

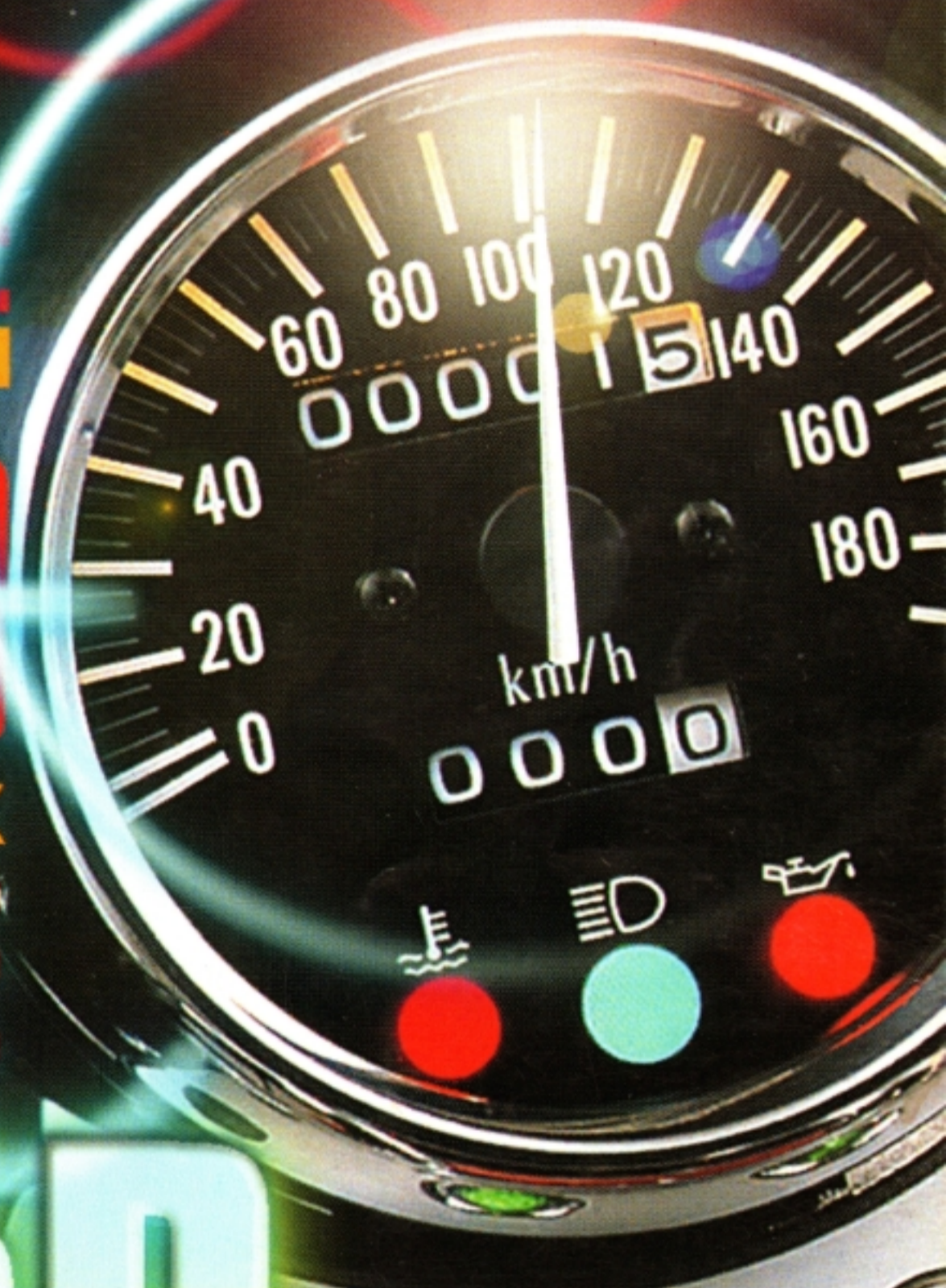
DO WYGRANIA Fiat Bravo i Skoda Felicia

Nr 3 (100) ■ marzec '99 ■ cena 3,90 zł

AUTO **Sukces**

INDEKS 351032

**SAMOCHOODY NIEZWYKŁE:
JAGUAR, BENTLEY, MASERATI
MERCEDES A edition
HAKKINEN/COULTHARD
MOTOCYKL Z KLASY: JUNAK
SYRENA PODSIĘGNE**



PLEBISCYT

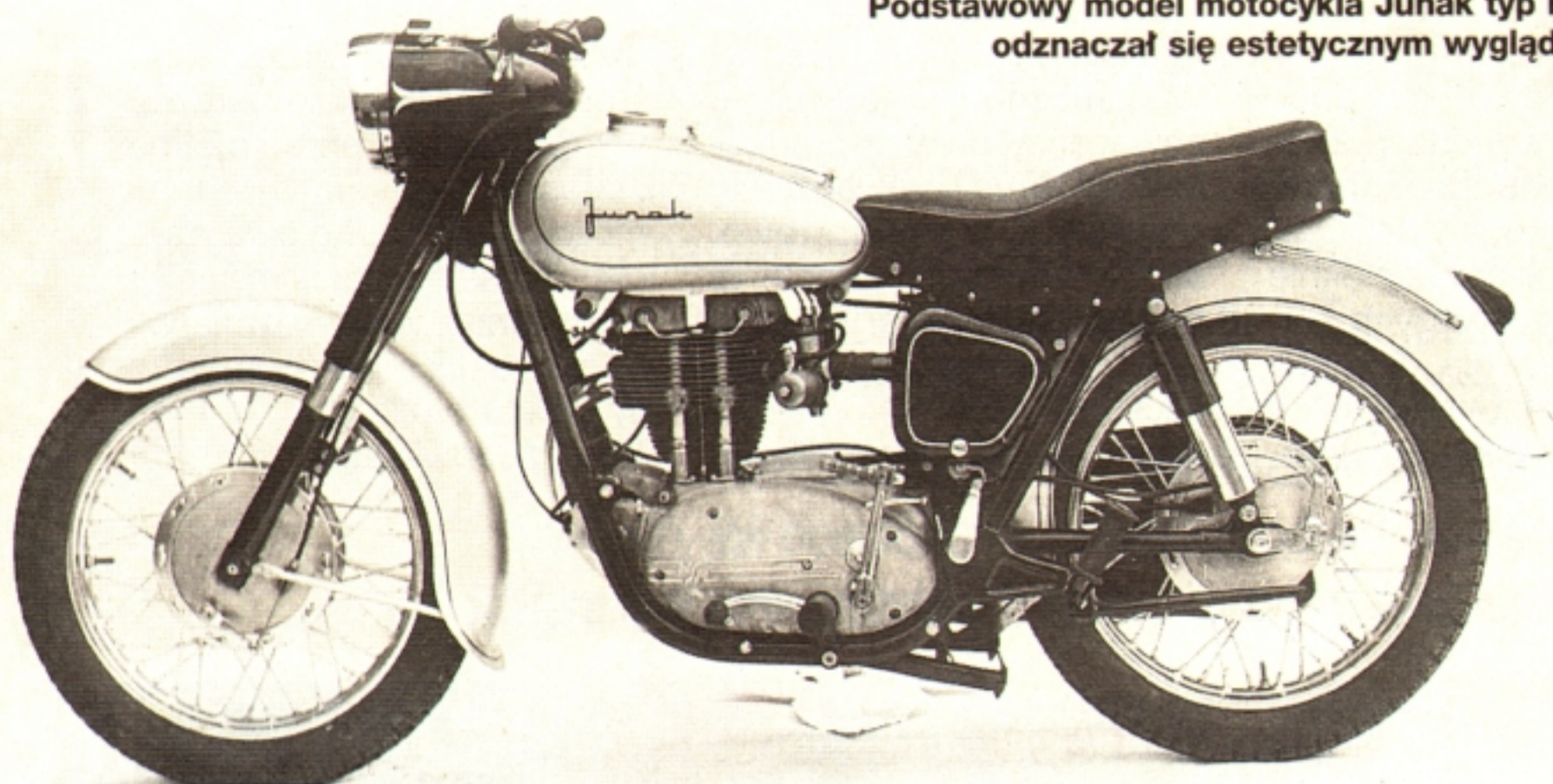
AUTO Sukces POLITYKA N RZECZPOSPOLITA

PLEBISCYT NA SAMOCHÓD ROKU

WYBIERAM
IMIĘ I NAZWISKO
DOKŁADNY ADRES

ISSN 1230-8336 03>
771230 853995

Podstawowy model motocykla Junak typ M10 odznaczał się estetycznym wyglądem.



Trójkołowa riksza bagażowa typ B21 ze skrzynią umieszczoną przed kierowcą.



Motocykl z klasą

Powojenna historia polskiej motoryzacji bierze swój początek z przedwojennych tradycji. Tak było w przypadku samochodów ciężarowych Star, o czym już wspominaliśmy w „A-S”, tak też jest z motocyklami. Przed wojną bowiem wytwarzaliśmy wiele odmian jednośladów, występujących pod różnymi markami. Często pochodziły z niewielkich zakładów produkcyjnych. Wśród tej różnorodności były też tzw. ciężkie motocykle, napędzane silnikami o dużej pojemności, nawet do 1000 dm³. Powstały w Państwowych Zakładach Inżynierii i nosiły nazwę Sokół z dopiskiem liczbowym, określającym pojemność skokową zastosowanego źródła napędu.

Zrujnowany wojną kraj potrzebował środków transportu.

Dlatego postanowiono, że masowe przewozy towarów będą się odbywały polskimi ciężarówkami Star, a dla zubożonego indywidualnego odbiorcy należy przeznaczyć motocykl. U uruchomienie więc produkcję, wzorowanych na przedwojennych, motocykli Sokół 125 i SHL 125, a nieco później WFM i WSK. Zdobyły one wielką popularność. Mówiło się nawet o zmotocyklizowaniu Polski. Były to jednak pojazdy wyposażone w silniki o małej pojemności skokowej. Brakowało rasowego „rumaka”, nawiązującego do ciężkiego przedwojennego Sokola.

Ambicją konstruktorów dawnego PZInż., skupionych teraz w warszawskim Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego, było opracowanie nowoczesnego, cięż-

kiego motocykla – pięćsetki. Władze narzuciły jednak opracowanie pojazdu z mniejszym silnikiem.

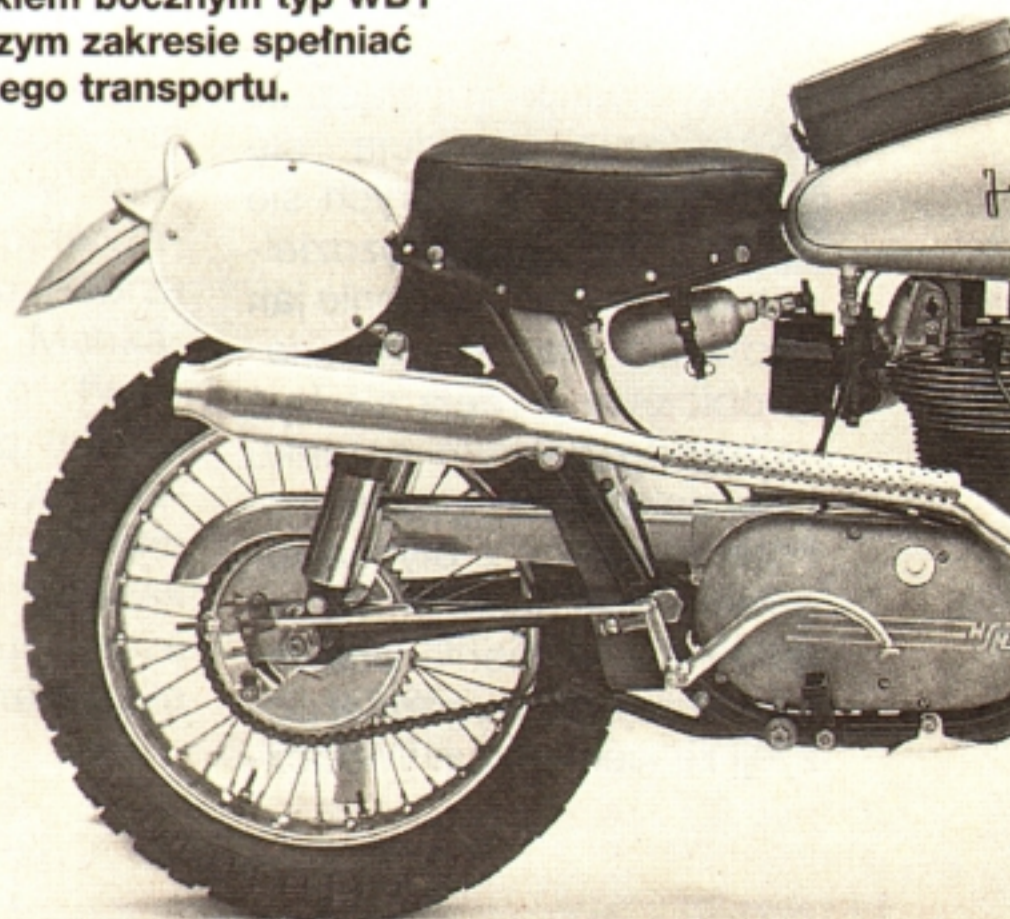
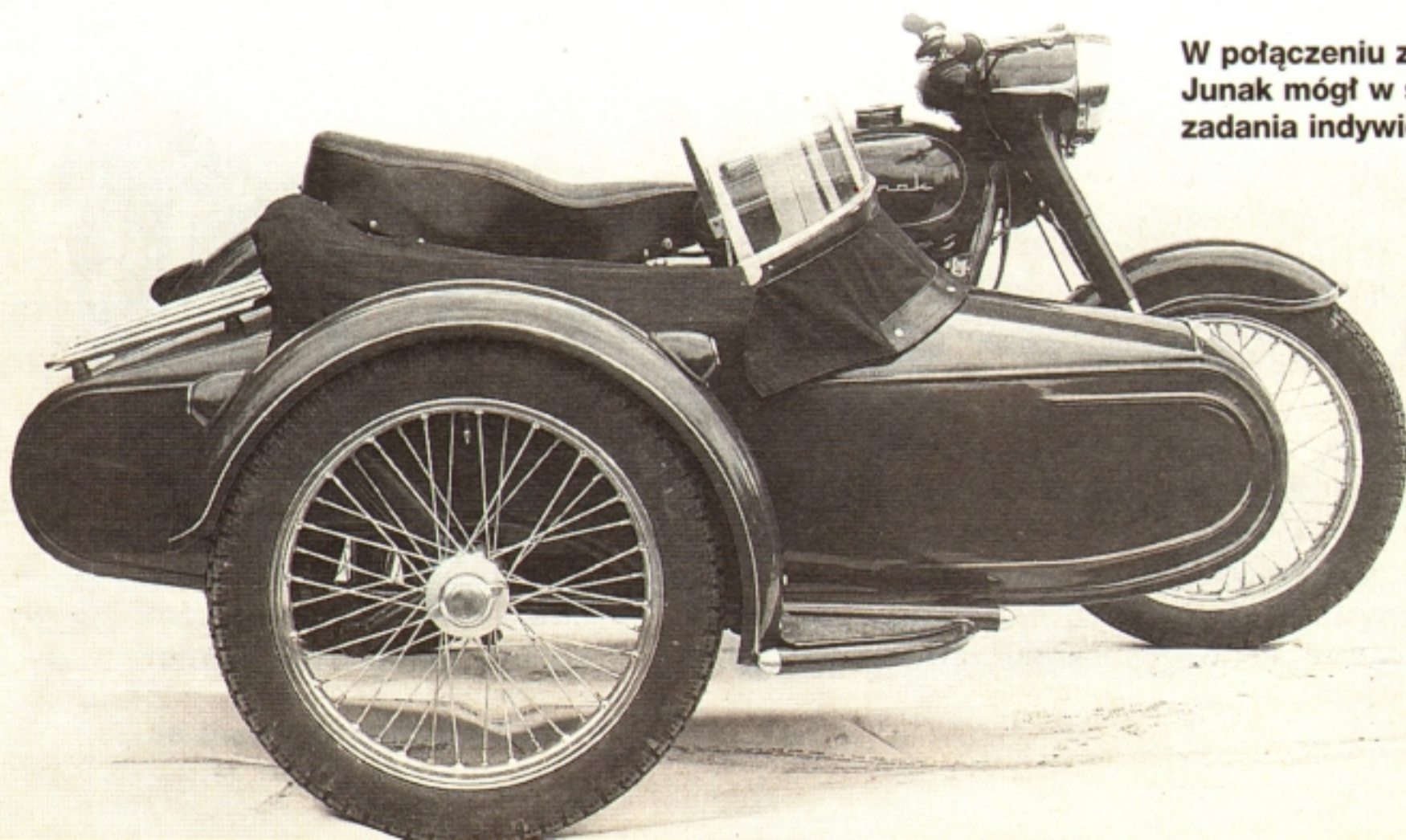
Prace konstrukcyjne rozpoczęto w 1952 r. Prowadzili je dwaj doświadczeni inżynierowie: Jan Ignatowicz i Stefan Poraziński. Przebiegały sprawnie i już w 1954 r. na wystawie we Wrocławiu, zorganizowanej z okazji X-lecia PRL, zaprezentowano nowy polski motocykl klasy 350 cm³. Obiegały go tłumy zwiedzających. Zapadły decyzje o rozpoczęciu produkcji tego pojazdu.

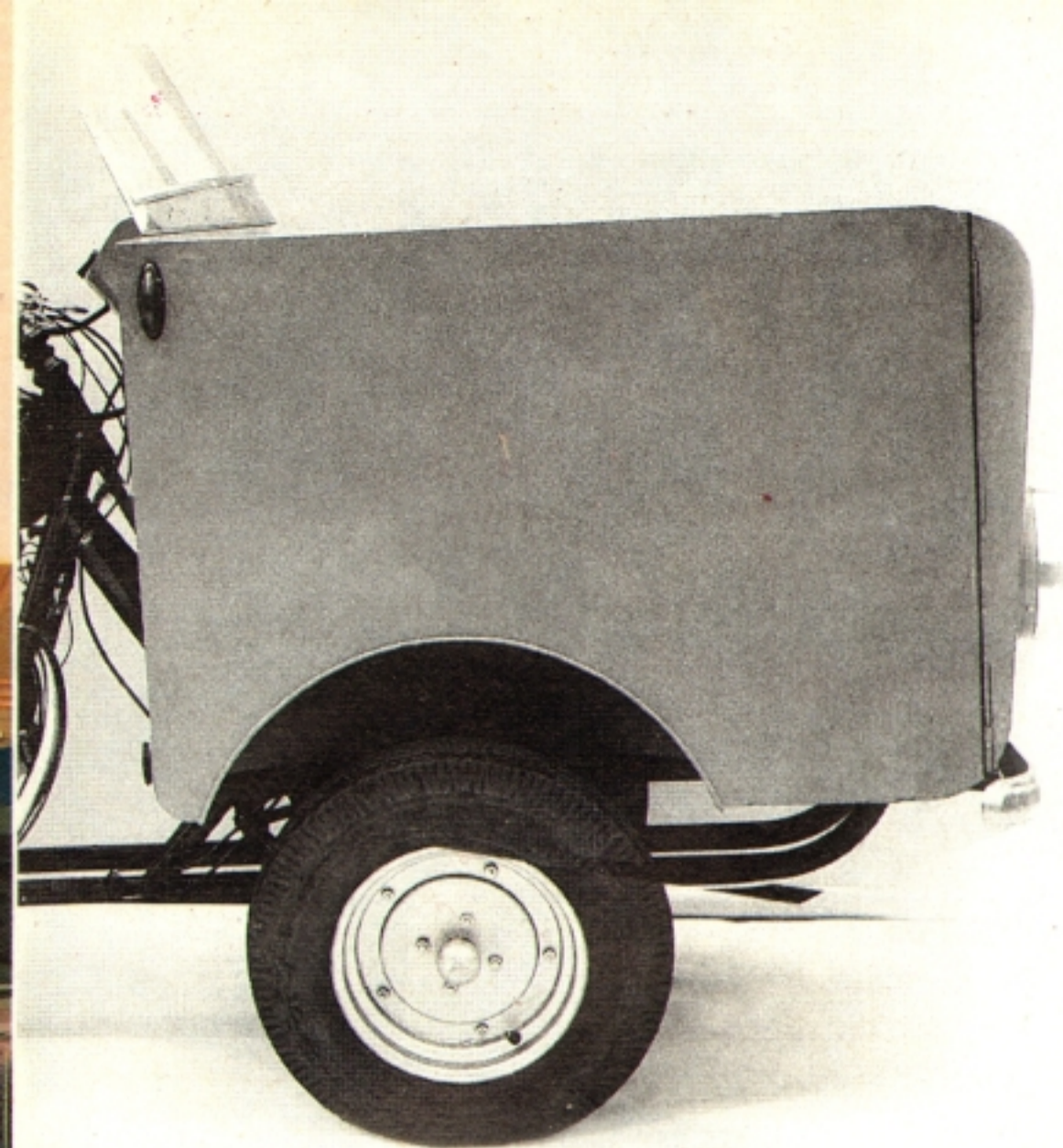
Na przyszłego producenta nowych motocykli wybrano Szczecińską Wytwórnę Sprzętu Metalowego, popularnie nazwaną „Metalosprzet”. W owym czasie „wyjeżdżały”

stąd metalowe łóżka i szafy, fotele dentystyczne i ginekologiczne, stoły operacyjne i aparatura elektromedyczna. Widocznie ktoś sobie przypomniał, że przed wojną wytwarzano tu niemieckie samochody marki „Stoewer”.

Wyznaczenie Szczecińskiej Wytwórni na producenta motocykli tak zmobilizowało załogę, że przeobrażenie zakładu wykonywano z niewiarygodnym zapałem, pokonując wiele trudności. Nie zrażano się tym, że trzeba zmienić konstrukcję ramy nośnej motocykla, zainstalować zupełnie inne, bardziej skomplikowane urządzenia produkcyjne. Wielu elementów nie można było zrobić na miejscu. Zawarto zatem porozumienia z kooperantami. Z powodu braku pras wylotczki wykonywano w war-

W połączeniu z wózkiem bocznym typ WB1 Junak mógł w szerszym zakresie spełniać zadania indywidualnego transportu.





JUNAK

Dane techniczne typów motocykli

Typ motocykla	M07	M07C	M07R	M10
Silnik	typ S03 czterosuwowy, górnozaworowy, 1-cyl. 349 cm ³ , chłodzony powietrzem			
Moc (kW-KM/obr.)	12,5-17/5500	16,2-22/7000	13,2-18/6000	14-19/6000
Moment (Nm/obr.)	23,0/4000	30/4000	27,5/3500	27,5/3800
Liczba biegów	4			
Długość całk. (mm)	2180	2140	2140	2172
Rozstaw osi (mm)	1425	1416	1416	1417
Masa własna (kg)	165	152	158	170
Dopuszczalne obciążenie (kg)	190	1 osoba	1 osoba	200
Prędkość maksymalna (km/h)	115	115	110	125
Zużycie paliwa (dm ³ /100 km)	3,5-4,0	3,5	3,5	3,5

HISTORIA POLSKIEJ MOTORYZACJI

szawskiej FSO, a cały silnik powstawał w łódzkiej Wytwórni Sprzętu Mechanicznego.

Pomimo zaangażowania szczecińskiej załogi, przygotowania do uruchomienia produkcji motocykli trwały długo. Dopiero w 1956 r. zdołano wykonać pierwszą partię 30 sztuk, w następnym roku były już 253 egzemplarze.

Corocznie zwiększano produkcję Junaka M07. Jednocześnie przeprowadzano jego modernizację i tworzone odmiany pochodne. Powstały riksze bagażowe ze skrzynią ładunkową umieszczoną przed kierownicą (typ B21) i za kierownicą (typ B20), motocykl z wózkiem bocznym (typ WB1), motocykle policyjne i sportowe – crossowy M07C i rajdowy M07R.

Konstrukcja Junaka świetnie nadawała się do tworzenia różnych odmian. Był to pojazd wytrzymały, stabilny w ruchu, napędzany mocnym silnikiem czterosuwowym, dynamiczny i nadający się do dalekiej turystyki. Niebagatelne było i to, że Junak wyglądał rasowo, wzbudzał sympatię oglądających i użytkowników. Znajdował zwolenników nie tylko w Polsce. Został wyeksportowany do wielu krajów: Stanów Zjednoczonych, na Węgry, do Turcji, Mongolii, Mali, Tanganiki, Libii, Urugwaju, Wenezueli, Syrii, Bułgarii, do Albanii i na Kubę.

Junak mógł w pełni zaprezentować walory ruchowe biorąc udział w imprezach sportowych. W tym celu zbudowano wspomniane już wersje: crossową i rajdową. Poza tym

opodal zakładu wybudowano fabryczny tor motocrossowy. Przedsięwzięcia te przyniosły rezultaty – rozstawiły Junaka. Zdobywał tytuły w motocrossowych mistrzostwach Polski, a ekipa fabryczna dosiadająca Junaki odniosła sukces, wygrywając słynną „sześciodniówkę” odbywającą się w 1962 r. w Garmisch-Partenkirchen (RFN).

Powróćmy do modernizacji Junaka. Najistotniejsza była zamiana podstawowego modelu M07 na M10. Wówczas wprowadzono opływowy kształt lampy przedniej, głębokie błotniki, pełną obudowę łańcucha, duże bębny hamulcowe wykonane ze stopów lekkich, skrzynkę na narzędzia, nowy tłumik w kształcie cygara i nieco zmodernizowany silnik.

Rozbudowywana Szczecińska Fabryka Motocykli – taką nazwę dawnemu „Metalosprzętowi” nadano 1 stycznia 1958 r. – docelową produkcję 20 000 sztuk Junaków rocznie miała osiągnąć w 1961 r. Plany zrealizowano rok później, kiedy to z bram fabryki wyjechało 20 127 motocykli. Do zakończenia produkcji w 1965 r. w Szczecinie wykonano prawie 100 000 motocykli Junak. Teraz poszukują ich kolekcjonerzy. Można je czasem spotkać na drodze. Są w świetnym stanie technicznym, dopieszczane przez użytkowników zrzeszających się w kluby sympatyków polskich, rasowych dwukołowych rumaków.

Zdzisław Podbielski
Fot. ze zbiorów autora



Rajdowa odmiana Junaka typ M07R z górnym układem wylotowym (wydechowym) i błotnikami o dużym prześwicie.



Crossowa odmiana Junaka typ M07C nie miała tłumika, za to specjalne olejenie łańcucha.