlani, we współpracy z SFM zbudowali silnik o pojemności skokowej 500 cm³, wykorzystując elementy seryjnego silnika typu S03. Tak duży wzrost pojemności nie mógł nastąpić jedynie w wyniku zwiększenia średnicy cylindra. Należało zwiększyć również skok tłoka, a więc zastosować nowy wał korbowy. Wykonanie takiego wału było poza możliwościami klubu, postanowiono, więc wykorzystać wał korbowy z motocykla żuźlowego Fis. Umożliwił on skok tłoka 99 mm. Średnicę cylindra powiększono o 5 mm i w sumie uzyskano pojemność skokową 497 cm³. Pierwsza, niezbyt wysilona wersja tego silnika osiągała moc około 18,4 kW (25 KM).

PZM ustanowił regulamin wyścigów motocyklowych w tak zwanej formule C. Określał on warunki techniczne motocykla wyścigowego bazującego na konstrukcji Junaka 350. Pierwsze starty odbyły się w sezonie 1963 roku. Formuła ta nie cieszyła się jednak dużą popularnością wśród zawodników. Praktycznie w wyścigach udział brali jedynie zawodnicy z Łodzi. Fabryka w Szczecinie nie udzielała wsparcia tej dyscyplinie. Wynikało to prawdopodobnie z kłopotów ze zbytem Junaków, jakie w tym okresie powstały na naszym rynku. W SFM stopniowo obniżano plany produkcyjne, wstrzymano też prace rozwojowe.

Źródło: <http://marigan.w.interia.pl/inne/historia.html>

Motocykle SKM

Ośrodek techniczno-Zaopatrzeniowy PZM zawarł umowę ze Stołecznym Klubem Motorowym na wytwarzanie krótkich serii motocykli sportowych. Powstały trzy prototypy motocykli do wyścigów drogowych, które przeszły intensywne próby w sezonach 1985-1986. W założeniach konstrukcyjnych opracowanych w SKM przyjęto wspólne podwozie dla wszystkich rodzajów motocykli sportowych. Były w nich montowane silniki CZ 125 cross, WSK 175 i CZ 250 cross. Koła i elementy resorujące pochodziły z MZ-ek, pozostałe zespoły i części SKM wykonywał we własnym zakresie.

Źródło: Tygodnik Motor 1984 r

artykuł pochodzi ze strony Wojtka "wojkopa": <http://www.caferacer.com.pl>
i jest publikowany za wiedzą i zgodą autora za co serdecznie i gorąco dziękuję.

Wszelkie prawa do użytych na tej stronie materiałów, nazw i znaków handlowych należą do ich właścicieli. Prawa autorskie do zdjęć, artykułów i komentarzy należą do ich autorów.