

Wesołe toczydełka



EPOKA POJAZDÓW ZWANYCH „CYCLECARAMI” TRWAŁA STOSUNKOWO KRÓTKO. ZYSKAŁY ONE WIELKĄ, MIĘDZY-NARODOWĄ POPULARNOŚĆ TUŻ PRZED PIERWSZĄ WOJNĄ ŚWIATOWĄ, A WYSZEJ CAŁKIEM Z MODY POD KONIEC LAT DWUDZIESTYCH

Do dziś ten alternatywny nurt dziejów motoryzacji traktowany jest przez jej historyków i kronikarzy z pewnym niedowierzaniem lub wręcz lekceważącą ironią. Trudno jest bowiem zrozumieć poważnym analitykom rynkowych trendów, dlaczego wielu zamożnych nabywców zaczęło nagle emocjonować się dziwnymi produktami licznych wtedy, a potem całkowicie zapomnianych marek (np. Morgan, B.S.A., SIMA-Violet, Bedelia, Lafitte, Salmson...). Sugestie, iż chodziło o poziom cen, pośredni w stosunku do ówczesnych motocykli i normalnych samochodów, wydają się mało przekonujące, gdyż cyclecar nie był raczej ekwiwalentem ani nawet namiastką zwinnego jednoślada bądź nobliwej limuzyny z szoferem w służbowej liberii. Wszystko staje się jasne dopiero wtedy, gdy weźmie się

pod uwagę naturalną ludzką skłonność do beztraskiej zabawy.

Typowy wehikuł tej klasy miał trzy lub cztery koła, ważył od 150 do 350 kilogramów i napędzany był przeważnie silnikiem jednocylindrowym, rzadziej widlastym dwucylindrowym o mocy około 10 koni mechanicznych. Nadwozie miało jedno-, dwuosobowe, z reguły otwarte, ponieważ głównym jego przeznaczeniem



były krótkie przejażdżki przy ładnej, letniej pogodzie. Konstrukcja bardziej przypominała osiągnięcia pionierów motoryzacji niż ówczesne, dosyć już zaawansowane modele samochodów i motocykli.

Właściciele cyclecarów chętnie zrzeszali się w hobbystycznych klubach, organizujących różne rozrywkowe imprezy, na przykład wspólne wypadki za miasto hałaśliwą kawalkadą płoszącą konie na gościńcach. Sporadycznie zdarzały się zręcznościowe konkursy i amatorskie wyścigi na niewielkich dystansach, lecz nie one były dla uczestniczących w nich sportsmenów najważniejsze. O wiele bardziej liczyła się możliwość wspólnego spędzania czasu, wymiany technicznych doświadczeń i opowieści o „sensacyjnych” drogowych przygodach, a chyba przede wszystkim okazja do pokazania w wytwornym towarzystwie swych specjalnych automobilowych strojów.

Za kontynuację tradycji cyclecarów uważa się czasem tzw. mikrosamochody, produkowane masowo w Europie po drugiej wojnie światowej. Podobieństwa są jednak nieznaczne albo wręcz pozorne. Popularność pierwszych miała podłoże obyczajowe, a drugich – ekonomiczne. W ślad za tym szły zasadnicze różnice konstrukcji, w przypadku pojazdów typu cyclecar pozbawionej niemal całkowicie walorów użytkowej, a w mikrosamochodach podporządkowanej zasadzie: maksimum zalet praktycznych przy minimalnych kosztach. Mimo tego, w przeciwieństwie do swych rzekomych następców, cyclecary absolutnie nie były w swych czasach obciachowe.

Hubert Kwarta



TARGI TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ

ttm

diagnostyka • warsztat • myjnia • wulkanizacja

www.ttm.mtp.pl

31.03-03.04.2016

POZNAŃ

MOTORYZACJĘ BIERZEMY NA WARSZTAT



Unikatowy pakiet korzyści
- nowa formuła konkursu.
Sięgnij po złoto!

FOT. DESIGNS.TRINKSPORTSCARS.CO.UK, OLDWOODIES.COM, PREWARCAR.COM

Organizatorzy

Patronat medialny

Międzynarodowe
Targi
PoznańskieSTOWARZYSZENIE
TECHNIKI
MOTORYZACYJNEJ
nowoczesny warsztat
OGÓLNOPOLSKI MIESIĘCZNIK DLA FACHOWCÓW BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

PRZEGLĄD Oponiarski
SALON TRANSPORTU DROGOWEGO