

NR 9, 2017



SZCZECINER

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SZCZECINA



W NUMERZE

na początek

- 3 Paweł Knap
**Samoloty
nad Szczecinem**

meritum

- 4 Barbara
Ochendowska-Grzelak
**Prawda i mity
wokół Amfitryty**
- 12 Jan Iwańczuk
**Nabrzeże pasażerskie
w ramach Centralnej
Bazy Przeładunkowej
(1945–1946)**
- 18 Bartosz Sitarz
Wdzięczność, ale za co?
- 30 Bartosz Zakrzewski
Motocykl Junak M10 (2)
- 38 Jakub Matura
„Leningrady”
- 44 Andrzej Kraśnicki jr
**Bolączki, piątek
trzynastego i 33 lata.
Historia dziwnego
przejścia podziemnego**
- 56 Elżbieta Lipska
Balkon dla Australijczyka

- 61 Sabina Waclawczyk
W witrynach Szczecina

szczecin poza miastem

- 78 Janusz Moczulski
Stettin na Karaibach

fakultety szczecińskie

- 82 Jarosław Kociuba
**Republika kupiecka,
chąśnicy i lenno duńskie,
czyli Szczecin słowiański**

na koniec

- 94 Tomasz Markowski
Wolne Miasto Szczecin
- 98 Zusammenfassung
- 99 Autorzy i pochodzenie
ilustracji

Prawda i mity wokół Amfitryty



Fontanna z Amfitrytą należy do ważniejszych przykładów rzeźby Szczecina z początków XX w. Jest dziełem, które wywoływało kontrowersje, i jako takie jest przedstawiane w literaturze. Ponieważ zniknęła z pejzażu miasta już w 1932 r., nie wywołuje wśród obecnych szczecinian takiego zainteresowania i takich emocji, jak powstała nieco wcześniej fontanna z Sediłą. Historia obu dzieł jest ze sobą spleciona.

Wdzięczność, ale za co?



Od ponad dwudziestu lat co jakiś czas powraca temat likwidacji poradczeckich pomników znajdujących się na terenie Polski – pomników „wdzięczności”, „przyjaźni” i „wyzwolenia”, pomników upamiętniających poszczególnych dowódców lub Armię Czerwoną czy Radziecką jako całość. Jedni chcą ich natychmiastowego usunięcia, inni zaciekle bronią. Po czyjej stronie jest racja?

„Leningrady”



Wielka płyta jest jednym z najbardziej charakterystycznych symboli minionego, socjalistycznego ustroju. Stanowi frapującą kompilację odważnych wizji i postępu technicznego z nietrafionymi rozwiązaniami i niedbałym wykonaniem. Wybudowane na Pomorzu „leningrady” stanowią klasykę tego gatunku.

W witrynach Szczecina

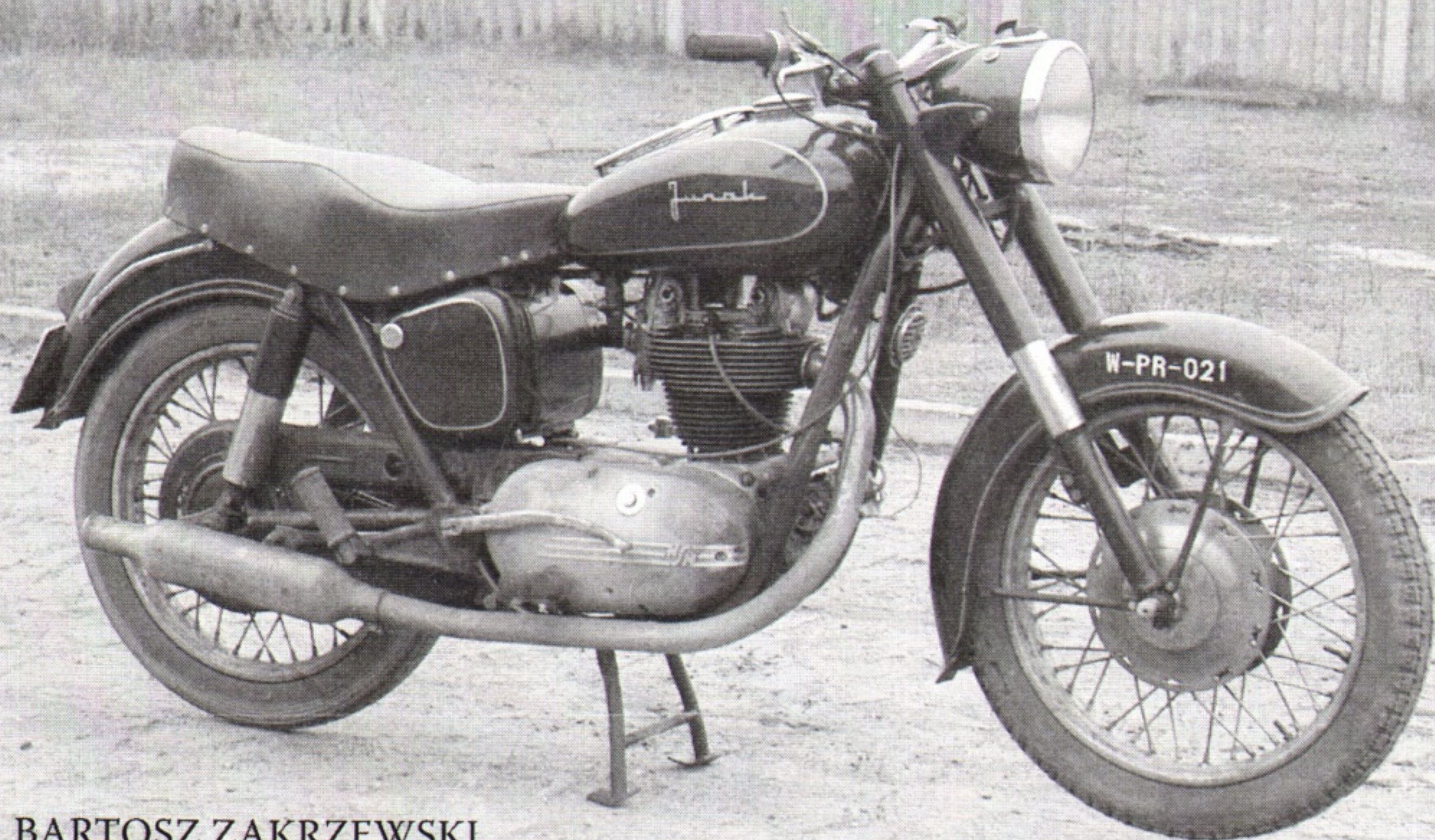


W licznych parterach kamienicznej, kwartałowej zabudowy Szczecina znajdują się lokale, bez których istnienia żadna ulica, plac czy rynek nie może funkcjonować jako atrakcyjna, usługowo-handlowa przestrzeń publiczna. Za ich obecnym przeznaczeniem i prezencją kryje się około stuletnia historia, związana z kulturą i wysiłkiem przedwojennej społeczności miasta. Każdy z tych lokali posiada wizytówkę – witrynę.

Republika kupiecka, chąśnicy i lenno duńskie, czyli Szczecin słowiański



Trudno określić, kiedy dokładnie na nadodrzańskim wzgórzu powstał gród szczeciński. Z całą pewnością stało się to po VI w., gdyż dopiero wówczas Słowianie w wielkiej liczbie wkroczyli na środkowoeuropejskie równiny, w krótkim czasie docierając aż po Łabę, Alpy i Bałkany. Nie znaczy to oczywiście, że byli oni tu pierwsi. Już około 2,5 tys. lat temu na dzisiejszym Wzgórzu Zamkowym powstało bowiem osiedle kultury łużyckiej – tej samej, która wybudowała słynną osadę w Biskupinie.



BARTOSZ ZAKRZEWSKI

Motocykl Junak M10 (2)

Junak i konkurencja

Motocykl Junak M10 był ciężkim motocyklem turystycznym o szerokim zastosowaniu, np. do użytku indywidualnego lub z wózkiem, jako pomocniczy środek transportowy w przedsiębiorstwach oraz pojazd milicyjny i sportowy. Od strony projektu poszczególnych zespołów, wymiarów i masy był porównywany z klasycznymi konstrukcjami, przede wszystkim angielskich motocykli. Pod względem rozstawu osi i wymiarów ogólnych, Junak należał do grupy największych motocykli. Odznaczał

Widok motocykla
od strony prawej.

się wśród nich największą masą oraz stosunkowo najmniej korzystnymi cechami dynamicznymi, będącymi na poziomie angielskich motocykli Panther 75 i Velocette MAC (konstrukcje z lat 1938–1948). Rzutowało to w sposób zasadniczy na własności eksploatacyjne tego motocykla.

Własności dynamiczne motocykla Junak M10 w wykonaniu seryjnym mieściły się w granicach spotykanych dla starszych motocykli z silnikami o mocy rzędu 15–16 KM. Porównując stosunek masy do nominalnej mocy silnika dla różnych motocykli widać, że osiągi Junaka, a przede wszystkim prędkość

marka i typ	prędkości maksymalne na biegach i odpowiadające im obroty silnika								czasy rozpędzania (s)		
	I bieg		II bieg		III bieg		IV bieg		0-60 km/h	0-100 km/h	400 m ze startu stojącego
	km/h	obr./min	km/h	obr./min	km/h	obr./min	km/h	obr./min			
AJS 16	b.d.	b.d.	82	7200	106	7000	120	5900	5,9	17,9	20,6
BSA B 31	b.d.	b.d.	82	6600	109	6100	120	5600	6	17	20,5
Horex Resident	b.d.	b.d.	91	7100	116	6600	130	6450	5,9	16	18,9
Norton 50	b.d.	b.d.	82	6100	105	5800	120	5100	6	16,9	20
Panther 75	51	6100	76	5950	100	5650	118	5200	6,7	16,4	21
Royal Enfield Bullet	53	7600	81	7600	113	7550	130	6680	5,7	15,5	19
Velocette Viper	b.d.	b.d.	103	7700	132	7500	146	6900	4,8	10,8	17
Velocette MAC	52	6100	76	6100	93	5650	110	5000	7	23,5	21,5
Douglas Dragonfly	b.d.	b.d.	80	6600	102	6250	118	5680	7	20	20,5
Honda Dream C76	49	8900	88	8800	118	8700	145	7750	4,8	12	18,5
Triumph 3 TA	64	7800	89	7800	109	6450	129	6400	5	18	18,9
Junak M10	51	6240	78	6240	101	5310	108,5	4480	6,8	23,2	20,7
Junak M10 bez tłumika i filtra powietrza	51	6240	79	6310	114	6000	118,5	4820	6	16,8	16,5

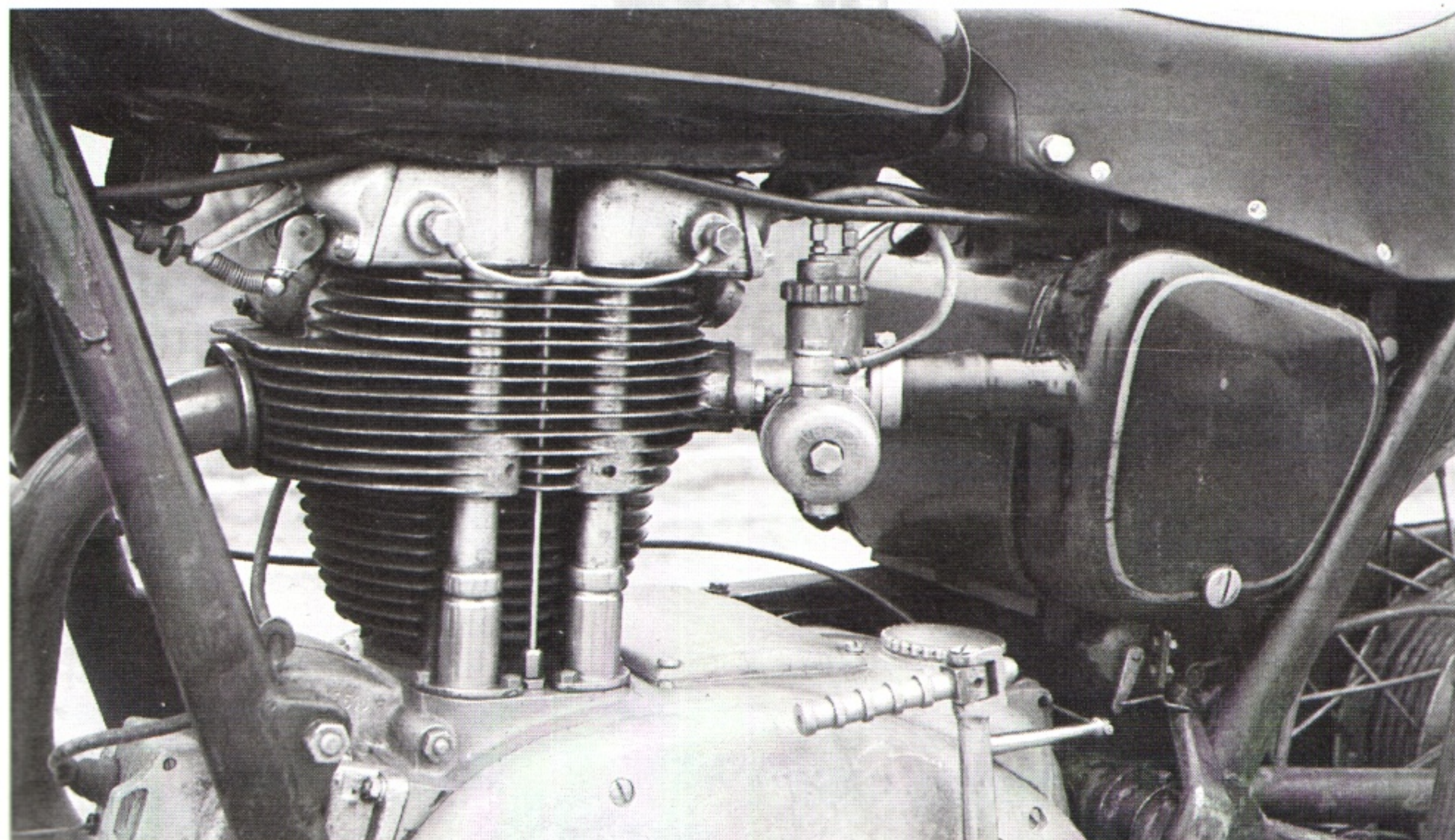
maksymalna, były wyraźnie gorsze niż dla maszyn o podobnych wskaźnikach (np. AJS, BSA, Panther 75). Ponieważ masa junaka tylko nieznacznie przekraczała masy porównywalnych motocykli, rzeczywista moc eksploatacyjna jego silnika była niższa od podawanej mocy nominalnej.

Z danych zaprezentowanych w tabeli wynika, że rzeczywista moc silnika w omawianym motocyklu wynosiła 16 KM przy 4500-5000 obr./min.



Porównanie własności i wymiarów Junaka ze współczesną mu konkurencją. Motocykle marek Douglas, Triumph i Honda różniły się zasadniczo rozwiązaniem niektórych głównych zespołów.

Rozpatrując jego osiągi przy odjętym tłumiku oraz filtrze powietrza, moc silnika sięgała 20 KM przy ok. 5000 obr./min oraz ok. 19,5 KM przy 6000 obr./min. Moc maksymalna przekraczająca 20 KM odpowiadała obrotom



marka i typ	pojemność (cm sześć.)	moc (KM)/obr.	moc jednostkowa KM/l	prędkość maksymalna km/h	Czas rozpędu 400 m (s)	zużycie paliwa (dm sześć./100 km)	prędkość przy 1000 obr./min	masa (kg)	stosunek masy do mocy kg/KM	rozstaw osi (mm)	długość (mm)	szerokość (mm)	wysokość siedzenia (mm)	prześwit (mm)
AJS 16	347	17/5750	49	120	20,6	3,2–3,9	20,4	185	10,8	1330	2020	735	800	140
BSA B 31	348	18/5700	52	130	20,5	3,4–3,9	21,6	189	10,5	1445	b.d.	b.d.	810	140
Horex Resident	349	24/6250	69	130	18,9	3,7–4,3	20,1	172	7,4	1350	2110	b.d.	785	130
Norton 50	348	19/5600	54,5	120	20	3,4–4,3	23,8	180	9,5	1410	2165	735	780	165
Panther 75	348	16/5000	46	118	21	3,0–3,6	22,6	175	10,9	1410	b.d.	b.d.	785	178
Royal Enfield Bullet	346	19/6000	54,8	130	19	3,6–4,4	19,5	178	9,1	1370	2140	672	750	140
Velocette Viper	349	27/7000	77,4	146	17	4,1–4,9	21,1	172	6,4	1365	2130	700	775	140
Velocette MAC	344	15/5500	43	110	21,5	3,1–4,0	21,1	175	11,7	1365	2130	700	775	140
Junak M10	349	19/6000	48	110	20,7	3,4–4,3	24,6	193	10,2	1417	2210	770	790	140
Douglas Dragonfly	349	17/5500	48,8	118	20,5	3,9–4,6	20,9	176	10,4	1405	b.d.	b.d.	760	203
Honda Dream C76	348	18,5/6500	53,1	129	10,9	3,6–4,3	20,1	168	9,1	1314	2030	660	724	127
Trumph 3 TA	305	24/8000	78,7	145	18,3	2,5–3,5	18,8	155	6,5	1310	1990	670	b.d.	125

Porównanie prędkości maksymalnych na biegach i odpowiadających im obrotów silnika oraz czasów rozpędzenia motocykli konkurencyjnych w stosunku do Junaka M10.

mieszczącym się w zakresie 5000–6000 obr./min. Silnik junaka, po odjęciu tłumika i filtra powietrza, wykazywał moc wyższą od mocy nominalnej przy obrotach niższych o ok. 5–10 proc. od podawanych w instrukcji fabrycznej. Filtr powietrza i tłumik powodowały obniżenie mocy silnika o co najmniej 20 proc., co było niespotykane w konstrukcjach innych współczesnych mu jednośladów.

Właściwości dynamiczne motocykla Junak M10 z odjętym tłumikiem i filtrem powietrza odpowiadały całkowicie właściwościom większości innych współcześnie produkowanych pojazdów tej klasy, ustępując jedynie najbardziej wydajnym modelom: Velocette Viper, Horex Resident, Royal Enfield Bullet i Honda C76. Maksymalne obroty silnika, wynoszące ok. 6300–6400 obr./min, ograniczone były działaniem mechanizmów rozrządnych. Obroty te dla silnika junaka powinny być nieco wyższe, osiągając wartości rzędu 6500–7000 obr./min, szczególnie zakładając wykonanie silnika umożliwiającego uzyskanie mocy maksymalnej przy 6000 obr./min. W eksploatacji odznaczał się dobrą elastycznością, pozwalającą na pracę silnika pod obciążeniem częściowym nawet przy obrotach rzędu



1500–1700 obr./min, a przy pełnym obciążeniu – od 2000 obr./min.

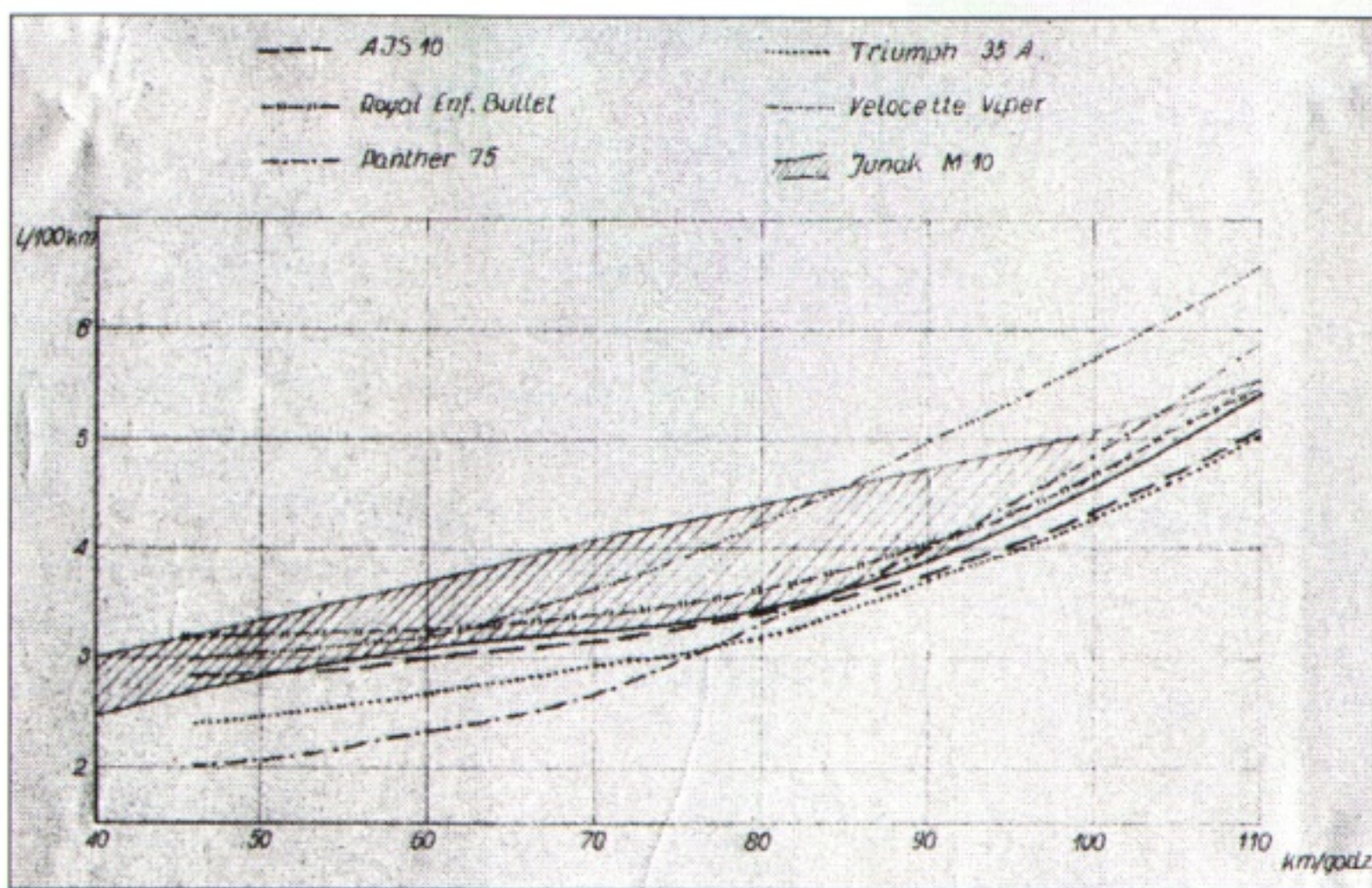
Motocykl Junak M10 charakteryzował się niskimi właściwościami dynamicznymi, które mogły być jednak poprawione poprzez zastosowanie prawidłowego filtra powietrza oraz tłumika wydechu. Miały one umożliwić uzyskanie mocy rzędu 19 KM, co było uzasadnione i technicznie możliwe poprzez np. przestudiowanie i dobranie korzystniejszych kształtów kanału ssącego oraz właściwą konstrukcję krzywek zaworowych. W 1960 r., przy serijnym wykonaniu, kanał ssący w głowicy powodował znaczne zakłócenia przepływu strumienia mieszanki na skutek przewężenia i aerodynamicznie niekorzystnego kształtu w okolicy prowadnicy zaworowej oraz niedokładnie umieszczonego gniazda zaworowego. Podobne wady, choć w mniejszym stopniu, posiadał kanał wydechowy. Do niższych osiągnięć silnika przyczyniały się także czasy zaworowe, odbiegające znacznie od konkurencji.

Prace nad nowym filtrem powietrza, tłumikiem oraz krzywkami zaworowymi musiały uwzględniać możliwość wykorzystania zjawisk dynamicznego doładowania cylindra. Silnik motocykla Junak M10 posiadał potencjalne możliwości uzyskania mocy rzędu 22–24 KM przy 5500–6000 obr./min kosztem stosunkowo małych zmian, polegających – poza wymienionymi – także na wzmocnieniu łożyska korbowego.

Własności użytkowe

Wymiary motocykla Junak M10 i rozmieszczenie mechanizmów kierowania dawały stosunkowo wygodną pozycję kierowcy i pasażera. Jedynie znaczna wysokość siedzenia mogła być nieco uciążliwa dla osób o wzroście rzędu 165 cm lub mniej. Siodło motocykla było niewygodne ze względu na twardość poduszki, co powodowało znaczne zmęczenie jadących po 2–3 godzinach jazdy. Głębokie błotniki dostatecznie chroniły przed bryzgami wody i błota w czasie jazdy po mokrej nawierzchni, nie ograniczały jednocześnie w nadmierny sposób terenowości motocykla. Dawał się jednak we znaki brak odpowiednio pojemnego schowka na narzędzia oraz swego rodzaju zamknięcie kierownicy.

Niezależnie od warunków drogowych, pojazd charakteryzował się dobrą statecznością i zwrotnością. Przy prędkości jazdy powyżej 100 km/h zawieszenie niekorzystnie wpływało na „trzymanie się drogi”. Na komforcie i wygodzie jazdy odbijała się wyjątkowa sztywność resorowania. Zasadniczą wadą był brak regulacji napięcia wstępnego sprężyn tylnych amortyzatorów oraz duże tarcie wewnętrzne w teleskopach przednich. Podczas jazdy bez pasażera resorowanie nie amortyzowało wstrząsów pochodzących od małych nierówności drogi i uginało się nieznacznie przy przejeżdżaniu przez większe. Podczas jazdy z pasażerem resorowanie koła tylnego poprawiało się nieznacznie. Z przodu, w obu wypadkach obciążenia, było niezadowolające. Podczas jazdy junakiem po nierównym bruku ruch teleskopów nie przekraczał +/- 10 mm, a zatem wykorzystane było ok. 15 proc. ich skoku. Dla porównania ruch teleskopów motocykla BSA 350 w czasie jazdy po takiej samej nawierzchni wynosił +/- 30 mm, wykorzystując ok. 40 proc. skoku. W wyniku tak twardego resorowania prowadzenie junaka po lekko nierównej nawierzchni przy prędkości przekraczającej 100 km/h stawało się nieprzyjemne, a nawet niebezpieczne. Dla uzyskania zadowolającego resorowania koniecznym było zastosowanie w przednich



Zużycie paliwa przy stałych prędkościach jazdy dla różnych motocykli.

Dobór przełożeń skrzynki biegów oraz przełożenie główne było prawidłowe dla silnika osiągającego moc maksymalną przy ok. 5000 obr./min. Gdyby zmiany wprowadzone w silniku dla podwyższenia jego mocy spowodowały przesunięcie mocy maksymalnej do zakresu obrotów wyższych niż 5000 obr./min, dla zachowania właściwej dynamiki koniecznym byłaby zmiana przełożenia głównego (zwiększenie przełożenia).

Zużycie paliwa dla Junaka M10 mieściło się w granicach spotykanych w innych motocyklach podobnej klasy. W przybliżeniu było równe zużyciu motocykli o bardziej wydajnych silnikach, co świadczyło o nieco gorszej sprawności silnika. Skuteczność działania hamulców była całkowicie zadowalająca, jednak można ją było uzyskać jedynie przy prawidłowym ich wykonaniu. Tymczasem do Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) dostarczono egzemplarz, którego hamulce miały wystające na powierzchni okładziny łby nitów i niedostateczną powierzchnię działania okładzin, co zmniejszało skuteczność hamulców. Znaczne ich osłabienie (rzędu 40 proc.) powodowało nie tylko nagrzewanie, ale i zamoczenie okładzin. Podczas jazdy zjawisko to zdarzało się jednak rzadko. Dobór przełożeń obydwu dźwigni hamulcowych był prawidłowy i umożliwiał uzyskanie należytej progresji oraz skuteczność hamowania bez nadmiernego wysiłku.

teleskopach sprężyn o znacznie mniejszej sztywności, lecz większym napięciu wstępnym dla uzyskania właściwego ugięcia statycznego. W wypadku zastosowania bardziej miękkich sprężyn i powiększenia statycznego ugięcia teleskopów, tarcie wewnętrzne uległoby automatycznie zmniejszeniu na skutek zwiększenia wzajemnej odległości tulejek prowadzących ruchomą część teleskopu. Celowe było także równoległe przeanalizowanie działania tłumienia olejowego, które – wobec nadmiernej sztywności sprężyn – trudno było w 1960 r. w ITS ocenić. Przy amortyzatorach tylnych niezbędne było zastosowanie sprężyn o znacznie bardziej miękkiej charakterystyce oraz regulacja ich napięcia wstępnego zależnie od obciążenia motocykla.

Junak M10 był niezwykle hałaśliwy. Maksymalny poziom głośności motocykla z silnikiem czterosuwowym o pojemności rzędu 350 cm sześć. mierzony podczas jazdy określany był wówczas na 84–87 fonów, podczas gdy u juna-ka wynosił 95–97 fonów. Głośność ta zwiększała się nieznacznie w miarę przebiegu motocykla, głównie na skutek powiększania się hałaśliwości mechanicznej silnika, która sięgała 127 fonów. By poprawić te wartości, należało uwzględnić dobranie odpowiedniej długości rury wydechowej, zaprojektowanie właściwego tłumika wydechu oraz zmniejszenie hałaśliwości pracy mechanizmów silnika, przede wszystkim mechanizmów rozrządu.

Dostarczony do badań w ITS motocykl, przy rozbiórce wykonanej z okazji wstępnego mikrometrażu, wykazał pewne niedomagania, które świadczyły o niedokładnościach montażowo-wykonawczych, mających wpływ na niezawodność działania i ogólną trwałość motocykla. W czasie badań niezawodność działania poszczególnych głównych zespołów motocykla była na ogół zadowalająca, a występujące usterki dotyczyły w większości drugorzędnych problemów. Po uzyskaniu przebiegu rzędu 26 tys. km szereg zespołów silnika i podwozia zaczęło wykazywać znaczne wyrobienia, kwalifikujące motocykl do naprawy, tymczasem dla tego typu i klasy motocykla trwałość zasadniczych zespołów powinna umożliwiać

przebieg rzędu 35–40 tys. km do pierwszej naprawy głównej.

Junak w czasie badań w ITS przejechał ogółem 26252 km. Dalsza eksploatacja pojazdu nie była możliwa z uwagi na występujące w silniku stuki, zwiększone zużycie oleju, obniżone ciśnienie sprężania oraz utrudniony rozruch silnika. W podwoziu naprawy wymagało zawieszenie – ze względu na nieprawidłowe działanie tłumienia olejowego, zwłaszcza tylnych amortyzatorów.

Wnioski

Produkowany w latach 1956–1965 przez Szczecińską Fabrykę Motocykli (SFM) junak był najcięższym polskim motocyklem, jedynym z silnikiem czterosuwowym w powojennej Polsce. Przeprowadzone w ITS badania motocykla Junak M10 wykazały, że pod względem ogólnej wartości użytkowej ustępował on współcześnie produkowanym motocyklom swojej klasy. Wynikało to z niedopracowania konstrukcyjnego niektórych zespołów motocykla oraz niskiej jakości wykonania części. Mimo to model Junaka M10 z roku 1960 reprezentował pojazd o dużej niezawodności działania, który – kosztem stosunkowo niewielkich zmian konstrukcyjnych i poprawienia jakości wykonania – łatwo mógł zyskać wartość eksploatacyjną porównywalną z podobnymi, współcześnie produkowanymi motocyklami. Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia wytwórni oraz zapotrzebowanie rynkowe, celowym było przeprowadzenie modernizacji motocykla, obejmującej m.in.:

- zwiększenie mocy silnika do ok. 20–22 KM dla polepszenia własności dynamicznych motocykla,
- poprawienie trwałości niektórych elementów silnika, np. łożyska korbowodowego, mechanizmów rozrządu oraz zastosowanie skutecznych filtrów oleju i powietrza,
- wyeliminowanie nadmiernych wibracji silnika oraz wprowadzenie wyważania kół,
- zwiększenie dokładności wykonania elementów motocykla (np. prowadnice zaworów i popychaczy zaworowych, tulejki kół zębatach

z krzywkami, elementy mechanizmu zmiany biegów, amortyzatory tylne),

- zmniejszenie ogólnej hałaśliwości silnika oraz zastosowanie skutecznego tłumika wydechu,
- polepszenie resorowania,
- polepszenie ogólnej wygody użytkownika przez zastosowanie m.in. wygodniejszego siedzenia, większych schowków na narzędzia i podręczne drobiazgi, zamknięcia kierownicy.

Racjonalne rozwiązanie powyższych problemów umożliwiłoby uzyskanie przez Junaka ogólnych własności użytkowych porównywalnych z szeregiem dobrych współczesnych mu motocykli podobnej klasy.

Zakończenie

Wyniki badań w ITS sprawiły, że kolejne modernizacje i zmiany objęły głównie silnik. W 1961 r. wprowadzono nowy wał korbowy oraz bezzamkowe boczne obudowy silnika. Opracowano także nowy nierozbieralny tłumik wydechu, początkowo zastosowany w niewielkiej liczbie egzemplarzy. W Zakładach Sprzętu Motoryzacyjnego w Łodzi modernizowano silnik do Junaka – powstały dwie wersje silników o oznaczeniach S-130 i S-131. Rozpoczęto też prace nad zupełnie nowym dwucylindrowym silnikiem czterosuwowym, przeznaczonym do przyszłego modelu. W 1961 r. Junak otrzymał nowy widelec przedni, z nową obudową lampy oraz reflektorem zaopatrzonym w modny, chromowany daszek i nową lampę tylną. Ponadto 23 września 1961 r. w Szczecinie pokazały się trzy kolorowe prototypy Junaka M13, które planowano przeznaczyć do sprzedaży w pierwszym kwartale 1963 r. Nic z tego, poza fazą prototypową, nie wyszło.

W 1962 r. wszedł do produkcji nowy tłumik typu cygaro, a załoga SFM zgłosiła ok. 600 wniosków racjonalizatorskich, mających usprawnić produkcję i obniżyć jej koszt. Prawie wszystkie zostały przyjęte do realizacji. Dzięki wprowadzonym usprawnieniom nastąpiła znaczna poprawa jakości produkowanych motocykli – w 1962 r.

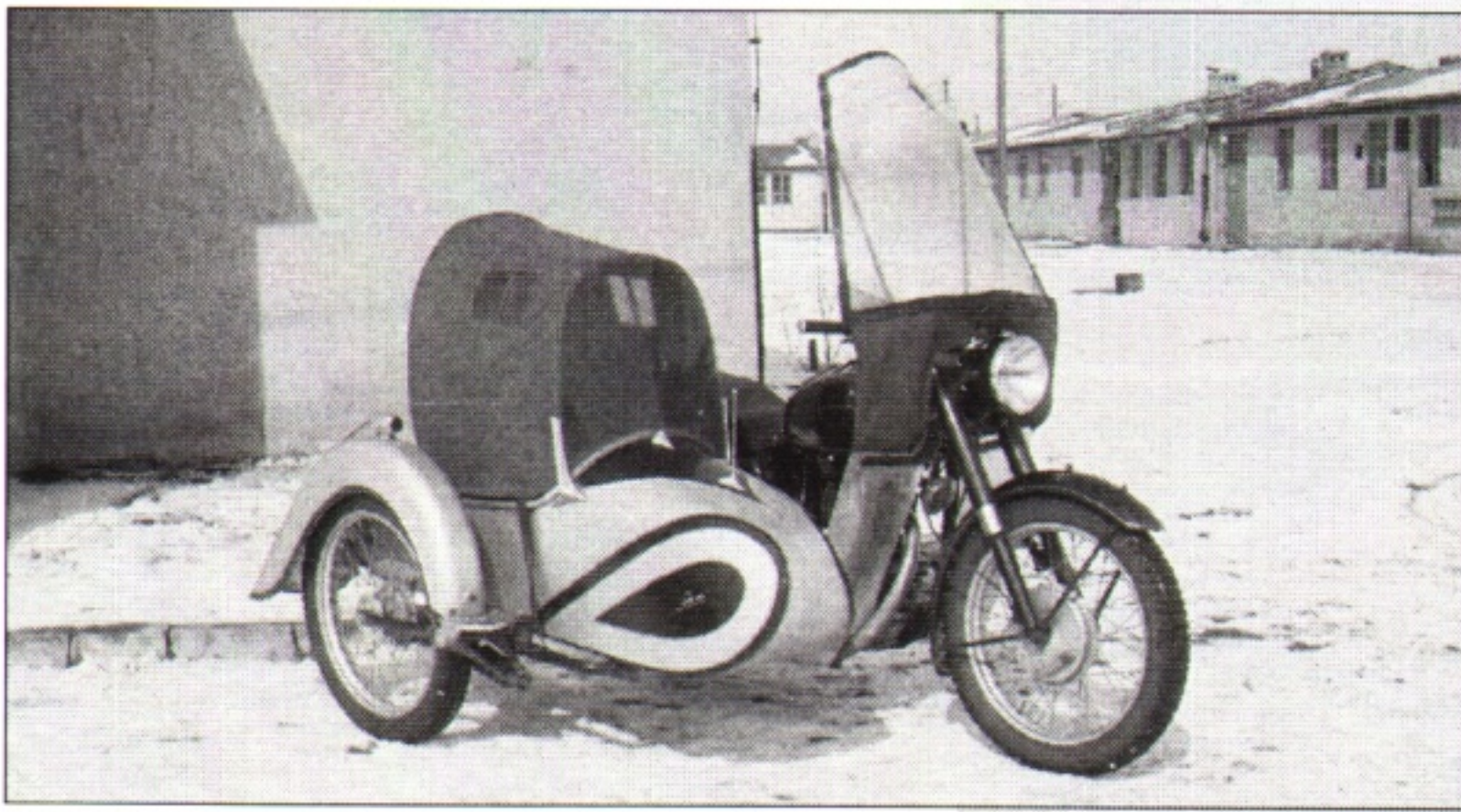
sprzedano ich 16 tys., z czego tylko 700 (4,5 proc.) było reklamowanych. W 1963 r. można już było powiedzieć, że produkowany Junak był dobrym jakościowo motocyklem z perspektywami dalszego rozwoju.

17 sierpnia 1962 r. z taśmy montażowej zjechał 50-tysięczny egzemplarz Junaka, a zakład osiągnął docelową zdolność produkcyjną wielkości 20 tys. sztuk rocznie. Do tego czasu wyeksportowano ok. 3 tys. motocykli. Odbiorcami były takie kraje, jak: Węgry – 1400, Mongolia – 600, Kuba – 200, Stany Zjednoczone – 35, Egipt – 39, Iran – 28, Turcja – 27 i Mali – 20 egz. Oprócz tego wyeksportowano 16 egz. modelu M07, 153 egz. modelu B-20 i 28 egz. wózków bocznych.

W SFM cały czas starano się poprawić jakość motocykli, w tym doskonalono technologię ich produkcji. Znacząco poprawiono m.in. jakość powłok galwanicznych i lakierniczych. Popyt na Junaka jednak zmalał, co wynikało m.in. z nasycenia polskiego rynku jednośladów. Na trudności w sprzedaży wpłynęła także opinia o ich nienajlepszej jakości z pierwszych lat produkcji.

Opracowano prototypy nowych motocykli – M13 i M14. Model M13 był rozwinięciem serii M10, ale miał zmienioną tylną część nadwozia, m.in. zastosowano osłony boczne tłoczone z blachy stalowej oraz nowe jedno poziomowe siedło kanapowe. Junak M14 był już całkiem nową konstrukcją, w której w pojedynczej ramie kołyskowej zamocowano nowy dwucylindrowy silnik czterosuwowy opracowany w Łodzi. Ponadto zastosowano wahaczowe zawieszenie koła przedniego. Junak M14 miał nowoczesną sylwetkę wykonaną według projektu Instytutu Wzornictwa Przemysłowego w Warszawie. W 1964 r. prace rozwojowe nad prototypem M14 oraz nad dwucylindrowym silnikiem S-132 wstrzymano.

W 1963 r. plan produkcji przewidywał wykonanie 20 tys. egz., jednak wobec spadku popytu uległ zmniejszeniu. Rok później założono ograniczenie produkcji do 10 tys. sztuk rocznie (była to produkcja zapewniająca rentowność). W celu wykorzystania wolnych mocy produkcyjnych zakład w Szczecinie rozpoczął wytwarzanie

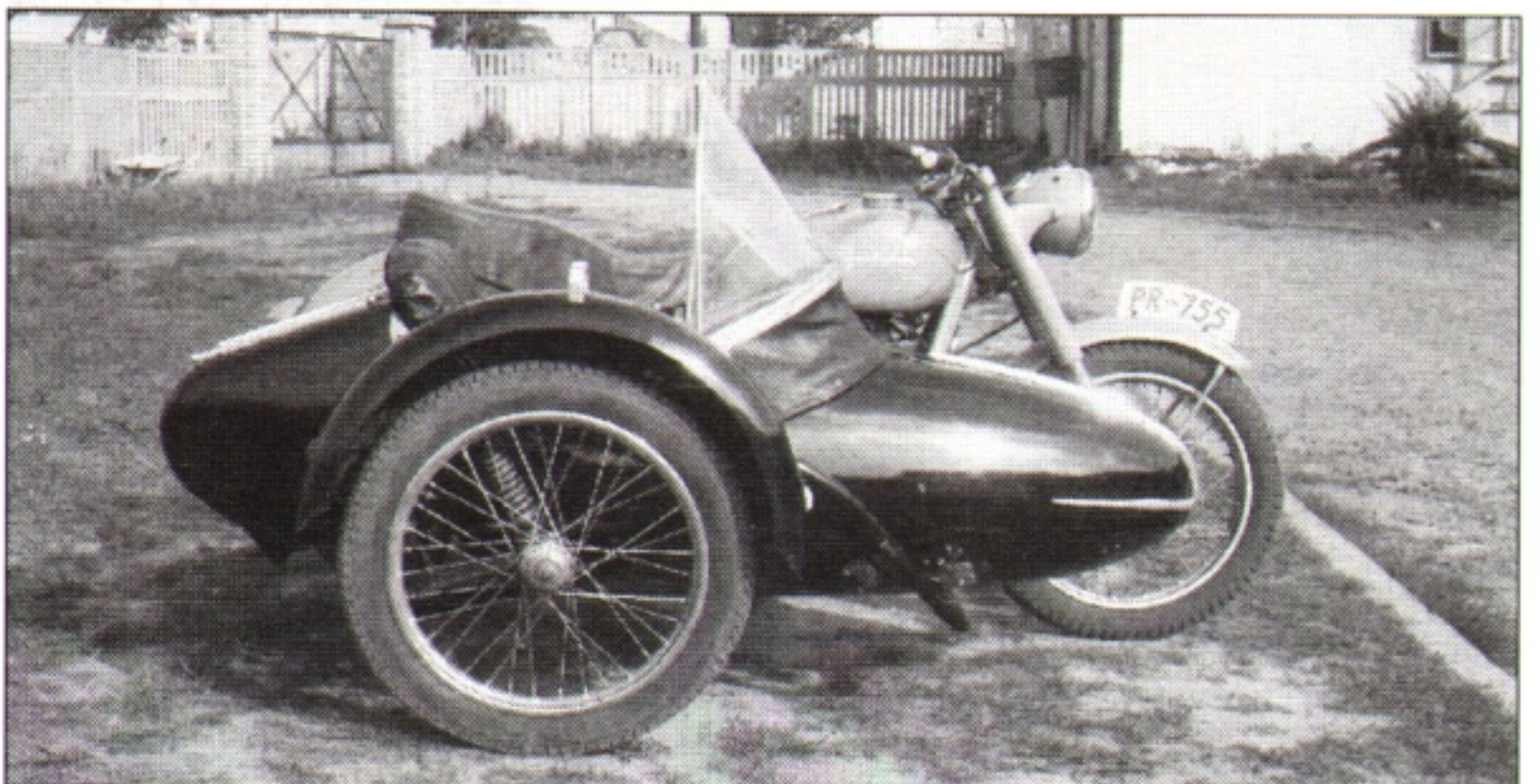
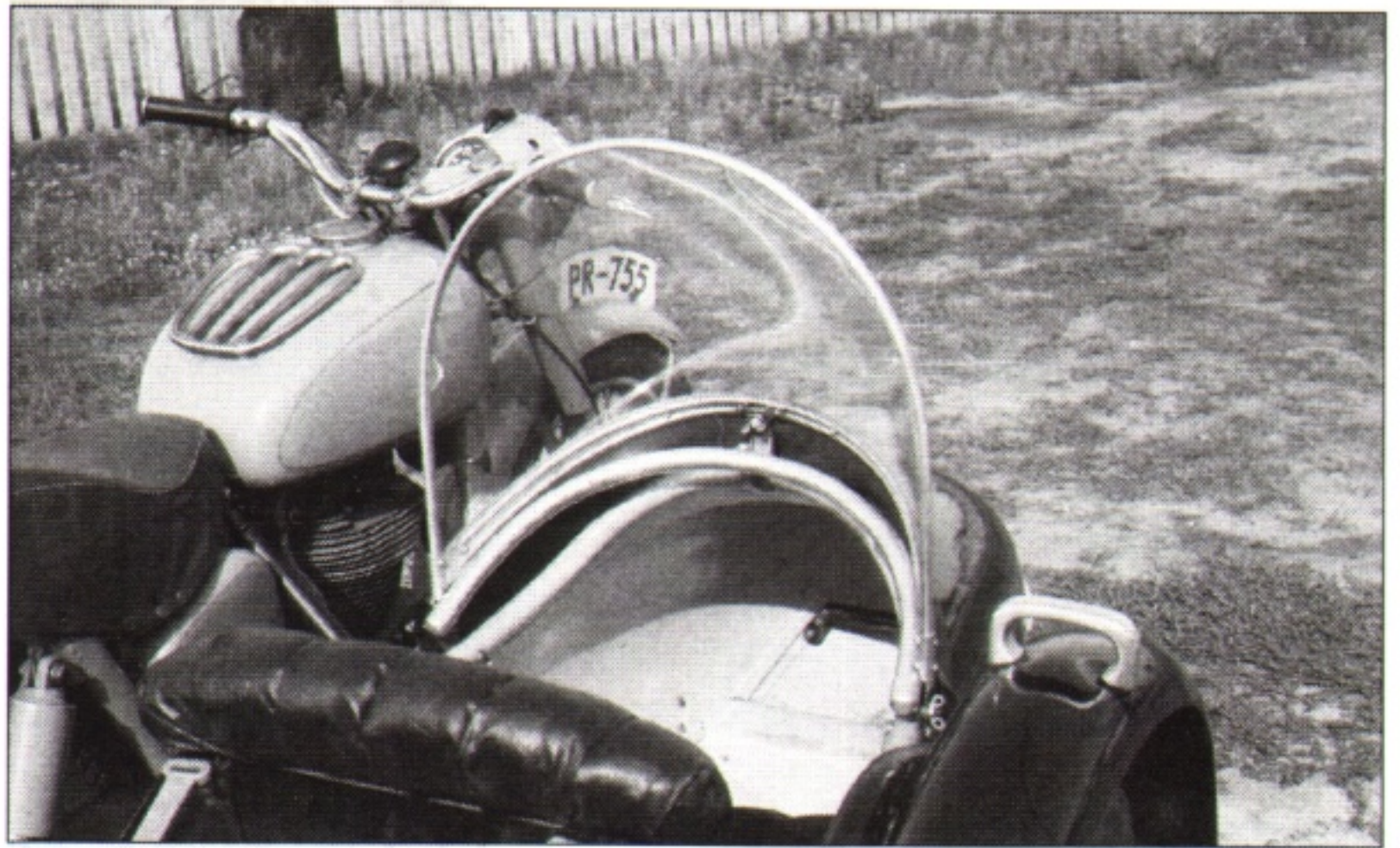


Junak z przyczepką motocyklową „Sum”.

samochodowych wałów napędowych oraz przekładni kierowniczych dla Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach i Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie.

Władze postanowiły zmienić profil produkcji SFM. W wypadku obniżenia popytu poniżej granicy opłacalności planowano zakończenie produkcji. Tak też się stało i 1 lipca 1965 r. zaprzestano produkcji junaków. Zakład przestawił się na specjalistyczną produkcję wałów napędowych i przekładni kierowniczych do większości samochodów produkowanych w Polsce. W 1965 r. wyprodukowano jeszcze ostatnią partię 2680 Junaków M10.

W latach 1956–1965 zakład opuściło 91,4 tys. junaków, w tym ok. 10 tys. M07, a także rajdowych typu M07-R, crossowych typu M07-C, 2,5 tys. trójkołowców typu B20 i B21 (dostawczy ze skrzynią z plandeką, skrzynią ładunkową umieszczoną przed – w B-20, lub za motocyklem – w B-21) oraz 8,5 tys. wózków bocznych typów WB1 i W03.



W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w. jednoślady były pojazdami użytkowymi, wykorzystywanymi – o ile pogoda pozwoliła – przez większą część roku. Inżynierowie starali się zwiększyć ich wydajność transportową, m.in. poprzez montaż wózków bocznych. Krajowe motocykle dwusuwowe były zbyt słabe, by uciągnąć wózek boczny, ale junak 350 cm sześć. już nie. Popyt na wózki był na tyle duży, że kilka firm w Polsce rozpoczęło ich produkcję. Do junaka montowano m.in. przyczepki motocyklowe „Sum” oraz wózek boczny produkowany przez WSK. Oba wózki były badane w ITS, a zdjęcia z tych badań wraz z motocyklami zachowały się w jego archiwum.

W 1959 r. Franciszek Stachiewicz z Klubu Motocyklowego „Budowlani” Gdańsk ustanowił na junaku polski rekord prędkości motocykla. Na autostradzie w okolicach Tczewa osiągnął on 149,3 km/h. To było wówczas duże wydarzenie, uwiecznione m.in. przez Polską Kronikę Filmową, a także przez okładkę w tygodniku „Motor”.

Junak z wózkiem bocznym WSK.

modele turystyczne						
marka pojazdu	poj. skokowa w cm sześc.	typ silnika	model	lata produkcji	wielkość produkcji	uwagi
Junak	350	S03	M07	1956–1959	3364 egz.	–
Junak	350	S03	M07-WB1	1959	b.d.	–
Junak	350	S03	M10	1959–1965	88929 egz.	w 1959 i 1960 r. wprowadzono zmiany w konstrukcji M07. Z tego okresu model M10 nazywany był „prześciówką”
Junak	350	S03	M10-WB1, WB3	1959–1965	ok. 8500 egz.	wózki boczne produkowane były w SFM
Junak	350	S03	M10-MO	b.d.	b.d.	produkcja dla „drogówki” MO
Junak	350	S03	M10-B20	1959–1960	ok. 2500 egz.	–
Junak	350	S03	M10-B21	1962	b.d.	–
modele sportowe						
Junak	350	S03	M07-C	1958	b.d.	crossowy
Junak	350	S03	M07-R	1958	b.d.	rajdowy
Junak	500	b.d.	M07-C	1958–1959	6 egz.	udział w XXXIII „sześcidniówce” w Garmisch – złoty medal (Ptużyński)
Junak	500	b.d.	M07-R	1958–1959	kilkanaście egz.	–
Junak	350	S03-C	Specjal	1959	1 egz.	na nim F. Stachewicz ustanowił rekord prędkości (149,3 km/h)
Junak	350	S03	M07-Formula C	b.d.	b.d.	wyścigowy
prototypy						
Junak	350	S03	M06	1953	4 egz.	–
Junak	350	S03	M07-B20	lipiec–sierpień 1958	b.d.	–
Junak	350	S03	M07-B21	1958	kilka egz.	–
Junak	350	S-131	M13	1962	b.d.	–
Junak	350	S-132	M14	1962/1963	b.d.	silnik dwucylindrowy czterosuwowy
Junak	500	prototyp	500	koniec lat pięćdziesiątych	1 egz.	–

Rekordowy junak był seryjnym egzemplarzem pozbawionym jedynie zbędnych elementów wyposażenia. Powstało też kilkanaście egzemplarzy junaka z silnikiem 500 cm sześc. z myślą o użytkowaniu sportowym. Model „500” osiągał 25 KM, wobec 16–17 KM silnika seryjnego. Junaki były też wykorzystywane przez Milicję Obywatelską.

Zakończenie produkcji junaka miało kilka przyczyn. Wiązało się np. z faktem, że w połowie lat sześćdziesiątych XX w. znaczenie jednośladów w Polsce zaczęło maleć (może poza terenami wiejskimi), a zjawisko to pogłębiło się na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. wraz z uruchomieniem w Polsce produkcji licencyjnej Fiata. Samochody osobowe chroniły przed deszczem i mogły być wykorzystywane całorocznie. Konstrukcja junaka okazała się niedopracowana i w wielu elementach wadliwa, do czego doszła



Wykaz turystycznych, sportowych i prototypowych modeli junaka produkowanych przez SFM.

niska jakość produkowanych części i dość wysoka cena. W grudniu 1964 r. cenę urzędową obniżono z 24 do 20 tys. zł, gdy przeciętne wynagrodzenie w tym roku wynosiło 1816 zł. Także wielkość produkcji i udział w rynku nie był duży, a cała produkcja junaków, czyli wspomniane ok. 94 tys. egz., liczbowo była równoważna z półroczną produkcją motocykli WFM czy WSK.

Od 1967 r. zakład istniał pod nazwą Fabryka Mechanizmów Samochodowych POLMO (w lutym 2011 r. znalazł się w stanie upadłości). W 2012 r. budynki zostały wyburzone pod budowę galerii handlowej, której dotąd nie zrealizowano. Budynek biurowy przeszedł remont i jest obecnie własnością jednego z deweloperów.