

Z nurtu trzech rzek

Wyrafinowane espresso w finezyjnej filiżance serwowane na ławie myśliwskiej gospody. Festa della Fragola pod niskim, stalowym, niemieckim niebem. Infiorata w ojczyźnie zmiatarek i pedantycznego porządku. Jednakże w tym przypadku pozornie skrajne przeciwności przyciągnęły się, tworząc zupełnie harmonijną włosko-niemiecką historię.

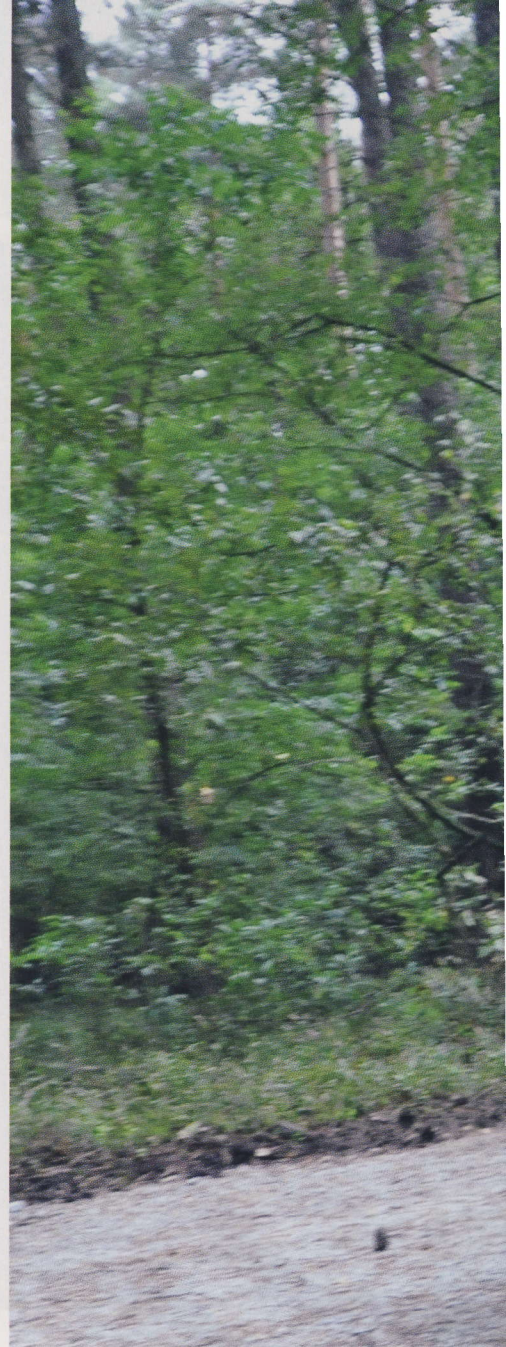
Tekst **Tomasz Orlik** Zdjęcia **Barbara Zdanowicz oraz archiwum autora i redakcji**

Frankfurckie targi przemysłowe w 1950 r. przedstawiały esencję możliwości wytwórczych odbudowywanego państwa. Ekspozycja była swoistym koncentratem potencjału Republiki Federalnej Niemiec, powołanej oficjalnie zaledwie przed rokiem. Mimo zniszczenia w trakcie II wojny światowej dużej części środków produkcji, kondycja przemysłu Niemiec Zachodnich przedstawiała się nadspodziewanie dobrze. Na przekór propagandzie po obu stronach żelaznej kurtyny oraz Atlantyku, Niemcy Zachodnie pod rządami kanclerza Konrada Adenauera i po reformach Ludwiga Erharda rosły w siłę. Stawały na nogi w tempie, które jeszcze niedawno nie mogło się nawet przyśnić zarządom poszczególnych stref okupacyjnych. Sankcje (wśród nich i zakaz produkcji motocykli) i przeprowadzany demontaż wyposażenia licznych fabryk stały się paradoksalnie stymulatorami rozwoju, zwłaszcza gdy stały w zasadniczej sprzeczności z założeniami planu Marshalla. Zakres ekspozycji targów we Frankfurcie w 1950 r. zdawał się być tego najlepszym potwierdzeniem.

Uderzenie wyprzedzające

W takich oto okolicznościach zaprezentowano publicznie naszego dzisiejszego bohatera. Oferta jednośladów NSU składała się wówczas z prostego i niezawodnego modelu Quick (97 ccm) o przedwojennych korzeniach, nowatorskiego Fox 101 OSB z czterosuwowym silnikiem OHV (98 ccm) i legendarnego, klasycznego, jak i kończącego swą karierę – 125 ZDB. W obliczu prawdziwej modelowej ofensywy zapowiadanej od sezonu 1951 w postaci tradycyjnych motocykli Konsul, Lux i Max, czerpiących w różnym stopniu z przedwojennego dorobku marki, premiera zgrabnego skutera z logo NSU była nie lada zaskoczeniem. NSU stale rzucało rękawicę wytwórniom BMW oraz Zündapp, lecz wszystko wskazywało na to, że pojedynek ten będzie rozstrzygać się na rynku motocykli o klasycznej koncepcji. Zarząd NSU, świadom wagi najbliższych lat w wyścigu o pozycję lidera, postanowił uprzedzić konkurentów także w innym segmencie jednośladów – zdaniem jednych gwarantującym sukces, według innych wielce ryzykow-

nym w kontekście upodobań niemieckiego nabywcy. Tu i ówdzie dało się słyszeć głosy, że nie tylko Zündapp i BMW chcą spróbować sił w tej konkurencji, że nad własnym skuterem pracuje w samych Niemczech Zachodnich tyle marek, jak gdyby pojazdy o tej koncepcji miały się stać narodową specjalnością. NSU mogło wybrać jedną z wielu dróg. Rozpocząć wszystko od zera, jak zrobiły to wkrótce firmy Zündapp, Röhr czy DKW, zbudować samemu ramę, zaprojektować poszycie i wykorzystać obcy napęd, jak postąpiły chociażby GLAS i Venus, iść w ślady Walby (później FAKA) i dodatkowo zlecić projekt poszycia zewnętrznemu designerowi, wreszcie zakupić gdzieś licencję na całość, a nawet dwie oddzielne – niczym Hoffman, który zamówił napęd u Ilo, a resztę u Piaggio. Jednak start z projektem od „białej kartki” w 1950 r., nawet przy założeniu wykorzystania własnego, wytwarzanego seryjnie motocyklowego napędu, dawał nadzieję na finał mniej więcej w sezonie 1953. To zbyt późno, by liczyć na profity płynące z pojawienia się na rynku przed innymi. Po namyśle postawiono zatem na zakup licencji kompletnej konstrukcji





wraz z układem napędowym. W tym przypadku racjonalność zwyciężyła z radością tworzenia, a chłodna kalkulacja z narodową dumą. O determinacji NSU niech zaświadczy fakt, że o ile w lutym i marcu 1950 r. rozważano projekt własnego skutera, to już w maju parafowano umowę z wybranym licencjodawcą – włoską firmą Innocenti.

Szybko, drogo, kompleksowo!

Licencja nie należała do najtańszych. Dotyczyła po pierwsze prawie kompletnej konstrukcji (poza przywożonym z Włoch silnikiem), także rozwiązań technicznych objętych ochroną prawną. Zatem i odpowiednio kosztowniejszych. Po drugie, w jej skład wchodziły zapisy o technologii i organizacji produkcji – od tłoczników blach (ułożonych w fabryce... Volkswagena), przez narzędzia specjalne, aż po receptury poszczególnych tworzyw, a nawet lakierów. Po trzecie wreszcie, jej przedmiotem był model świeżo wdrożony do produkcji i przez samych Włochów. Nie zakupiono przepisu na schodzącą z oferty Lambretta Model B sprzedawaną z powodzeniem od kil-

kunastu miesięcy, lecz na najnowszy Model C i to w wersji Lusso (LC).

O ile zwykła wersja C, mimo szeregu usprawnień, wciąż przypominała swego poprzednika ukazując bez zażenowania wszystkie swe mechanizmy, LC stanowiła dla włoskiego producenta prawdziwy przełom. Charakterystycznie ukształtowana rurowa rama „opasająca” płaski zbiornik paliwa zniknęła w tej odmianie z oczu obserwatora. Zniknął i sam zbiornik wraz z silnikiem, układem zasilania i wydechowym, elementami przeniesienia napędu i zawieszenia tylnego koła. Wszystkie te elementy zakryła zgrzebna blaszana sukienka – ze smakiem nakreślone poszycie, spajające opływowy odwłok z poszerzonymi stopniami i powiększonym fartuchem przednim niosącym zintegrowany, nieruchomy reflektor. Wyraźnie pogłębiony przedni błotnik skrywał większość elementów zawieszenia i układu hamulcowego przedniego koła.

Jednym słowem, Lambretta LC była pierwszym modelem producenta zrywającym z nieskrępowaną nagością podzespołów na rzecz dobrze skrojonych poszyć, nawiązujących wyraźnie do kształtów swej największej konkuru-

rentki z rynku wewnętrznego – Vespy. Mimo pewnego podobieństwa zewnętrznej formy, struktury nośne obu tych konstrukcji różniły się zasadniczo. Lambretta pozostawała wierzni nośnej ramie, mimo jej ewolucji w stosunku do Modelu B polegającej na zastąpieniu filigranowej podwójnej ramy, solidną pojedynczą. Vespa, jak pamiętamy, była konstrukcją samonośną.

Włoska robota

Wytwarzane w Neckarsulm NSU Lambretty były (poza znakami firmowymi niemieckiej marki umieszczonymi na przedniej osłonie i podświetlanych tarczach wskaźników oraz zegarze czasowym włączonym w skład wyposażenia standardowego) identyczne z włoskim pierwowzorem. Nosiły dumnie jego imię, pochodzące od przepływającej przez rodzinny Mediolan rzeki Lambro. Właśnie w okolicach tego miasta niepozorny ciek przeistacza się w znacznie bardziej okazałą masę wody, potrafiącą podczas przyborów rozlać się daleko poza swe koryto.

W podobny sposób licencyjne skutery Lambretta opanowywały świat. Prócz niemieckiej kopii NSU, od 1951 r. budowano je we Francji pod marką Fenwick i w Argentynie – z logo Siambretta. Od 1954 r. powstawały w Hiszpanii (z logo Serveta), Kolumbii (Auteco), a od kolejnego sezonu w Brazylii (Pesco), w Indiach (API) oraz na Tajwanie (Yulon). W tym czasie nikt w zarządzie Innocenti nie ukrywał, że przedsiębiorstwo jest zainteresowane licencyjną produkcją swych jednośladów w każdym dostatecznie uprzemysłowionym zakątku świata i jest w stanie dostarczyć tam kompletną linię montażową i odpowiednią kadrę szkoleniową. Nasz dzisiejszy bohater metaforycznie brał swój początek u trzech rzek – wspomnianej Lambro, oraz Sulm i Neckar, łączących się ze sobą w Neckarsulm i – co nietrudno zauważyć – współtworzących jego nazwę.

Tak jak wspominałem, Model LC był pierwszym w pełni obudowanym skuterm Inno-centi, a jego nowa rama pełniła odtąd funkcję w pełni nośną, w odmienny sposób wiążąc kolejne podzespoły, w tym jednostkę napędową. Ta posiadała wciąż 123 ccm objętości. Zasilana przez gaźnik Dell'Orto MA16 generowała moc 4,3 KM. Silnik umieszczono dokładnie w osi podłużnej konstrukcji, co nieustannie podkreślano w materiałach reklamowych jako jedyne rozwiązanie gwarantujące właściwe wyważenie konstrukcji, z zamysłem zniechęcenia nabywców do koncepcji Piaggio.

Wersję LC, zatem i opisywaną dziś licencyjną NSU, z uwagi na rozbudowane panele zewnętrzne, jak i osłony, wzbogacono o osiowy wentylator wymuszający przepływ chłodzącego powietrza oraz wyprowadzono na zewnątrz obudowy ciągną ssania i kranik paliwa. Przełożenia trójstopniowej skrzynki zmieniało się wprowadzoną już w Modelu B obrotową rękojeścią, nazywaną oficjalnie systemem Teleflex. Napęd tylnego koła zrealizowano wałem z kołami stożkowymi, którego obudowa stanowiła jednocześnie obudowę wahacza. Wlezione wahacze obu 8-calowych kół zapewniały nale-

NSU LAMBRETТА

żyty komfort i poprawną charakterystykę prowadzenia w każdych warunkach – przymioty zupełnie nieznane jeszcze dwa sezony wcześniej wszystkim nabywcom Modelu A. Do końca 1950 r. powstało 743 egzemplarze naszego dzisiejszego bohatera, w kolejnym sezonie liczba ta wzrosła już do 8105 sztuk.

Niemieckie korekty

Początkowo niemieckie Lambretty były dostępne nawet w tych samych kolorach co włoskie oryginały. Kupujący mógł wybierać pomiędzy odcieniami błękitu, zieleni, beżu i szarości. Widoczne na fotografiach dwubarwne zestawienia kolorystyczne wprowadzono w Niemczech w okresie późniejszym, zgodnie z panującymi tam trendami.

W podobnym duchu utrzymywano kolejne, lokalne modyfikacje. Więcej elementów z powłoką galwaniczną bądź polerowanych na wysoki połysk, opcjonalne, błyszczące osłony paneli bocznych montowane tuż przy stopniach, zauważalnie mniej subtelne ozdoby – choćby osłony rezerwowego koła, czy grzebień lub zderzaki z balustradkami przytwierdzone na przednim błotniku. Większość z tych „modyfikacji” figurowała co prawda na liście wyposażenia dodatkowego, była jednak zamawiana przez niemieckich klientów zupełnie powszechnie. W tym rejonie subtelność włoskiej elegancji oryginału musiała wcześniej czy później zaznać wpływu cokolwiek zwalistej, niemieckiej estetyki.

Licencyjnej Lambretty nie ominęła również jeszcze jedna modyfikacja stanowiąca w RFN swoisty wyznacznik nowoczesności. Mam tu naturalnie na myśli elektryczny rozrusznik, wdrożony – początkowo jako wyposażenie dodatkowe – w sezonie 1953. Zmiana ta wiązała się z umieszczeniem pod tylną osłoną akumulatora i przeniesieniem wszelkich urządzeń obsługi „procedury rozruchowej” w pobliże kierownicy. Przy okazji bardziej komfortowo dostrojono zawieszenie i wydłużono sprężyny amortyzujące siodła.

Licencyjny gaźnik zastąpiono modelem BING AJ 1/16/38, który spowodował skromny wzrost mocy maksymalnej, do 4,5 KM. Skuter rozpedzał się do 70 km/h, za cenę średnio 2-2,5 li-

Osierocony watek

Dziś już praktycznie zapomniano, że projekt samonośnej struktury skutera, stanowiący od początku wyróżnik i przewagę konkurencyjną Piaggio, odleżał wprawdzie na biurkach działu konstrukcyjnego Innocenti. Osobliwość tej historii polega na tym, że żadna ze stron nie jest zainteresowana jej pielęgnowaniem. W przypadku Piaggio – deprecjonuje nieco jego legendę o źródle tej niewątpliwie przełomowej innowacji, dla Innocenti jest zaś natrętnym wspomnieniem utraconej – jak ostatecznie potwierdziła historia – szansy.

Otóż sławetną strukturę nośną późniejszej Vespy, jej projektant, Corradino D'Ascanio, prezentował wprawdzie Ferdinando Innocenti, który planował odbudować swe przedsiębiorstwo z wojennych zniszczeń w całkiem nowym, przełomowym duchu. Potentat rynku bezszwowych rur i podobnego, budzącego umiarkowane emocje asortymentu, upatrywał przyszłość w produkcji i dostawach przystępnego cenowo środka transportu dla mas. Jednak samonośna skorupa jednoślada proponowana przez D'Ascanio była dla Innocentiego niedorzecznością, wręcz horrendum. Rurowy

baron nie dopuszczał do siebie myśli, by kręgosłup jednoślada mogło tworzyć cokolwiek innego niż któryś z jego produktów – odpowiednio wygięty i zespawany. Ostatecznie zatem, za szkielet przyszłej Lambretty odpowiedzialni byli inni niż Corradino D'Ascanio inżynierowie lotniczy – Cesare Pallavicino (pracujący dla Caproni) oraz Pier Luigi Torre (Marchetti). I tak motocykl leggero Innocentiego tworzyły (początkowo watek) rurki, a projekt D'Ascanio otrzymał szansę na realizację w zupełnie innym miejscu...

tra mieszanki pobieranej z 6-litrowego zbiornika. Bez wyposażenia dodatkowego NSU Lambretta ważyła 95 kg, dla porównania Vespa 125 pierwszej serii wytwarzana w tym samym okresie dzięki swej konstrukcji zauważalnie mniej, bo 82 kg.

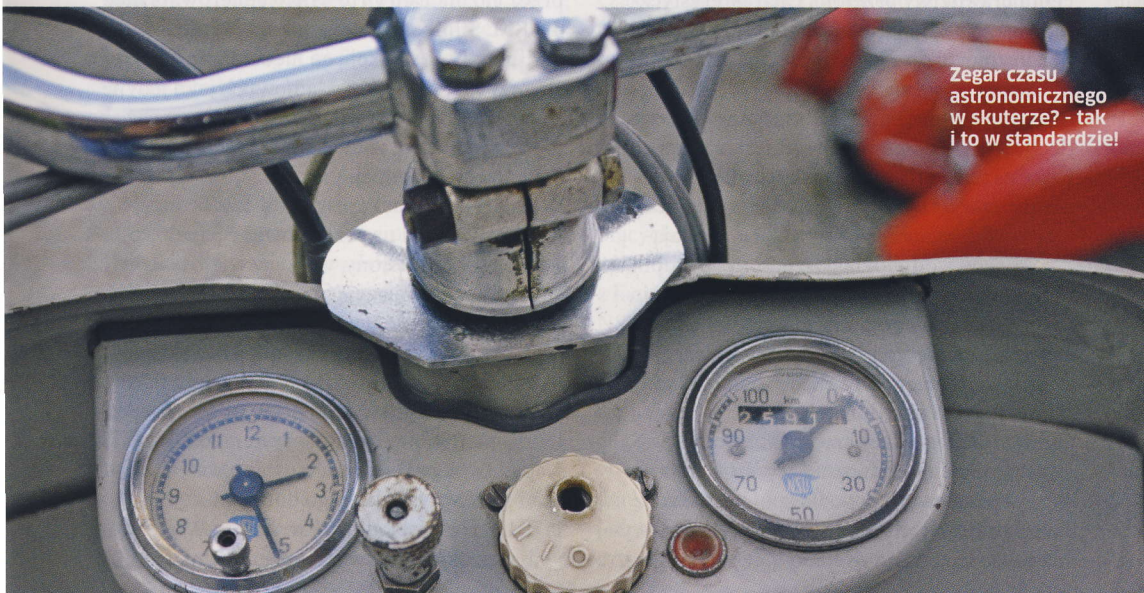
W sezonie 1954 nastąpiła największa modyfikacja. Pod tylne pokrywy, w miejsce dotychczasowej jednostki 123 ccm zaczęto montować większą, o objętości 146 ccm i mocy 6,2 KM. I ta miała oczywiście włoskie korzenie (trafiając również do „oryginalnych” Lambrett), jednak poprzez układy dolotu i zasilania dobrane przez NSU – zupełnie inną charakterystykę. Zamiast wyścigu o jak najwyższą moc maksymalną, zadbane o możliwie optymalny jej przebieg w użytecznym zakresie prędkości obrotowych. Materiały reklamowe tej odmiany mówiły wprost, że zrobiono to specjalnie pod kątem poważnej turystyki i umożliwienia pokonywania najwyższych przełęczy. Równocześnie przyznawano w nich, że silnik mógłby posiadać teoretycznie nieco więcej koni, ale najpewniej nie wpisywałby się już w firmowy slogan: *Haltbar und zuverlässig* (trwały i niezawodny).

Lata 1953 i 1954 były najtłustszymi w historii modelu pod względem ilości sprzedanych egzemplarzy – wtedy swych nabywców znalazło ponad 29 tysięcy egzemplarzy, przy średniej cenie 1650 DM.

Lista wyposażenia dodatkowego była znacznie dłuższa niż w przypadku oryginału na rynku włoskim. Prócz wspomnianych wcześniej ozdóbek zewnętrznych, właścicieli skutera NSU mógł doposażyć co m. in. w rezerwowym kanister o pojemności 1,08 litra, zgrabnie wkomponowany w obręcz koła zapasowego, tylny, solidny bagażnik mocowany nad nim, wysoką przednią szybę, również w wersji z miękkim płaszczem ochronnym, pokrowce na siodła, bądź cały skuter, jedno z licznych asortymentu lustro wsteczne, bądź gumowe wykładziny stopni i tunelu środkowego.

Harmonijny finał

Zakup włoskiej licencji okazał się dla NSU doskonałym posunięciem. NSU Lambretty świetnie przyjęły się na rynku RFN zyskując rzeszę wiernych nabywców. Umiejętnie wykorzystano przewagę wprowadzenia konstrukcji do



Zegar czasu astronomicznego w skuterze? - tak i to w standardzie!

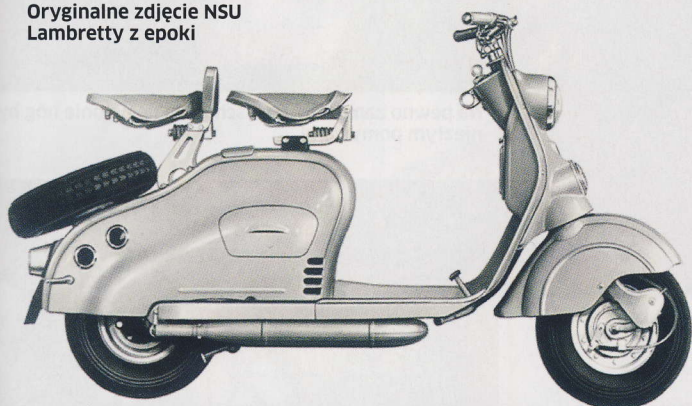


**LAMBRETTA LC METAFORYCZNIE
BRAŁA SWOJ POCZĄTEK
U TRZECH RZEK - LAMBRO, ORAZ
SULM I NECKAR, ŁĄCZĄCYCH SIĘ
ZE SOBĄ W NECKARSULM.**

Po zdjęciu obud
widać szereg
różnic w stosunk
do standardowej
włoskiej Lambre
z tego okresu - n
nie ma nożnego
rozrusznika.



Oryginalne zdjęcie NSU
Lambretty z epoki



Skuter ma prawie
60 lat - czy warto
go remontować?



Reflektor
Hella, inny
sygnał
dźwiękowy
i emblemat
odróżniają
niemiecką
wersję
skutera.



Tak wyglądał bezpośredni przodek modelu LC na oryginalnej ulotce.



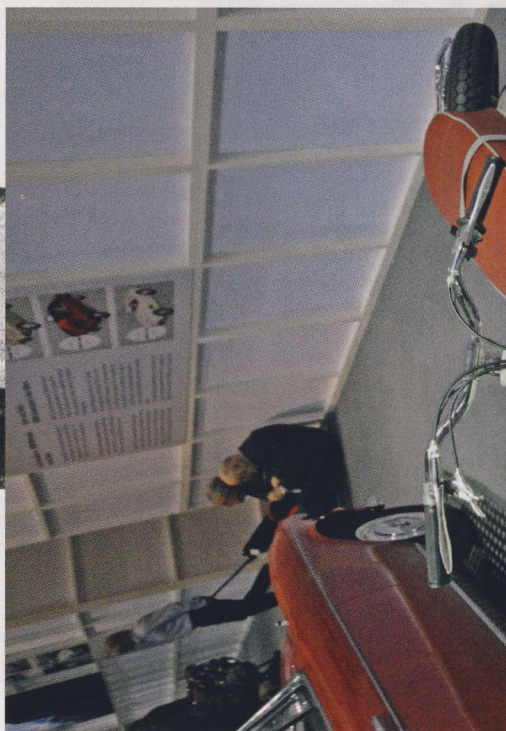
Romolo Ferri i jego rekordowa Lambretta (195 km/h)

sprzedaży, podczas gdy inni producenci rozpoczęli dopiero prace rozwojowe nad własnymi skuterami. Niektórzy z nich – jak choćby bezpośredni konkurent BMW – po niepowodzeniach ostatecznie je zarzucili, oddając bez walki pionierom swych potencjalnych nabywców. Włoska konstrukcja doskonale uzupełniała konsekwentnie rozbudowywaną paletę klasycznych jednośladów NSU.

Niemiecki producent rozwijał się w błyskawicznym tempie, stając się już w 1955 r. największym wytwórcą motocykli na świecie, zatrudniając ponad 6,5 tysiąca pracowników i wysyłając swe produkty do 90 krajów świata. Systematycznie malała produkcja rowerów, a zwalniane powierzchnie fabryczne natychmiast zajmowały linie montażu motocykli. O ile jeszcze w 1949 r. w Neckarsulm zbudowano ponad 135 tysięcy rowerów i niespełna 38 tysięcy motocykli, to już sześć lat później proporcje te kształtowały się zupełnie inaczej: nieco ponad 45 tysięcy rowerów przeciwko, bez mała, trzystu tysiącom(!) motocykli. Produkcję NSU Lambretty zakończono w kwietniu 1956 r. Łącznie powstało 117 043 egzemplarzy wszystkich odmian. Jej geny trwały jednak nadal – w równie bestsellerym, wysocy pochodnym następcy, nazwanym NSU Prima, którego przedstawimy innym razem. Mimo wprowadzonych w międzyczasie na rynek niezliczonych konstrukcji konku-

Reklama dźwignią sprzedaży...

Sprzedaż licencyjnej Lambretty wspierały doskonałe kampanie reklamowe NSU z firmowym sloganem *Haltbar und zuverlässig* (trwały i niezawodny) oraz medialny rozgłos wokół rodzinnych wyczynów tzw. Thouret Trio, czyli damskiej grupy, złożonej z matki (Ilsa Thouret) i dwóch córek (Anneliese oraz Elga), propagujących możliwości NSU Lambretty w niezliczonych konkurencjach motosportu oraz podczas długodystansowych jazd propagandowych. Osiągnięcia bodaj największego włoskiego propagatora marki na jej ojczystej ziemi – Romolo Ferri i jego rekord prędkości (195 km/h) uzyskany na opływowej Lambrecie 125 przemawiały skutecznie i do niemieckiej wyobraźni.



Bezpośrednia ofiara sukcesu NSU Lambretty – skuter BMW z czterosuwową dwusetką był gotowy do produkcji seryjnej.

rencyjnych marek, często koncepcyjnie hołdujących przychylnie przyjmowanej przez niemieckich nabywców zasadzie „samocho-du na dwóch kołach”, NSU Lambretta wypracowało sobie bardzo silną i stabilną rynkową pozycję. Pojazd przyciągał renomą marki, doskonale rozwiniętą siecią serwisową i wysoką niezawodnością. Wartościami akurat zupełnie odwrotnymi, niż te, które sterują obecnym rynkiem tego typu maszyn... ◆

OD REDAKCJI:

Prezentowany egzemplarz jest własnością Krzysztofa Rozenblata, byłego zawodnika sportu motorowego. Skuter nie był nigdy remontowany i został odkupiony w Niemczech od pierwszego właściciela. Pomimo widocznych śladów eksploatacji, jest w pełnej sprawności technicznej rodząc pytanie, na które bardzo trudno znaleźć odpowiedź – czy powinno się go remontować?!



Na pewno zamontowanie schowka na osłonie nóg niezłym pomysłem!



Dorabiający się Niemcy używali tego słabutkiego skutera z wózkiem bocznym.