

mtody

TECHNIK

9

1988



To już historia:

POLSKIE JEDNOŚLADY 1945–1965

Jan Tarczyński

Decyzja odtworzenia w Polsce Ludowej przemysłu motocyklowego zniszczonego przez hitlerowskiego okupanta, zapadła 1 lipca 1946 roku. Krajowe motocykle miały stanowić podstawę indywidualnej motoryzacji, bowiem w ówczesnej sytuacji gospodarczej najważniejszym zadaniem było uruchomienie produkcji własnych samochodów ciężarowych. Samochody osobowe planowano wprowadzić do produkcji znacznie później.

W kilka tygodni po tej decyzji, w zorganizowanym w 1945 roku w Warszawie Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego, w wyniku kilkutygodniowych dyskusji postanowiono obrać za wzór do produkcji DKW 125 RT, popularny małolitrażowy niemiecki motocykl z dwusuwowym silnikiem. Dokumentację techniczną stworzono w dwóch zespołach projektowych. Podwozie opracowała grupa inż. Stefana Porazińskiego z Wydziału Motocyklowego Centralnego Biura Technicznego (b. konstruktor z Działu Motocykli Biura Studiów przedwojennych Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie), a silnik – inż. Fryderyka Blumke z oddziału bielskiego CBT (przed wojną konstruktor m.in. silników dwusuwowych). Już po

4–5 miesiącach zbudowano modele podzespołów, niezbędne do wykonania prototypów. Konstrukcja polskiego motocykla, znanego później pod nazwą Sokół 125, zarówno w wersji prototypowej (model N47 – 4 sztuki) i seryjnej (model N48 – MO1 – 2000 sztuk) nie odbiegała od rozwiązań „dekawki”. Główne zmiany dotyczyły osprzętu silnika, gdzie w miejsce prądnicy Bosch 35/45 W zastosowano polską prądnicę – iskrownik 6V28W, której produkcję rozwinięto później w Zakładach Wytwórczych Aparatury Oświetleniowej (przed wojną nowoczesna Fabryka Żyrandoli Elektrycznych „A. Maciniak S.A.” na warszawskim Okęciu), zaś zamiast gaźnika Bing AJ 1/16N wprowadzono wersję Zenitha o zbliżonych parametrach (w produkcji seryjnej – Amal E68/16). Ze względów konstrukcyjno-eksploatacyjnych obniżono stopień sprężania i liczbę obrotów na minutę, co (w porównaniu do DKW) spowodowało spadek mocy silnika – z pojemności skokowej 123,2 cm³ rozwijał moc 4,3 KM przy 4300 obr/min. Silnik ten, zblokowany ze sprzęgłem mokrym wielotarczowym i skrzynią biegów o 3 przełożeniach sterowaną nożnie, oznaczono symbolem SO-1. Podwozie (rama rurowa, pojedyncza, zamknięta, zawieszenie przednie – widelec trapezowy, tylne – sztywne) zachowało podstawowe cechy konstrukcyjne pierwowzoru. Zmiany dotyczyły głównie kształtu zbiornika paliwa, sposobu zamocowania sprężyny przedniego zawieszenia, siodła kierowcy, uproszczenia kształtu błotników itp. mniej ważnych szczegółów. Prototypowe silniki wykonała prawie w całości (i zmontowała) duża narzędziownia Zakładów Metalowych w Ustroniu Śląskim (przedwojenne Towarzystwo Akcyjne dla Fabrykacji Śrub i Wyrobów Kutyh Brevillier Spółka i A. Urban Synowie), zaś podwozia zbudowano w Zakładzie Motoryzacyjnym nr 5 (przedwojenne Zakłady Przemysłowe „Apollo” H. Geymayer Spółka Komandytowa – fabryka rowerów) w Czechowicach-Dziedzicach.

22 lipca 1947 roku inż. Tadeusz Heryng, b. szef Oddziału Motocykli przedwojennych PZInż. – wówczas dyrektor techniczny fabryki „Apollo”, jeden z inicjatorów polskiej produkcji motocykli, zademonstrował dwa pojazdy w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie, gdzie wzbudziły duże zainteresowanie. Średnioseryjną produkcję Sokółów 125 rozwinięto w 1948 roku w stolicy, w Państwowych Zakładach Samochodowych nr 2 (dotychczas remonty samochodów ciężarowych), założonych na terenie przedwojennych Zakładów Amunicyjnych „Pocisk” S.A. przy ul. Mińskiej 25. Motocykle z pierwszych serii nie były jednak wolne od wad. W dwóch

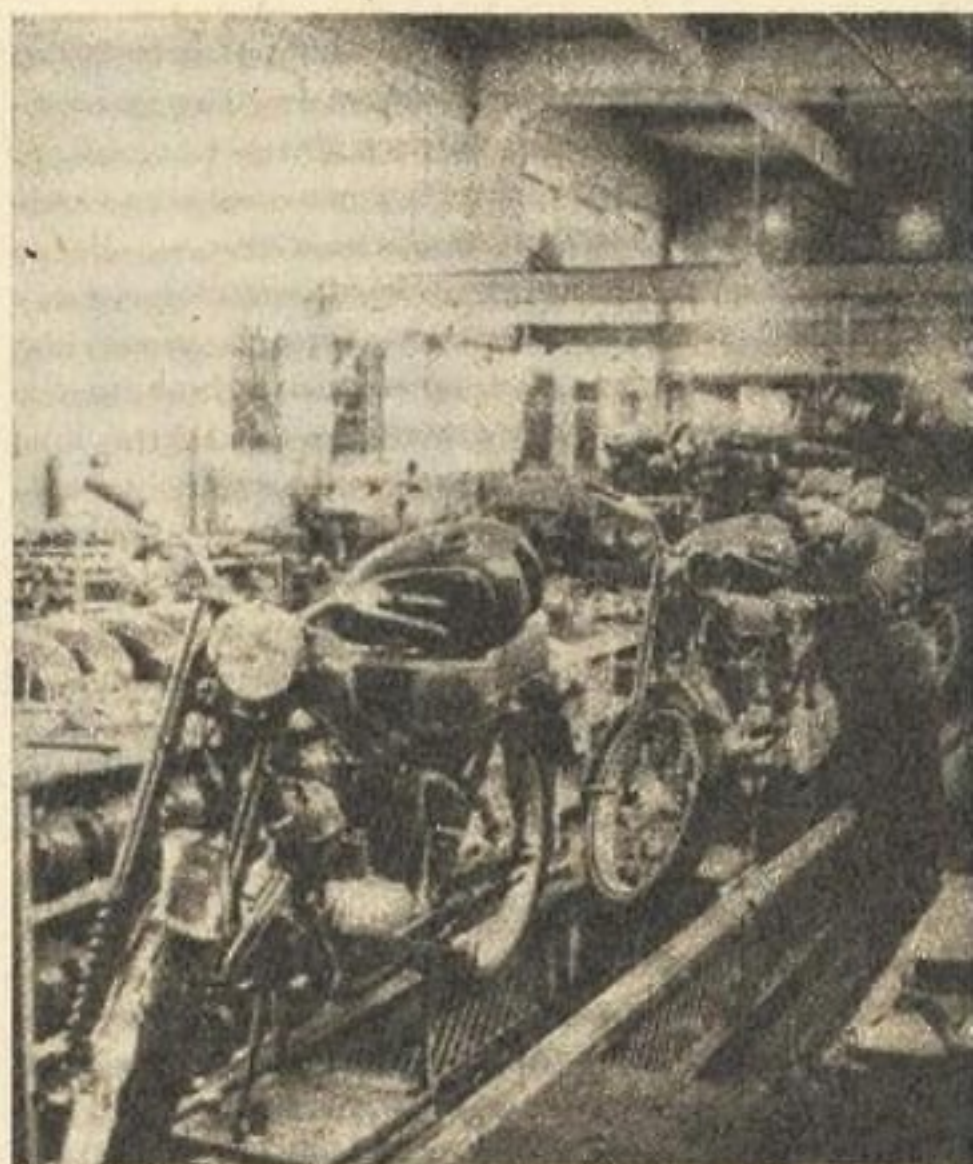
Taśma produkcyjna SHL M04.



pojazdach pękały ramy z powodu niewłaściwego połączenia górnej belki z tzw. główką ramy (zbyt „oszczędnościowy” łącznik, odmienny od stosowanych w DKW), co spowodowało konieczność przeróbek całej partii (część ram złomowano). W jednym nastąpił – w czasie jazdy – wybuch mieszanki paliwowo-powietrznej w ... obudowie iskrownika. Benzyna dostała się tam przez zatartą uszczelkę na wale korbowym silnika, zaś eksplozja nastąpiła pod wpływem iskry na przerywaczu. Wydarzyła się też niecodzienna historia, która, pomimo fatalnego początku, uratowała pracowników wytwórni przed groźnym w skutkach posądzeniem o sabotaż. Pewnemu nabywcy pojazdu z pierwszych serii, z grupy prominentów, pękła w czasie podróży kierownica. Rozpętały się awantury, grożono surowymi konsekwencjami. Okazało się później, że motocyklista był w sztok pijany i wpadł na drzewo, a kierownica złamała się przy uderzeniu. Zaczęto jednak badać rury przeznaczone na kierownice i stwierdzono, że cała partia z niemieckich remanentów (ok. 1,5 t) jest silnie skorodowana wewnątrz. Następnie kierownice wykonano już z rur stalowych konstrukcyjnych, zakupionych pospiesznie w jednej z sosnowieckich hut.

Nieco wcześniej, przed rozpoczęciem produkcji Sokółów, zmontowano w PZS nr 2 na zasadzie kooperacji (tak jak i Sokoły 125) w tzw. hali „20”, przeznaczonej na motocyklownię, 200 motocykli SHL 125 N47-M02. Pojazdy te miały zasadnicze elementy podwozia z przedwojennych remanentów Huty „Ludwików” S.A. w Kielcach – nieco poszerzone ramy motocykli SHL 98, produkowanych tam do 1939 roku – podwójne zamknięte, wykonane z kształtowników o przekroju ceowym i silniki typu S01, budowane w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego nr 3 w Psim Polu pod Wrocławiem (dawne niemieckie zakłady lotnicze „Junkers”). Koła pochodziły z „Apolla”, zbiorniki paliwa ze spółdzielni blacharskiej, powstałej w dawnych Zakładach Przemysłowych „Bielany” S.A. w Warszawie, kierownice i krany benzynowe dostarczała Spółdzielnia Pracy Mechaników Samochodowych, zaś lampy tylne, przełącznik świateł i przycisk do wyłączenia silnika wytwarzał stołeczny prywatny zakład „Pro-Auto”. Pewne elementy produkowano na miejscu.

W tym samym czasie dyrekcja Huty „Ludwików” w Kielcach (później Kieleckie Zakłady Wytwarzania Metalowych) rozpoczęła starania o reaktywowanie produkcji motocykli. Zabiegi przyniosły sukces. W 1948 roku rozpoczęto tam wytwarzanie motocykla SHL 125 (ze zmodernizowaną przedwojenną ramą i silnikiem S01), budowanego w odmianach: N38 – M02-A i M02-B (razem ok. 2000 sztuk), U49-M03 (1000 sztuk) oraz M04, które przetrwały aż do połowy lat pięćdziesiątych. SHL-ki miały większość elementów zunifikowanych z produkowanym w Warszawie (do 1950 r.) Sokółem 125 (zwłaszcza seria „U” – unifikacja i późniejsze), zaś podstawowe różnice dotyczyły ramy, zbiornika paliwa, siodła kierowcy i układu wydechowego. Masa Sokola wynosiła 72 kg, SHL-ka była nieco cięższa (o ok. 6 kg), zaś zużycie paliwa wynosiło około 2,5 – 3 l/100 km. W końcu 1948 roku do produkcji motocykli Sokół i SHL importowano tylko gaźniki, łożyska kulkowe, uszczelki gumowe, łańcuchy rolkowe i za-



*Produkcja WFM M06

rówki reflektorowe. Do 1952 roku zbudowano w Kielcach łącznie ponad 18,5 tys. pojazdów. W 1952 roku ze względu na zmianę wytwórczego profilu fabryki, produkcję motocykli SHL przeniesiono do Warszawskiej Fabryki Motocykli, zorganizowanej przy ul. Mińskiej na terenie dawnych Państwowych Zakładów Samochodowych nr 2, która tym samym stała się – na okres kilku lat – jedynym producentem jednośladów, zarówno podwozi, jak i silników.

W WFM budowano wówczas także unowocześnioną wersję SHL-ki – model M05 m.in. z teleskopowym zawieszeniem przednim (lecz jeszcze sztywnym tyłem) i w tym samym czasie (1952/53 r.) opracowano nowy model (M06

Jedna ze sportowych wersji popularnej WSK 125 M06

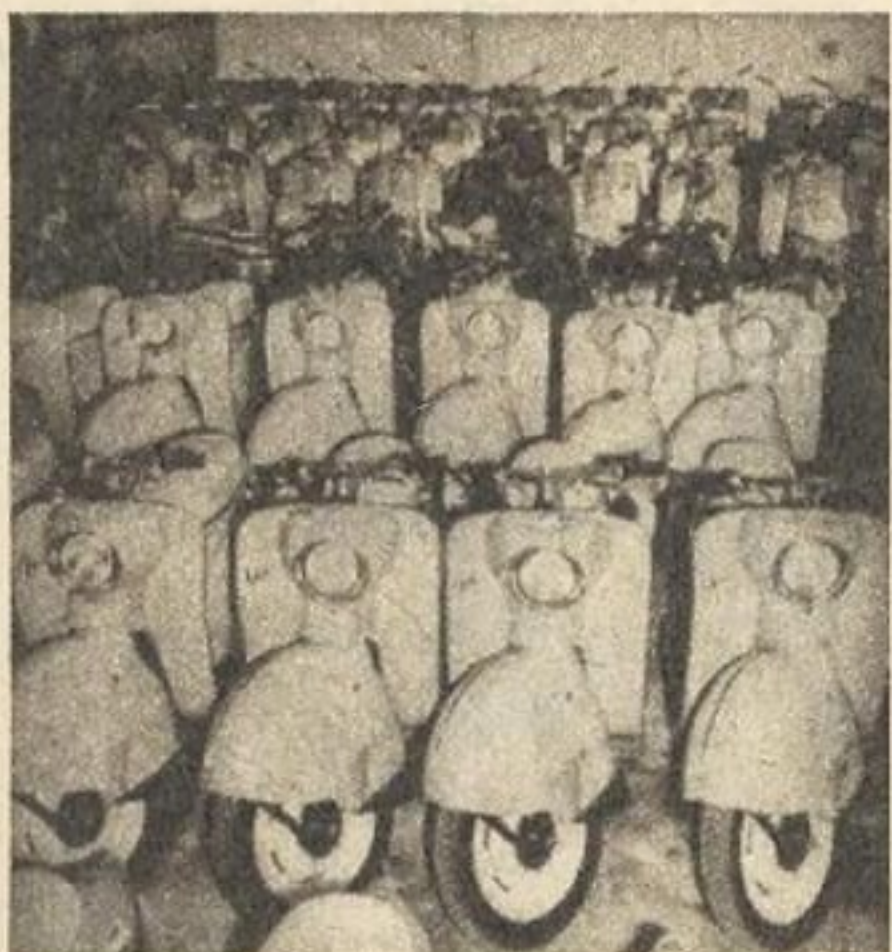




SHL 150 M06-T; w głębi SHL 175 Gazela produkowane w latach 1967-1970

– prototyp), który w stosunku do swych poprzedników wykazywał znaczny postęp i nie odbiegał od światowych nowości konstrukcyjnych w tym zakresie. Podwozie motocykla (lekka rama rurowa, pojedyncza zamknięta) wyposażone były w przedni widelec teleskopowy z tłumieniem hydraulicznym i zawieszenie tylne na wahaczu włączonym z elementami resorującymi w postaci sprężyn śrubowych, z tłumieniem olejowym, siodło podparte jednopunktowo, ze sprężyną rozciąganą, zbiornik paliwa o opływowym kształcie i głęboko tłoczone błotniki. W silniku zmieniono cylinder i głowicę, podnosząc moc do 5,5 KM przy 4900 obr/min (typ S02), zaś w instalacji elektrycznej dodano sygnał dźwiękowy i akumulator. Zorganizowano także odpowiedni cykl procesów technologicz-

Osy M50 w magazynie fabryki



nych, pozwalających na wielkoseryjną produkcję. Do masowego wytwarzania (od 1954 roku) wprowadzono jednak model uproszczony, z ramą podwójną, zamkniętą wykonaną z kształtowników o profilu ceowym, z widelcem teleskopowym resorowanym sprężynami o progresywnym działaniu, bez amortyzatorów. Zastosowano też bagażnik na zbiorniku paliwa i dwuosobowe siodło kanapowe. WFM M06, najpopularniejszy polski pojazd tej klasy, produkowany był do 1965 roku, stanowiąc punkt wyjścia do dalszych modernizacji przeprowadzanych także i w innych fabrykach. Konstruktorami WFM-ki byli inżynierowie: Jerzy Jankowski, Jan Ignatowicz, Krzysztof Brun i inni.

Od 1955 roku motocykle WFM 125 M06 produkowane były także w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku koło Lublina. Wersja zmodernizowana wytwarzana od 1959 roku i oznaczona symbolem WSK 125 M06-Z miała m.in. moc zwiększoną do 6 KM przy 4800 obr/min (silnik S01-Z opracowany przez inżynierów: W. Wiatraka i St. Jarnuszkiewicza), teleskopowe zawieszenie przednie z hydraulicznymi amortyzatorami, bębnowe hamulce pełnopiastowe i dwupoziomowe siodło kanapowe). Z niej powstała kolejna odmiana WSK M06-64, unowocześniona głównie zewnętrznie i wytwarzana masowo przez wiele lat.

W 1957 roku zbudowano w Świdniku nowoczesny motocykl (prototyp 125) z lekką ramą rurową i wieloma usprawnieniami technicznymi, które zastosowane zostały w WSK-ach dopiero w połowie lat sześćdziesiątych, zaś w 1960 roku słynną „Sarenkę” o nowatorskich rozwiązaniach konstrukcyjnych (zgrzewana z wytłoczek lekka rama typu grzbietowego, zawieszenie tylne – wahacz włączony z pojedynczym centralnym elementem resorującym, ukrytym w ramie i z prototypowym silnikiem o mocy 7 KM, zablokowanym ze skrzynią biegów o 4 przełożeniach), która nie wyszła jednak z fazy prototypu. W tym samym roku wyprodukowano też serię motocykli WSK M150 – S06 stanowiących połączenie podwozi typu 125 M06-2 z silnikami typu S06 o pojemności skokowej 148 cm³, stosowanymi w SHL 150.

W dwa lata później, w wyniku ogólnokrajowych przemian polityczno-gospodarczych, jakie nastąpiły po październiku 1956 roku, wznowiono produkcję motocykli w Kieleckich Zakładach Wyrobów Metalowych. Rozpoczęto od modelu SHL 150 – M06U z przednim widelcem teleskopowym, zbliżonego do WSK 125 M06-Z i po wykonaniu ponad 10 tys. szt. pojazdów zastąpiono je nowocześniejszą odmianą, która pod oznaczeniem SHL 150-M06T produkowana była przez ponad 2 lata, tj. do 1961 roku. Motocykl M06T wyposażony był, tak jak i jego poprzednik, w silnik typu S06 o pojemności skokowej 148 cm³ i mocy 6,5 KM przy 4800 obr/min, ze skrzynią biegów o 3 przełożeniach, opracowany i produkowany w WFM jako wersja rozwojowa jednostki napędzanej klasy 125 cm³. Ciekawostką motocykli SHL nowego typu było zastosowanie amortyzatora w układzie przeniesienia napędu (tarcza gumowa perforowana pomiędzy piastą tylnego koła a odbiorczą zębatką łańcuchową). Cechą charakterystyczną modelu M06T, która przetrwała w SHL-kach do końca produkcji, było zastosowanie w zawieszeniu

przedniego koła wahacza pchanego, resorowanego sprężynami śrubowymi, z hydraulicznymi amortyzatorami. W rezultacie dalszych zmian i ulepszeń powstał w KZWM nowy motocykl SHL 175 M11 (prototyp – 1959 r., produkcja w dwa lata później), stanowiący ówczesny odpowiednik zagranicznych konstrukcji tej klasy. Modernizacją objęto podwozie i silnik. Zmiany podwoziowe: wprowadzenie szczelnej, całkowitej osłony łańcucha (po raz pierwszy w polskich jednośladach), zbiornik paliwa o opływowym kształcie dostosowany do pozycji kierowcy z gumowymi osłonami kolan, zamek – blokada kierownicy, kran paliwa z tzw. rezerwą, głęboko tłoczone błotniki, bagażnik za siodłem pasażera, obłachowanie ramy podniosło walory użytkowe i estetyczne pojazdu. Ulepszenie silnika (nowa jednostka napędowa oznaczona symbolem S-32 była WFM-owskim rozwinięciem wersji S06) – przez zwiększenie pojemności do 173,2 cm³, zmianę głowicy, cylindra, gaźnika oraz układu wydechowego – spowodowało wyciszenie pracy i wzrost mocy do 9 KM przy 5000 obr/min, a tym samym i osiągów motocykla (V_{max} – 95 km/h). Był to bardzo dobry motocykl, ceniony przez użytkowników nie tylko w Polsce, lecz i za granicą (np. w Indiach, gdzie na podstawie licencji produkowany był pod nazwą Rajdoot). W latach 1961–1968, do momentu zaniechania produkcji, zbudowano około 160 tys. SHL-ek 175 M11 i M11-W (z silnikami typu W2-A, także o pojemności 175 cm³, lecz o mocy 12 KM przy 5400 obr/min i z 4-biegową skrzynią przekładniową, wytwarzanymi w Zakładach Metalowych w Nowej Dębie) produkowanych od początku 1967 roku. Do dnia dzisiejszego jest to niepowtarzalne, największe osiągnięcie krajowego przemysłu motocyklowego. Ważnym zagadnieniem był też dewizowy eksport. Model M11-W Lux z wyposażeniem dodatkowym i o mocy podwyższonej do 15 KM, rozwijający prędkość do 120 km/h eksportowano m.in. do RFN, zaś odmianę terenową M11-W „Scrambler”, w pięknej szacie zewnętrznej, sprzedawano do USA.

Dalszym etapem rozwojowym WFM było rozpoczęcie – po raz pierwszy w Polsce – produkcji skuterów. Z kilku opracowanych w latach 1955–1957 wersji prototypowych (Żuk, Bąk, Osa, Odra 1 i Odra 2) wybrano Osę (oznaczenie produkcyjne M50). Silnik typu S06A – produkowany w WFM – był nieco przekonstruowaną wersją (cylinder leżący) jednostki napędowej motocykla SHL 150

Prototyp terenowego Junaka M07



Junak M10 z bocznym wózkiem typu WB-1

i zachował jego parametry eksploatacyjne. Podwozie wykonane było jako rama rurowa podwójna otwarta, z zawieszeniem na wahaczach wleczonych resorowanych sprężynami śrubowymi (z przodu i z tyłu) i wyposażonych w hydrauliczne amortyzatory. Interesujące i nietypowe było zawieszenie przednie. Punkt obrotu dwuramiennego wahacza wykonanego z rury stalowej znajdował się w wysuniętej do przodu części widelca. Nogi widelca wykonane były ze zgrzewanych wytlóczek z blachy stalowej – w nich schowano elementy resorujące i amortyzatory. Wahacz ułożyskowany w tulejach gumowo-stalowych. Estetyczne i trwałe nadwozia budowała śląska Huta Łabędy. Skuter był pojazdem uniwersalnym, nadającym się do jazdy miejskiej, turystycznej i terenowej, gdzie ze względu na stosunkowo duże koła (o średnicy 14 cali) zachowywał się nie gorzej od motocykla. W produkcji seryjnej zrezygnowano z proponowanej w prototypach ręcznej dźwigni rozrusznika, którą zastąpiono pedałem umieszczonym przy tylnym kole. Konstruktorami prototypowych skuterów byli inżynierowie: Jerzy Jankowski, Krzysztof Brun i T. Mathia.

W 1961 roku, po 2 latach wytwarzania modelu M50, ukazała się tzw. indyjska wersja Osy (M52), która nie różniąc się prawie zewnętrznie, posiadała nieco zmienione podwozie i nowy silnik typu S-33 (zunifikowany z silnikiem S-32 z SHL 175) o mocy 8 KM przy 4800 obr/min wyposażony w dmuchawę. W niedługim czasie zaniechano wytwarzania modelu M50 na rzecz 175, która, szeroko reklamowana m.in. przez udział w terenowych rajdach w krajach Europy Zachodniej, była przedmiotem eksportu. Po 4 latach, po zbudowaniu ok. 8 tys. szt., produkcja Os została zatrzymana.

Dokończenie na str. 38

Równoległe do rozwoju polskich motocykli małowitryżowych, prowadzono prace nad stworzeniem cięższego pojazdu. Planowano „pięćsetkę”, lecz w wyniku obniżenia wymagań pojemnościowych powstał Junak 350 M07, opracowany w Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie przez inżynierów: Karola Wójcickiego i Stefana Porazińskiego na początku lat pięćdziesiątych. Prototyp zademonstrowano publicznie w 1954 roku. Był to wówczas pojazd bardzo nowoczesny. Wieloletnie, zbyt długie badania, zmiany konstrukcyjne i trudności kooperacyjne spowodowały, że produkcję – w Zakładach Wyrobów Metalowych w Szczecinie, przemianowanych później na Szczecińską Fabrykę Motocykli – uruchomiono dopiero w 1957 roku. Silnik typu S03 produkcji Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Łodzi, jednocylindrowy, czterosuwowy, górnozaworowy, osiągnął z pojemności skokowej 349 cm³ moc 17 KM przy 5700 obr/min (później, w zmodernizowanym Junaku M10, 19 KM przy 6000 obr/min) i zblokowany był ze skrzynią biegów o 4 przełożeniach. Motocykl miał ramę rurową podwójną, zamkniętą, zawieszenie przednie z widelcem teleskopowym o długim skoku 146 mm i tylne typu wahaczowego. Z przodu i z tyłu zainstalowano hydrauliczne amortyzatory dwustronnego działania. Wersja unowocześniona, powstała w 1959 roku. W rok później oznaczono ją symbolem M10. Charakteryzowała się zmianą gaźnika (Pegaz G26U1 zamiast Amala 276/117/R), podwyższonym stopniem sprężania, hamulcami pełnopiastowymi, obudowanym reflektorem i głęboko tłoczonymi błotnikami. Szybkość pojazdu wynosiła 115 km/h, masa własna 195 kg, a zużycie paliwa 3,5–4,5 l/100 km.

W 1958 roku SFM zorganizowała w Szczecinie pokaz, na którym obok motocykla, zaprezentowała po raz pierwszy publicznie swoje nowe wyroby: estetyczny i funkcjonalny wózek boczny (WB-1), z zawieszeniem na wahaczu pehanym, 2 Junaki w wersji transportowej o ładowności do 300 kg, trójkołowce: typu B-21 z platformą umieszczoną z przodu (jak riksze) i z tyłu – model B-20

Promot MCR (crossowy)



produkowany później seryjnie oraz mikrosamochód Smyk, wyposażony w silnik S03 i nadwozie (w wersji II – z tworzyw sztucznych) z drzwiami umieszczonymi w części czołowej. Produkcja Junaków została wstrzymana w 1965 roku, zaś Smyki powstały tylko w prototypach.

Jednośladowa motoryzacja to także motorowery (mopedy). Prototyp pierwszego powojennego pojazdu tej klasy zbudowano w Zakładach Metalowych we Wrocławiu – Zakrzowie w 1957 roku w rekordowo krótkim czasie. W początkach stycznia przygotowano założenia konstrukcyjne motoroweru, a w końcu maja już objeżdżano prototyp! Było to zasługą nie tylko zespołu konstruktorskiego (inżynierowie: Zbigniew Domicz, Edward Janas i Roman Wachowiak), ale i całej załogi, która na przekór niektórym ówczesnym decydentom, udowodniła swoje przygotowanie do szybkich, konstruktywnych działań. Nowy motorower Ryś MR-1, nowoczesny, elegancki i szybki (55 km/h) wyposażony był w silnik SM01 o pojemności 49 cm³ i mocy 1,6 KM przy 5000 obr/min produkowany w WSK Wrocław – Psie Pole. Wysoki komfort jazdy osiągnięty został dzięki odpowiedniemu zawieszeniu kół – przednie w widelcu teleskopowym o dużym (jak na motorower) skoku wynoszącym 85 mm, tylne w wahaczu o bardzo oryginalnej konstrukcji, z pojedynczą sprężyną centralną i ciernym amortyzatorem. Produkcję rozpoczęto w 1959 roku i rozreklamowano, prezentując pojazdy m.in. na międzynarodowych targach technicznych w Buenos Aires (Argentyna) i Izmirze (Turcja). Polskim mopedem, który z powodzeniem wytrzymywał konkurencję zachodnioeuropejskich pojazdów tej klasy, interesowali się odbiorcy zagraniczni z krajów kapitalistycznych, chociaż np. w 1961 roku ich eksport skierowany był głównie do ZSRR i na Kubę. Ryś i jego udana uproszczona wersja o nazwie Żak (bez bocznych obłachowań, siodła kanapowego, obudowy reflektora i głęboko tłoczonych błotników) z silnikiem S-38, konstrukcji inż. W. Wiatraka, o tej samej pojemności, lecz mocy zwiększonej o 0,2 KM przy nie zmienionej liczbie obrotów, wytwarzanym przez ZM w Nowej Dębie, produkowane były w ZM we Wrocławiu-Zakrzowie tylko do 1963 roku. Motorowerowa motoryzacja oparła się wówczas na prymitywnych, bardzo prostych Komarach (budowanych w Zjednoczonych Zakładach Rowerowych w Bydgoszczy od 1960 roku), które wyposażone początkowo w silniki SM 01, a później typu S-38 B4 rozwijały prędkość do około 50 km/h i na średnioseryjnej, zaledwie kilkuletniej produkcji bardzo poszukiwanych przez nabywców rowerowych silników przyczepnych marki Gnom (wzorowanych na francuskich Solexach), napędzających bezpośrednio przednie koła za pomocą cierniej rolki. Trzeba dodać, że Gnom o pojemności 45 cm³ i mocy 0,4 KM przy 2000 obr/min i zużywający tylko 1–1,5 l benzyny na 100 km, będąc najprostszą wersją silnika przyczepnego, wybraną z kilku stworzonych wówczas

w kraju, zezwalał jednak na osiąganie przez rower szybkości maksymalnej rzędu 25 km/h.

Nie próżnowano także w zakresie motocykli sportowych. Wśród całej gamy modeli budowanych już od 1948 roku na bazie seryjnych pojazdów, mniej lub więcej udanych, wyróżniały się dwie odmiany Junaka 350 – crossowa i rajdowa, chociaż złośliwcy twierdzili wówczas, że jedyne zaletami tych pojazdów jest ich naprawdę rasowy, „bojowy” wygląd i odpowiedni „gang” silnika, zaś w terenie zachowują się jak... lokomobile.

Trzeba podkreślić wszechstronność działań konstrukcyjno-produkcyjnych owego okresu – obok wspomnianych już pojazdów sportowych produkowano też motocykle opracowane specjalnie dla danej dyscypliny sportu motorowego. Znakomitym przykładem jest tu Fis 500, motocykl przeznaczony do wyścigów na żużlu, opracowany w 1955 roku w ówczesnych Polskich Zakładach Lotniczych w Rzeszowie i produkowany tam do lat sześćdziesiątych. Silnik Fis-a, jednocylindrowy, czterosurowy, górnozaworowy (OHV) przystosowany był do krótkotrwałej pracy na torze i z pojemności 497,6 cm³ osiągał niebagatelną na lata pięćdziesiąte moc 45 KM przy 6000 obr/min. Ze względu na m.in. wysoki stopień sprężania (14:1) paliwem był spirytus metylowy. Pojazd ważył 92 kg i osiągał prędkość ponad 80 km/h, co stawiało go w rzędzie średnich konstrukcji europejskich. Trzeba też wspomnieć o udanych „Promotach” konstrukcji inż. Jerzego Jankowskiego, wytwarzanych małoseryjnie w latach 1964–1969 w Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym PZMot w Warszawie w dwóch wersjach: crossowej (MCR 175, 250 i 300) i wyścigowej (Junior). W nowoczesne własne podwozia z ramą rurową pojedynczą otwartą wbudowywano importowane silniki MZ o pojemnościach 175, 250 i 300 cm³ (wyścigówka – tylko 175 i 300 cm³) i mocach odpowiednio 23, 27 i 31 KM przy 7000 obr/min. Model Junior rozwijał prędkość do 150 km/h.

Ciągły, intensywny rozwój polskiego przemysłu motocyklowego w latach pięćdziesiątych i na początku sześćdziesiątych spowodował, że w 1965 roku roczna liczba wyprodukowanych motocykli różnych typów i skuterów osiągnęła maksimum – ok. 155 tys. pojazdów, zaś asortyment obejmował całą gamę modeli: motocykle WFM 125 i skutery Osa 175, motocykle WSK 125, SHL 175 i Junak 350 – osobowe i transportowe trójkołowce oraz mopedy Komar. Silniki budowano wówczas w trzech fabrykach: w WFM (125 i 175 cm³), w ZSM Łódź (350 cm³) i w Nowej Dębie (50 i 125 cm³).

Jest rzeczą niezrozumiałą, że właśnie w 1965 roku, w okresie największego rozkwitu produkcji, wydano szereg nieprzemyślanych zarządzeń ze sfery pozakonstrukcyjnej, niezwykle ważkich w skutkach. Były to m.in.: wstrzymanie produkcji motocykli Junak, zmiana profilu WFM, a więc zaniechanie wytwarzania motocykli i skuterów tej marki oraz komasacja produkcji wszystkich



Rys MR1 w biurze konstrukcyjnym fabryki

silników przez Zakłady Metalowe w Nowej Dębie. Spowodowało to znaczny spadek potencjału produkcyjnego przemysłu motocyklowego i obniżenie ilości wyrobów (w 1967 roku – ok. 110 tys., w 1970 r. – ok. 85 tys.) w dwóch pozostałych fabrykach. Wytwarzano wówczas ulepszone modele SHL i WSK, lecz gdy w 1970 roku Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych zaprzestały produkcji motocykli, monopolistą w tym zakresie pozostała WSK w Świdniku. W 1985 roku profil produkcyjny także i tej fabryki przestawiono na inną działalność wytwórczą.

Promot Junior – wyścigowy

