

Numer specjalny 73/2011
Indeks 376280
ISBN 978-83-7316-839-8

HOBBY
KOLEKCJE
EDUKACJA

Kultowe AUTA PRL-u

Wydanie
specjalne!

Junak M-10



Informacja o dodatku:
model kolekcjonerski
Importer: De Agostini Polska Sp. z o.o.
ul. Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa

NUMER SPECJALNY 73/2011
CENA 29,90 zł (8% VAT)
ISBN 978-83-248-3069-5



9 788324 830695
INDEKS 376280

Junak M-10

DeAGOSTINI

HOBBY
KOLEKCJE
EDUKACJA

Kultowe AUTA PRL-u

JUNAK M-10

Polski gang i gmole3

TAMTE CZASY

Z drogi! Motor jedzie!7

PRZEGLĄD PRASY

Zamiast samochodu10

© 2011 De Agostini Polska sp. z o.o.

Wydawca: De Agostini Polska sp. z o.o.

Dyrektor generalny: Wojciech Horbatowski

Dyrektor finansowy: Dariusz Olak

Redaktor naczelna: Joanna Dowgjarło-Tyszk

Redakcja: Ryszard Popiołek, Jarosław Stawiej

Asystent redakcji: Luiza Bolejko

Zdjęcia i ilustracje: Okładka: Il. Jarosław Wróbel; 3: Michał

Leśniewski (g. d.); 4: Michał Leśniewski (g. d), East News (l);

5: Wikimedia Commons/Topony/grafika z Allegro za zgodą sprzedaj-

cego* (g), FORUM/Marek Maruszak (d); 6: Michał Leśniewski (g. d);

7: PAP/Chris Niedenthal (c), PAP/CAF (d); 8: PAP/Wojciech

Pacewicz; 9: PAP/Woody Ochnie; 10: PAP/Adam Hawalej;

11-12: Il. Jarosław Wróbel; 13-14: Michał Leśniewski.

* Dostępne na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Na tych samych

warunkach 3.0 Ogólny, <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.pl>

Tekst i konsultacja merytoryczna: Michał Leśniewski

Finanse: Marta Al-Abbas, Joanna Orłowska

Księgowość: Ewa Kosowska, Katarzyna Zakrzewska,

Dorota Hawryluk, Justyna Giera

Marketing: Jan Sochoń

Biuro obsługi klientów: Joanna Kędra

Produkcja: Beata Wronka, Magdalena Kapińska, Ewa Zduniak,

Patrycja Krasowska

Dystrybucja i prenumerata: Maciej Gocał, Beata Stawiej,

Anna Krupa

Opracowanie i skład: TOTEM

Druk: KF Partner Grzegorz Kosior

Adres redakcji:

ul. Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa

tel. (22) 20 89 300, faks (22) 20 89 330

ISBN: 978-83-7316-839-8 (całość)

ISBN: 978-83-248-3069-5 (wydanie specjalne 73/2011)

INDEKS: 376280

Biuro Obsługi Klientów/Prenumerata/Sprzedaż numerów

archiwalnych:

tel. (22) 488 62 01, faks (22) 488 62 51

Reklamacje powinny być składane na piśmie, z podaniem daty

stwierdzenia wady produktu, na adres:

De Agostini Polska Sp. z o.o.

Ul. Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa

lub telefonicznie pod numerem (22) 488 62 01

Internetowe Biuro Obsługi Klientów:

www.deagostini.pl/bok

HOBBY, KOLEKCJE, EDUKACJA

www.deagostini.pl

Kopiowanie i wykorzystywanie całości lub jakichkolwiek fragmentów

bez zgody wydawcy zabronione. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wydawca ostrzega P.T. Sprzedawców, że sprzedaż aktualnych i archiwalnych

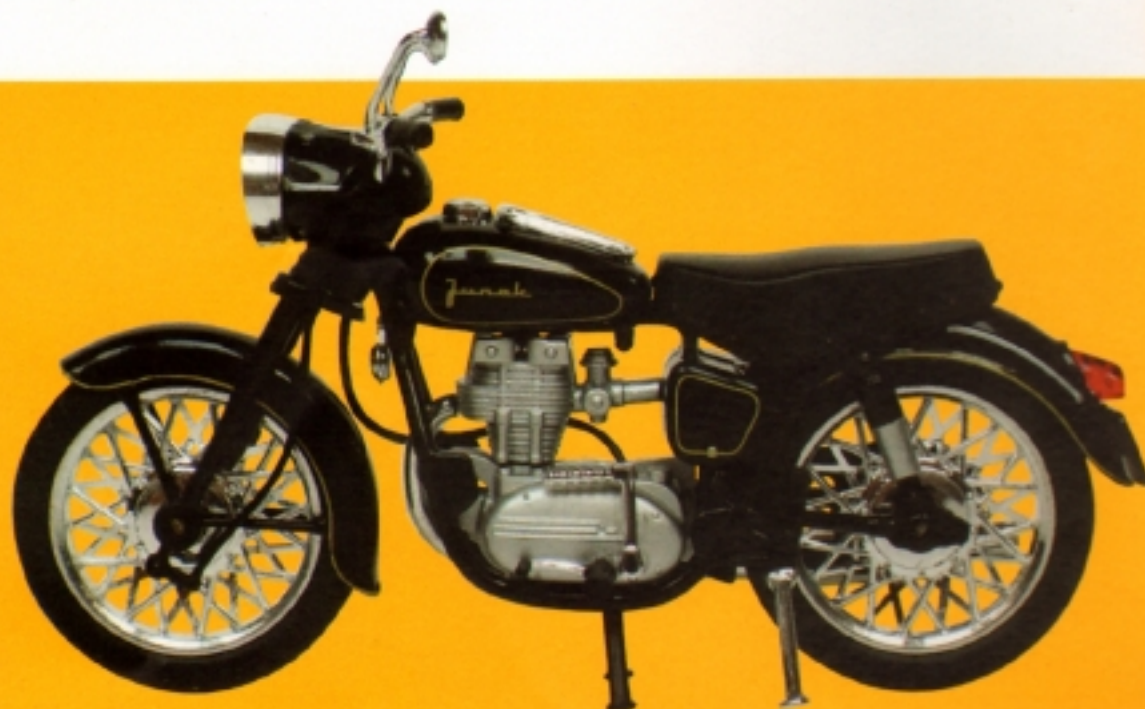
egzemplarzy po cenie innej niż cena detaliczna ustalona przez Wydawcę jest

zabroniona i skutkuje odpowiedzialnością karną. Wydawca zastrzega sobie

możliwość dokonywania zmian w treści, kolejności i liczbie elementów kolekcji.

Uwaga! Produkt nie jest przeznaczony dla dzieci poniżej 14. roku życia.

Dziękujemy Panu Michałowi Leśniewskiemu (www.gaby.art.pl) za pomoc
i udostępnienie zdjęć do publikacji.



Model w skali 1:24

Polski

gang i gmołe

JUNAK M-10

Ten gang, czyli dźwięk silnika, można rozpoznać z daleka. Jest tak charakterystyczny, że wystarczy go usłyszeć raz, a zapadnie w pamięć. Jeden cylinder, cztery suwy i 350 ccm pojemności. To jedyny motocykl tej klasy produkowany w Polsce. Junak!

Koncepcja stworzenia ciężkiego motocykla o dużej pojemności nawiązywała do przedwojennych konstrukcji takich jak Sokół. Prace nad nowym jednośladem rozpoczęto w 1951 roku w stołecznym Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego. Wzięli w nich udział przedwojenni inżynierowie, którzy doświadczenie zdobyli w Państwowych Zakładach Inżynierii.

Brytyjskie wzorce

Podczas prac projektanci korzystali jednocześnie z najnowszych dokonań zachodnich firm motocyklowych, przede wszystkim brytyjskich. Polski motocykl miał się opierać na założeniach podobnych do tych, które przyjęli twórcy AJS-a lub Nortona. Pierwotnie maszyna miała otrzymać duży silnik o pojemności 500 ccm, jednak w toku prac



zmniejszono ją do 350 ccm. Tak w 1953 roku powstał prototyp Junaka M-07.

Przez prawie trzy kolejne lata trwało żmudne dopracowywanie szczegółów dokumentacji.

Produkcję M-07 rozpoczęto w 1956 roku, po uprzedniej zgodzie wydanej przez Prezesa Rady Ministrów w grudniu 1955 roku. Junak powstawał w Szczecinie, w założonej w 1946 roku Wytwórni Sprzętów Metalowych, która początkowo jako filia zakładów Ursus zajmowała się produkcją części do ciągników. Jednak szybko z tego zrezygnowano, ponieważ ze względów strategicznych

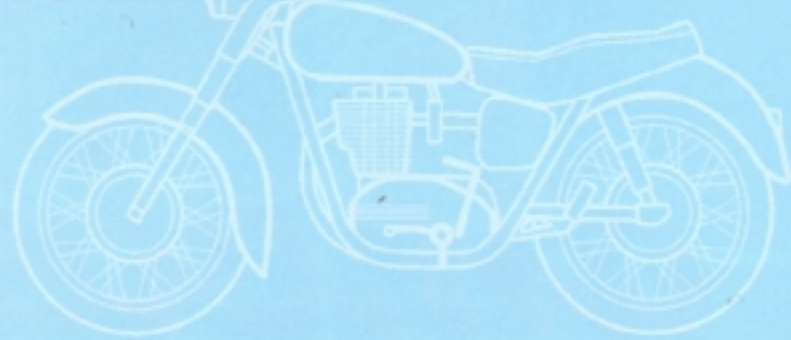
Dobrze zachowanego junaka M-10 można dziś kupić za około 5000 złotych.



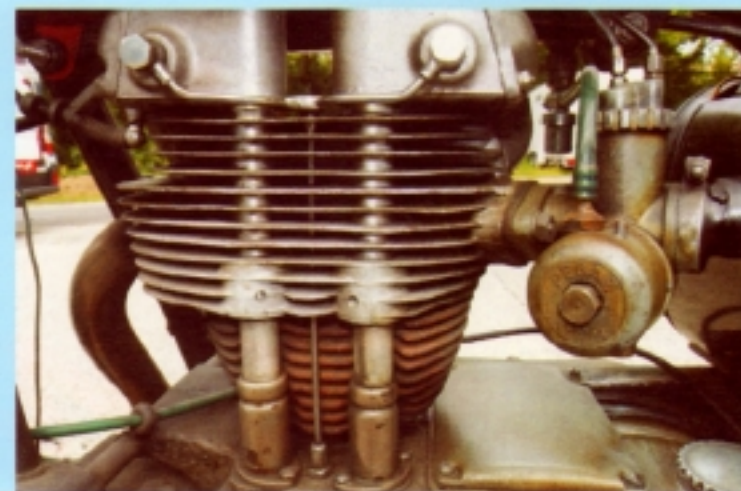
NA DŁUGĄ TRASĘ

Zbiornik paliwa w Junaku miał 17 litrów pojemności, co przy zużyciu paliwa na poziomie około 3,5 litra na 100 kilometrów, po zatankowaniu do pełna, pozwalało przejechać prawie 500 kilometrów.

JUNAK M-10



W modelu M-10 zwiększono stopień sprężania w porównaniu z Junakiem M-07.



W latach 60. posiadanie własnego motocykla było świetnym sposobem na przyciągnięcie uwagi płci pięknej. Nie tylko w Polsce. Na zdjęciu: dziewczyna na Junaku podczas wizyty polskiej delegacji rządowej w Mongolii, czerwiec 1969.

żadne zakłady tego typu nie mogły się znajdować w bezpośredniej bliskości granicy. Ostatecznie ulokowano tam zupełnie niemotoryzacyjną produkcję, między innymi łóżek i foteli dentystycznych. Ciekawostką jest, że WSM działała na terenie przedwojennych niemieckich zakładów Stoewer-Werke AG, które zajmowały się produkcją samochodów.

W momencie, kiedy zapadła decyzja o tym, że junaki będą powstawać zamiast foteli dentystycznych, znowu należało przebrnąć całą fabrykę. Zakład trafił pod skrzydła resortu motoryzacyjnego. A ponieważ zatrudniał samych techników i ani jednego inżyniera, trzeba było stworzyć tam kadrę techniczną wyższego stopnia.

Młody zespół

Od momentu uruchomienia produkcji Junaka WSM – przemianowana w 1957 roku na Szczecińską Fabrykę Motocykli – zaczęła przeżywać gwałtowny rozkwit. Podjęli tam pracę młodzi inżynierowie, którzy starali się zlikwidować „choroby wieku dziecięcego” trapiące świeżo zaprojektowany motocykl. Podwozia, czyli ramy, powstawały w SFM, a silniki w łódzkich Zakładach Sprzętu Motoryzacyjnego.

Junaka nieustannie modernizowano, a w 1960 roku pojawił się następca M-07, noszący oznaczenie M-10. Powstała też seria motocykli zwanych przejściówkami, które miały elementy wspólne zarówno dla M-07, jak i dla M-10. Złośliwi zauważają, że spośród dwóch produkowanych modeli jednoślądów najwięcej było i jest do

dzisiaj właśnie przejściówek, bo w ten sposób najłatwiej wytłumaczyć to, że motocykl nie jest w pełni oryginalny, co w środowisku radykalnych miłośników rekonstrukcji jest uważane za ogromną wadę.

Przejściówka

Produkcja owej przejściówki ruszyła na początku 1960 roku. Od klasycznych M-07 te motocykle odróżniają głębokie błotniki oraz obudowa łańcucha. Wprowadzony do produkcji w tym samym roku „pełny” M-10, oprócz wymienionych różnic, miał również charakterystyczną, wydłużoną obudowę przedniego reflektora, obejmującą fragment kierownicy. W obudowie tej mieścił się, oprócz kontrolki, również prędkościomierz.

Junak M-10 doczekał się

kilku ciekawych, choć wyprodukowanych w niewielkiej liczbie odmian. Najciekawszą z nich był B-20, czyli trójkołowiec z paką umieszczoną z tyłu. Powstało zaledwie 2500 egzemplarzy tego dostawczego motocykla. Warto przy tym zauważyć, że przypominał on często spotykane, zwłaszcza w górzystych regionach kraju, trójkołowe samoróbki, budowane na bazie innych motocykli: WSK albo SHL. Po latach trudno jednak ustalić jednoznacznie, czy najpierw pojawił się B-20, a potem jego naśladowcy, czy było odwrotnie. Powstał też prototyp oznaczony B-21, który miał przestrzeń ładunkową z przodu. Do junaków można było również dokupić wózek boczny. Dostępne były dwa: WB-1 i W-03.

Junak M-10 był następcą modelu oznaczonego symbolem M-07, który wszedł do produkcji w 1956 roku.

dane techniczne

Silnik: benzynowy, jednocylindrowy, czteresurowy, o pojemności 349 ccm

Prędkość maksymalna: 125 km/h

Zużycie paliwa: 3,5 l/100 km

Moc: 19 KM

Masa własna: 170 kg, dopuszczalna masa całkowita: 370 kg

Wymiary: długość – 2172 mm; szerokość – 740 mm; wysokość – 1100 mm





TRÓJKOŁOWIEC

Trójkołowa wersja Junaka odznaczała się doskonałymi cechami użytkowymi. Skrzynia ładunkowa, której rama była wykonana z drewnianych listew, a podłoga i ściany ze sklejki, miała wymiary 1260 x 1300 x 300 mm i można było na nią zapakować nawet 300 kg ładunku.

Inną charakterystyczną wersją starego dobrego Junaka był jednośląd przeznaczony dla milicyjnej drogówki. Jak na pojazd dla tego rodzaju służb przystało, miał owiewkę oraz radiostację w specjalnej obudowie.

Sportowe wyczyny

Junaki przygotowane do sportu odnosiły w początkach lat 60. pewne sukcesy. W 35. Sześciodniówce, która odbyła się w Austrii, Edward Kurowski, Konrad Stabiński i Franciszek Stachiewicz zajęli wysokie miejsca, zdobywając na tych motocyklach srebrne medale. Rok później na zawodach motokrosowych Janusz Orzepowski zwyciężył w klasie 350 ccm. Odbywający się w tym samym roku Międzynarodowy Rajd Tatrzański zgromadził aż dziesięciu zawodników startujących na junakach. Sześciu spośród nich mogło się pochwalić złotymi medalami.

Nie najlepsza opinia

Wokół Junaka narosło wiele stereotypów. Mówi się, że junak zawsze kapie olejem, tak jak w syrenie zawsze psują się przeguby. Są jednak junaki i syreny pozbawione swoich przypadłości. Użytkownicy jednych i drugich mówią zgodnie, że kluczem do sukcesu jest dbałość o pojazdy. Najlepszym przykładem jest w pełni sprawny junak z 1961 roku, który nie kapie olejem i wciąż ma fabryczne plomby na silniku. Oznacza to, że jednostka napędowa nie była nigdy rozbierana. Co za tym idzie – nie był naprawiany przez żad-

nego „specjalistę”. Legenda o nieszczęlnym silniku wzięta się najprawdopodobniej stąd, że niektórzy użytkownicy junaków nie stosowali się do zaleceń producenta, a usterki naprawiali samodzielnie, według własnego widzimisię, albo oddawali do naprawy „rzeźnikowi”, dla którego najważniejszymi i jedynymi narzędziami były młotek oraz przecinak, używane przy każdej mocniej dokręconej śrubie.

Trzeba jednak uczciwie przyznać, że jednoślady produkowane w Szczecinie miały niestarannie wykonane i zamontowane części, a niektóre podzespoły były podłej jakości. Jeden z użytkowników junaka M-10 na

łamach gazety motoryzacyjnej powiedział, że kłopoty mogą sprawiać: sprzęgło, łańcuchy, skrzynia biegów, prądnica, gaźnik, a nawet szprychy.

Recepta na „zdrowego” junaka jest prosta: trzeba regularnie go konserwować, a w razie awarii korzystać z usług profesjonalistów. Dziś łatwo to powiedzieć, jednak w czasach PRL-u właściciele pojazdów mechanicznych nie zawsze mieli dostęp do oryginalnych części albo dobrych fachowców.

Na szczęście mechaniczne niedoskonałości nie zrażały przyszłych posiadaczy junaków. Chętnych do kupna zawsze było więcej niż dostępnych motocykli. Niektórzy nazywali Junaka, mniej lub bardziej trafnie, polskim Harleyem. Idąc w ślady bohaterów filmu „Easy Rider”, przerabiali swoje maszyny na choppery. Był to przełom lat 80. i 90., kiedy te polskie motocykle nie miały jeszcze statusu zabytków z prawdziwego zdarzenia.

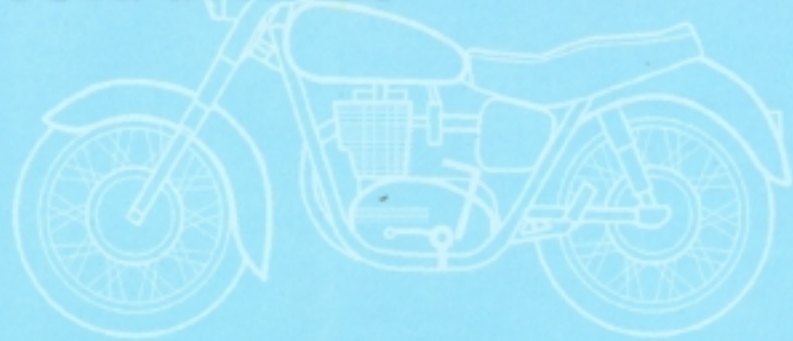
Junak często bywa nazywany polskim Harleyem. To niezbyt udane porównanie, przynajmniej jeśli mowa o konstrukcji.



W ZAPRZĘGU

Do junaka można było podpiąć wózek boczny, w którym mógł podróżować wygodnie drugi pasażer. Dla kierowcy przyzwyczajonego do jazdy samym motocyklem przestawienie się na jazdę z wózkiem było nie lada problemem, gdyż taki zaprzęg zachowywał się zupełnie inaczej w zakrętach, podczas hamowania i przyspieszania.

JUNAK M-10



Tłumik był wykonany ze stali i fabrycznie chromowany.



Przeróbki dotyczyły głównie ramy: zmieniano kąt nachylenia główki ramy i montując długie lagi, czyli przednie zawieszenie, dodawano wysoką kierownicę i obniżano też siodło. Z przodu montowano wąskie koło, z tyłu – szerokie. Niektórym nawet udawało się upchać tam koło od Syreny. Czasopisma o tematyce motocyklowej pełne były w połowie lat 90. ogłoszeń o sprzedaży takich przerobionych junaków. Niestety, wiele z nich nie przypominało już nie tylko pierwotnych motocykli, ale nawet chopperów.

Na szczęście były też pozytywne przykłady przeróbek szczecińskich maszyn. Jeden z entuzjastów jednośladów zbudował junaka z dwoma silnikami, inny – całkiem poważnie traktując nawiązanie do Harleya-Davidsona – dorobił silnik w układzie V2. Należy przyznać, że były to profesjonalne przeróbki. Patrząc zwłaszcza na tę ostatnią, można puścić wodze fantazji i pomyśleć, co by było, gdyby produkcję Junaka rozwijano...

Eksportowy hit?

W momencie uruchomienia produkcji modelu M-10 rozpoczął się też jego eksport. Junaki wysyłano do egzotycznych krajów, takich jak Mongolia, dokąd trafiło około 600 egzemplarzy, albo do

Mali, Gwinei, Kuwejtu, Ekwadoru i Urugwaju. Ciekawostką była wersja amerykańska, której wyeksportowano za ocean 35 sztuk. Zgodnie z wymogami prawa USA, motocykl został między innymi wyposażony w osłony wykonane z rur, tzw. gmole, nieco inny bagażnik oraz sakwy boczne. W latach 1960–63 za granicę trafiło ponad 4000 motocykli z SFM. Do dzisiaj można je spotkać np. w motoryzacyjnym muzeum świata, czyli na Kubie.

W latach 80. bardzo popularne były przeróbki junaków na choppery. Niestety, w większości nieudane.

Smutny koniec

O przyczynach zakończenia produkcji Junaka można by dywagować w nieskończoność. Faktem jest, że od 1963 roku

systematycznie zmniejszano produkcję, a wstrzymano ją dwa lata później. Zaprzesano też prac nad następcą M-10, oznaczonym indeksem M-14. Istnieje kilka różnych teorii na ten temat: jedna mówi o „spisku” RWPG, według którego Polska nie powinna produkować ciężkich motocykli, inna z kolei jest związana z podpisaniem umowy licencyjnej na produkcję Polskiego Fiata. Niektóre źródła podają natomiast, że zakończenie produkcji było związane z malejącym popytem na motocykle. Podobnie jak w przypadku innych pojazdów produkowanych w PRL-u trudno ustalić, jak było naprawdę.



OKIEM KIEROWCY

Charakterystyczna obudowa reflektora ze zintegrowanym prędkościomierzem to znak rozpoznawczy modelu M-10. Na kierownicy po lewej stronie: dźwignia sprzęgła i odprężnika, po prawej stronie dźwignia hamulca przedniego i dźwignienka ssania.

JUNAK M-10

Jedyny spośród produkowanych w PRL-u motocykli wyposażony w porządną, czterocylindrowy silnik o sporej pojemności. W porównaniu z dwutaktowymi WSK-mi i SHL-kami, a nawet z relatywnie nowoczesną MZ-ką, Junak był już poważnym motocyklem. Poważniejsze od niego były tylko stare BMW i IŻ-e.

W latach 60. Junak traktowany był jako maszyna do pracy. Moda na ten motocykl zaczęła się dopiero pod koniec lat 70.

JUNAK M-10

1963 r.

Lampa

W modelu M-07 klosz lampy był importowany z NRD. M-10 miał już obudowę pochodzącą z polskich zakładów.

Odpężnik

Ta dźwigenka pozwalała zmniejszyć ciśnienie powietrza w cylindrze, co ułatwiało odpalenie motocykla kopytem.

Błotniki

Jednym z elementów pozwalających odróżnić wersję M-10 od poprzedniczki były głębokie błotniki, obejmujące niemal całą oponę.

Silnik

Pojemność 350 ccm zapewniała Junakowi 17–19 KM mocy i pozwalała się rozpędzić do ok. 125 km/h. Rekord prędkości na podrasowanym Junaku wynosił prawie 150 km/h.

Bagażnik

Bagażnik na baku pozwalał przytrzymać dodatkowy bagaż, gdy nie wystarczał bagażnik ulokowany nad tylnym kołem.

Tłumik

Początkowo był słabej jakości, ale w 1962 roku wprowadzono nowy, znacznie ładniejszy i co najważniejsze – skuteczniejszy.

Wahacz

Tylne zawieszenie składało się z wahacza wleczonego podpartego na dwóch sprężynach z amortyzatorami olejowymi.



HOBBY
KOLEKCJE
EDUKACJA

Kultowe
AUTA PRL-u

JUNAK M-10

