



TORNAX

Leta 1922, v času, ko so si le redki upali, je Ernst WEVER (po poklicu urar) v nemškem industrijskem mestu Wuppertal ustanovil novo podjetje za izdelavo motornih koles z imenom TORNAX.

V dvajsetih letih prejšnjega stoletja so vsi Tornaxovi motorji uporabljali JAPove pogonske agregate s prostornino 500, 550 in 600 ccm z izrazitimi stranskimi ventili, razen modela V-28 iz leta 1928, ki je uporabljal pogonski agregat nemškega proizvajalca Columbus iz Bad Homburga.

Leta 1926 so se predstavili s svojim prvim modelom motornega kolesa, ki so ga poimenovali I-26. Tudi za pogon tega motocikla so uporabili pogonski agregat angleškega proizvajalca JAP. To je bil 600 ccm, enovaljni pogonski agregat s stranskimi ventili.

Leta 1930 je Tornax predstavil svoj prvi dvo-cilindrski motocikel, model III-30. Tudi ta je uporabljal pogonski agregat podjetja JAP. Imel je 1000 ccm in je razvil 26 konjskih moči (19 kw). Že leta 1931 so dodali športno različico, to je model III-31 SS, ki je tudi uporabljal JAPov 1000 ccm pogonski agregat. Pri Tornaxu so trdili, da razvije agregat za to športno različico 72 KM (54 kw) in najvišjo hitrost 190 km/h. Bil je najhitrejši motocikel v proizvodnji tisti čas in prava pošast za vožnjo, kar je bilo za stanje cest v tistem času res preveč. Imel je močan okvir, odlično prednje vzmetenje, doslej neznane dvojne žaromete in prenos preko 4-stopenjskega menjalnika, katerega so pri Tornaxu prvič zasnovali na nožno prestavljanje. Še posebej so se potrudili pri estetskem izgledu motocikla, saj je imel ogromen rezervoar za gorivo, ki je imel na vrhu lepo armaturno



ploščo z vgrajenimi instrumenti. Ta model je imel zelo visoko ceno, zato so jih v času velike gospodarske krize prodali zelo malo. Že leta 1932 so prekinili s proizvodnjo tega modela, saj je bilo podjetje že tik pred propadom. Tornax je v tistem času požel veliko dirkaških

uspehov, kar je njegov ugled poneslo daleč preko meja.

Leta 1934 je nemška Nacional-socialistična vlada uvedla prepoved uvoza tujih komponent. Veliko nemških proizvajalcev je do tedaj uporabljalo pogonske agregate, menjalnike, vilice in ostale komponente angleških in švicarskih proizvajalcev. Zelo težko je zato bilo le-te dovolj hitro nadomestiti z deli nemških proizvajalcev, če so hoteli ostati v poslu. Tornax je zaradi tega skrčil ponudbo na model z vgrajenim 600 ccm Columbusovim pogonskim agregatom, ki ga je poimenoval Universal.

Leta 1935 Tornax predstavi svoj novi model Tornado, ki ga poganja 800 ccm pogonski agregat z močjo 28 KM (21 kw). Slednji je bil športna izvedenka in je uporabljal enak Columbusov pogonski agregat z odmično gredjo kot njegov tekmelec Horex S8.

Tega leta so pričeli izdelovati tudi majhen športni avtomobil REX, ki ga je poganjal 700 ccm DKW pogonski agregat. Predvsem notranjost tega športnega avtomobilčka je bila lepo urejena. Na armaturni plošči so bili merilniki znanega proizvajalca VDO, vendar je vsak merilnik imel logotip podjetja Tornax. Posebnost je bila ura podjetja Junghans, ki je v tistih časih niso imeli niti vsi avtomobili višjega cenovnega razreda. Prava paša za oči pa so bili sedeži oblečeni v rdeče usnje. Posebnost je bil tudi grelec oz. odmrzovalec vetrobranskega stekla, ki je zares deloval in je bil redkost tudi pri avtomobilih, izdelanih še kar nekaj let za tem. Zaradi velikih stroškov proizvodnje je bilo žal narejenih le 158 teh zanimivih vozil, le peščica pa se jih je ohranila do danes.

Leta 1937 je zaradi krize in posledično zmanjšane kupne moči Tornax pričel proizvajati tudi lažje in cenejše motocikle. Pogodbo za dobavo 200 in 250 ccm pogonske agregate je sklenil s podjetjem ILO.

Ob začetku druge svetovne vojne se je proizvodnja zmanjšala le na model K-125 s pogonskim agregatom ILO 125 ccm.

Leta 1941 se je proizvodnja motornih



koles v podjetju Tornax začasno ustavila. Marca leta 1945 je bilo s strani zaveznikov izvedeno obsežno bombardiranje mesta Wuppertal. Pri tem je bilo porušenega cca 80 % tega industrijskega mesta. Britanski London Times je ob tem napisal »Nobeno industrijsko mesto ni bilo tako izbrisano iz zemljevida kot Wuppertal!« Pri tem je bilo tudi podjetje Tornax dodobra uničeno. Po drugi svetovni vojni so tovarno oz. kar je od nje ostalo, uporabljali Britanci za popravilo vojaških vozil.

Leta 1948 je g. WEWER dobil dovoljenje, da ponovno zažene proizvodnjo motornih koles. Sprva so proizvajali le predvojni model K-125, nato pa se proizvodnja razširi še na večje, 250 ccm ILO pogonske agregate.

ILO je prišel na trg s svojim novim mojstrskim 250 ccm, dvotaktnim pogonskim agregatom. Wewer pa je zasnoval verjetno najboljši okvir motornega kolesa tistega časa, na katerega je namestil ta motor. Ta izjemen stroj je poimenoval »Die Schwarze Josephine«. Motor je bil znan po svoji ženskosti, saj je veliko zadnje vzmetenje, s katerim je bila vožnja neverjetno mehka in gladka, spominjalo na velike ženske boke (naj mi ženske oprostijo!). Sprva je bil dobavljiv le v črni barvi, nato pa so dodatki, kot so kromiran tank, rdeče črte in vidno rdeč znak Tornax, naredili, da je motor izstopal na cesti.

»Die Schwarze Josephine« je bila pogosto dodana bočna prikolica Royal ali Steib s popolno urejeno usnjeno notranjostjo in mehkim vzmetenjem. Dvomi glede pogonskega agregata so bili neupravičeni, saj je bil ILOv motor izredno prilagodljiv.

Žal je g. Wewer naredil usodno napako, ko je razdril pogodbo s podjetjem ILO in pričel v svoje motocikle vgrajevati širitaktne motorje Opti, ki so se zaradi svoje težave s pomanjkanjem olja izkazali za popolnoma neustrezne. Zaradi tega je navdušenje kupcev nad motocikli Tornax začelo upadati in podjetje je moralo v letu 1955 zapreti svoja vrata.

Klub vzponom in padcem je podjetje v 29 letih svojega obstoja izdelalo približno 50.000 vozil.

Viri:

- <http://en.wikipedia.org/wiki/Tornax>
- <http://www.germanmotorcycles.cl/Tornax/Tornaxcoments.html>
- <http://www.fotocommunity.de/fotograf/ingo-draguhn/665172>
- http://www.augensound.de/bild22821-fotografie_technik_industriezeitmaschine

