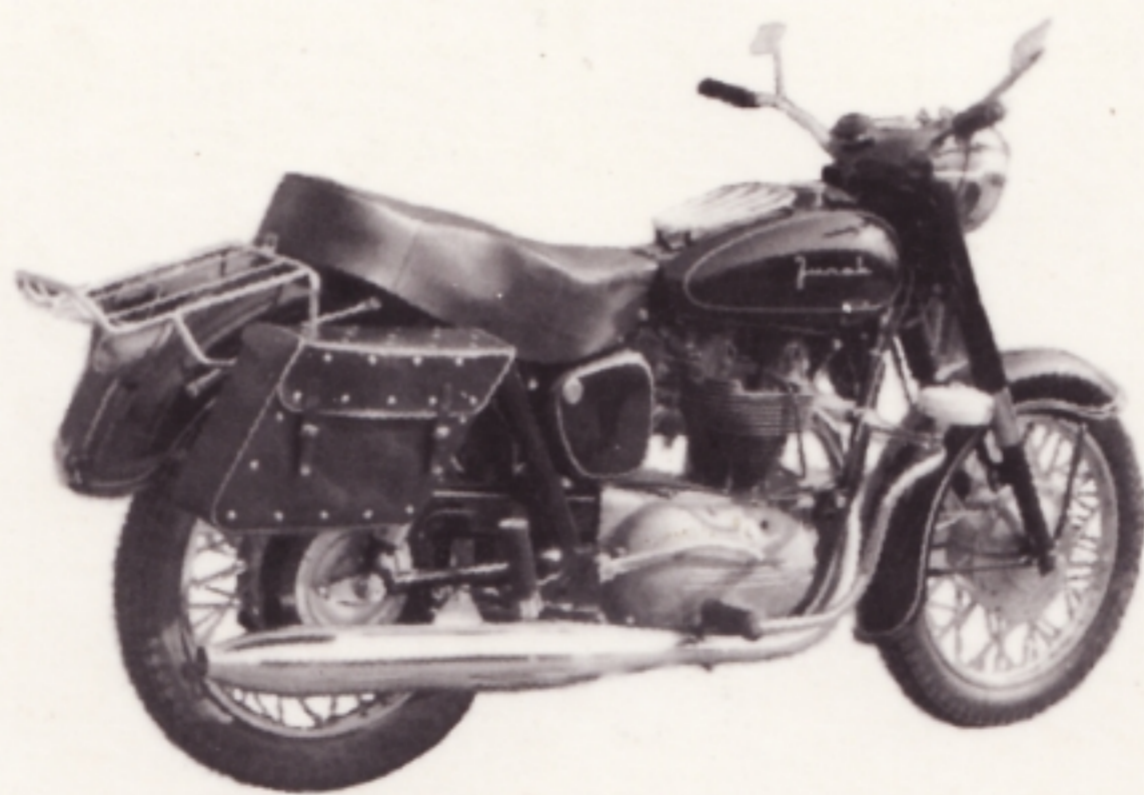


ZESZYTY SZCZECIŃSKIE

Maciej Kwiatkowski

STOEWER, ALBA, JUNAK...
HISTORIA SZCZECIŃSKICH MOTOCYKLI
1904-1965



Publisher's

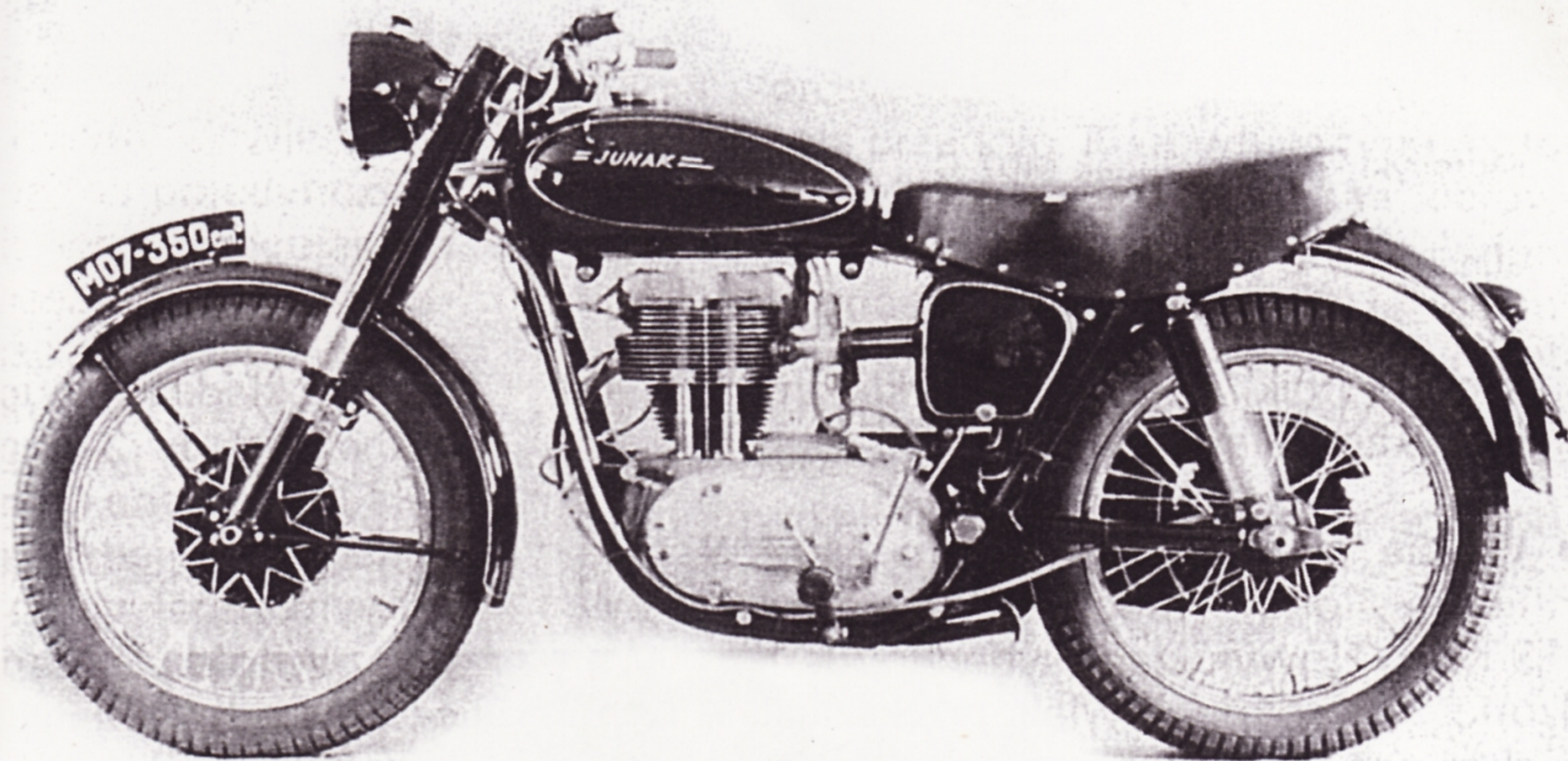


Szczecińskie Junaki wjeżdżały wszędzie
Mit den in Szczecin hergestellten Junak-Motorrädern kam man überall hin

JUNAK

(Szczecińska Fabryka Motocykli, Szczecin, Aleja Wojska Polskiego 186)

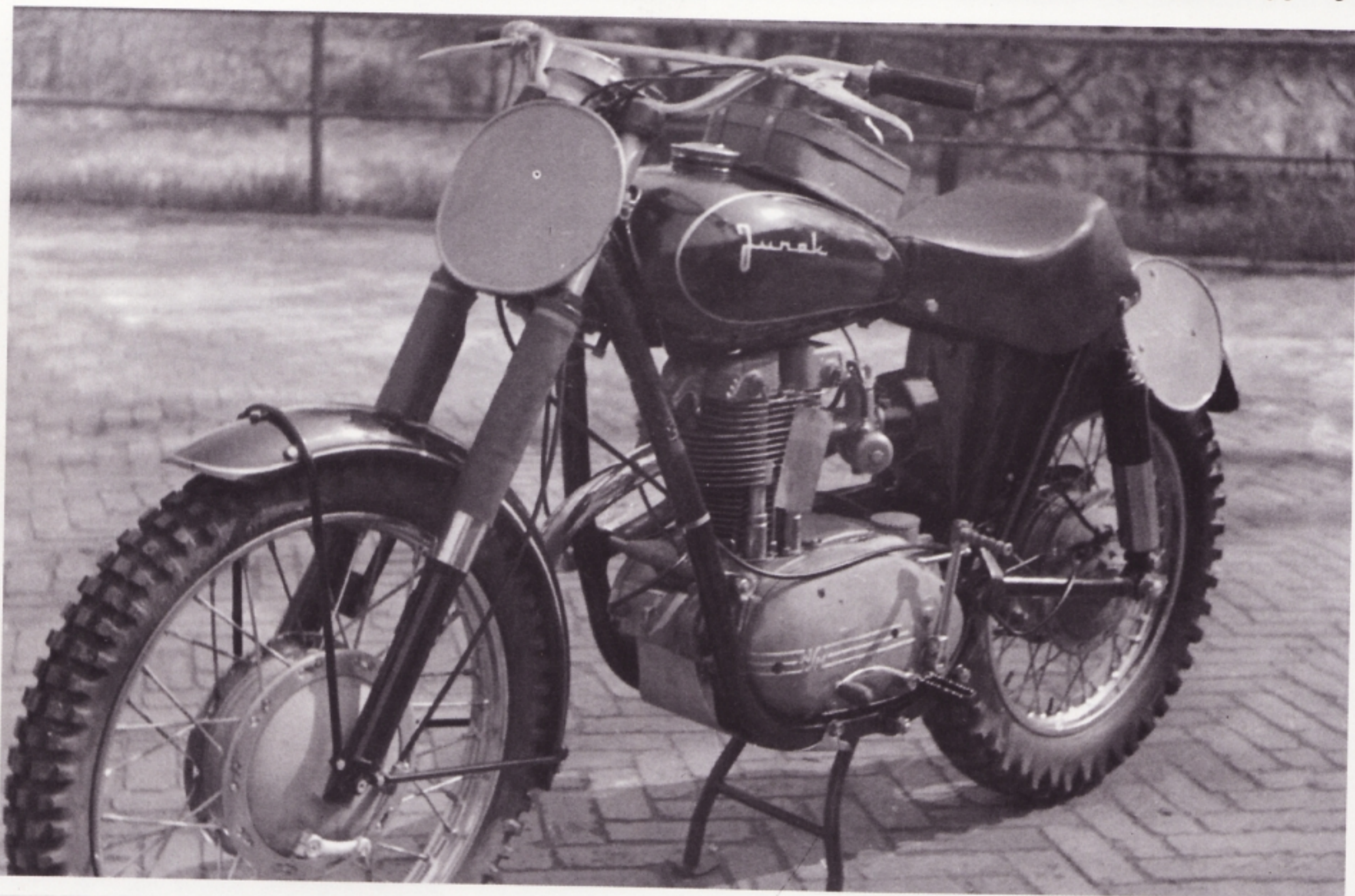
Prace nad ciężkim motocyklem z silnikiem czterosuwowym podjęto w Oddziale Motocyklowym Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie już w 1952 roku. Otrzymał on oznaczenie „M07” i nazwę „Junak”. W czerwcu 1955 zapadła decyzja o lokalizacji produkcji w byłej fabryce Stoewer Werke w Szczecinie. W okresie międzywojennym produkowano tutaj całą gamę pojazdów samochodowych, od eleganckich limuzyn, poprzez wojskowe pojazdy terenowe aż po ciężarówki. Po wojnie, w roku 1946, ruszyła tu produkcja części zamiennych do samochodów ciężarowych i ciągników „Ursus”, a od roku 1952 produkowano łóżka żelazne, fotele dentystyczne i ginekologiczne, stoły operacyjne i inny sprzęt medyczny.



Motocykl „Junak M07” z pierwszej serii produkcyjnej

Motorrad „Junak M07” der ersten Fabrikationsserie

Lata 1955-1956 to okres przygotowywania produkcji Junaka. Wykonana seria informacyjna służyła zdobyciu danych o ewentualnych słabościach modelu, które miały być usunięte przed uruchomieniem produkcji seryjnej. Ruszył ona w 1957 roku. Wykonano wówczas 400 Junaków, a ich cenę ustalono na 13 500 zł, jednak już po kilku miesiącach podniesiono ją do 20 000 zł. Dział konstrukcyjny, który powstał w tym czasie w SFM, opracował swoją pierwszą konstrukcję - wózek boczny do Junaka. Kolejne konstrukcje to motocykl crossowy M07 C i motocykl rajdowy M07 R. Zbudowano też dwa modele bagażowych trójkołowców B20 i B21, z których model B20 wszedł do produkcji seryjnej.

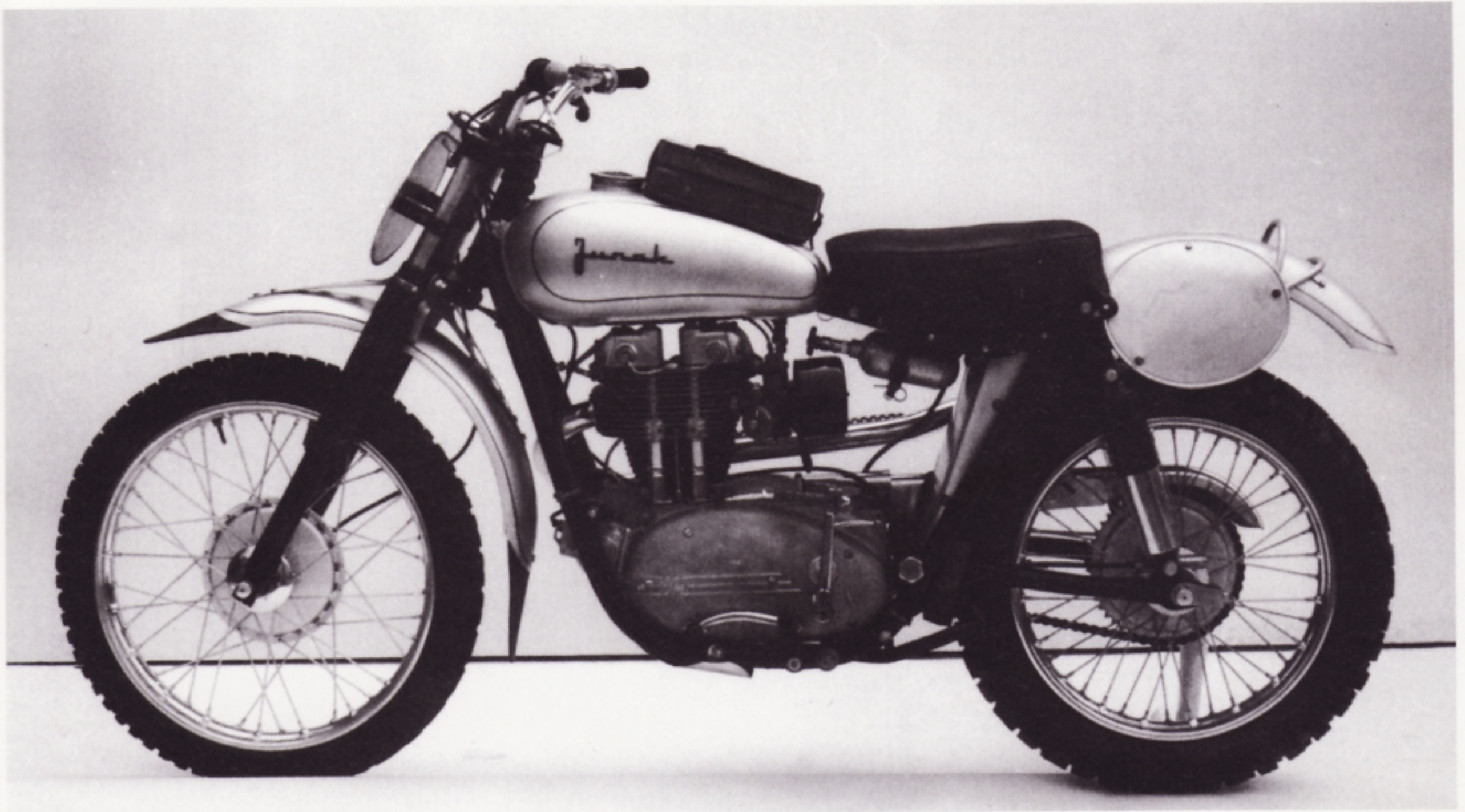


Motocykl „Junak M07 C” (crossowy)

Motorrad „Junak M07 C” (Cross-Motorrad)

Modernizacja modelu M07 trwała dwa lata i pierwsze egzemplarze udoskonalonego motocykla M10 trafiły na rynek w 1960 roku. Zmiany były znaczne i objęły m.in. następujące podzespoły: pełnopiastowe hamulce, głębokie błotniki, nową obudowę reflektora, pełną osłonę łańcucha, w silniku zaś nowy wał korbowy i bezzamkowe osłony boczne oraz nowy, nierozbieralny tłumik. Produkcja Junaków systematycznie rosła. W roku 1958 wyniosła 2800 egz., w 1959 8000, w 1960 12 000, w 1961 16 000, a w roku 1962 zakład osiągnął pełną zdolność produkcyjną, przekazując w ręce użytkowników 20 000 sztuk Junaków. Cena tego motocykla wynosiła wówczas już 24 000 zł.

Lata 1963-64 to okres nasycenia rynku motocyklami i spadku zainteresowania Junakami. SFM podjęła starania o poprawę jakości i trwałości swojego motocykla, pracując nad nowymi modelami, które by zastąpiły



Motocykl „Junak M07 R” (rajdowy)

Motorrad „Junak M07 R” (Renn-Motorrad)

Junaki wyeksportowano w latach 1960-1964 do 32 krajów (m.in. na Węgry, do Mongolii, na Kubę, do Finlandii, Holandii, Iranu, Egiptu, Libii, Wenezueli, Urugwaju, Bułgarii, Syrii, Syjamu, Gwinei, Albanii, Czechosłowacji, Brazylii, Tunezji, Maroka, Kuwejt, Ekwadoru, RPA i USA).

Statystyka eksportu poszczególnych modeli Junaka:

M10 - 3629 szt. (w tym 21 szt. specjalnie przygotowanych na zamówienie farmerów amerykańskich)

B20 - 153 szt.

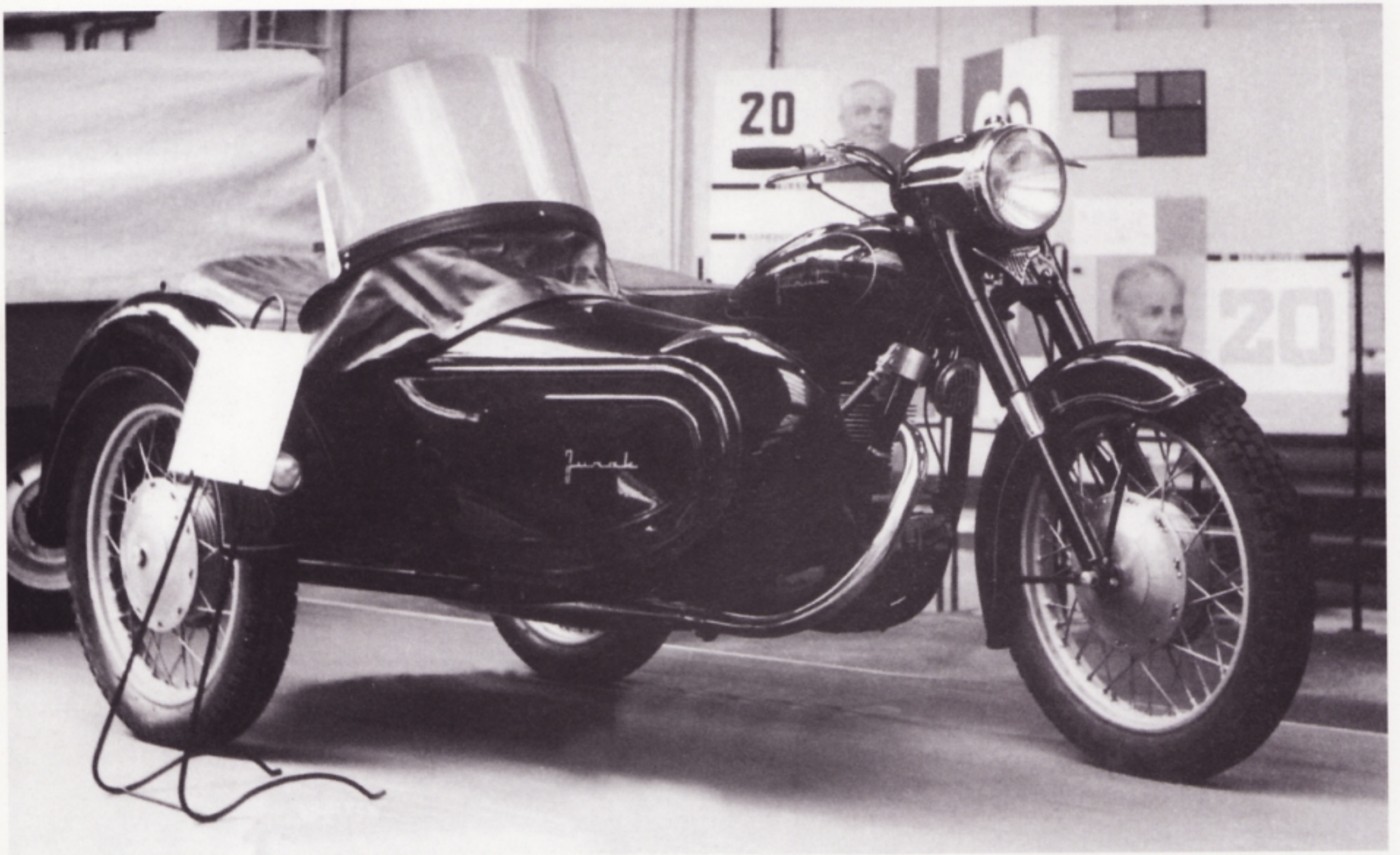
M07 C - 16 szt.

wózki boczne - 28 szt.

model M10 (M13 i M14 „Iskra” - ten ostatni z zupełnie nowym dwucylindrowym silnikiem czterosuwowym o pojemności 360 cm³). Ale mimo tych zabiegów musiano ograniczyć produkcję. W roku 1964 wyprodukowano tylko 10 000 egzemplarzy. Obniżono też cenę do 19 020 zł (co przy koszcie wytworzenia na poziomie 18 899 zł oznaczało brak opłacalności). W roku 1965 z taśmy zjechało jeszcze 2680 Junaków, po czym definitywnie wstrzymano ich produkcję.

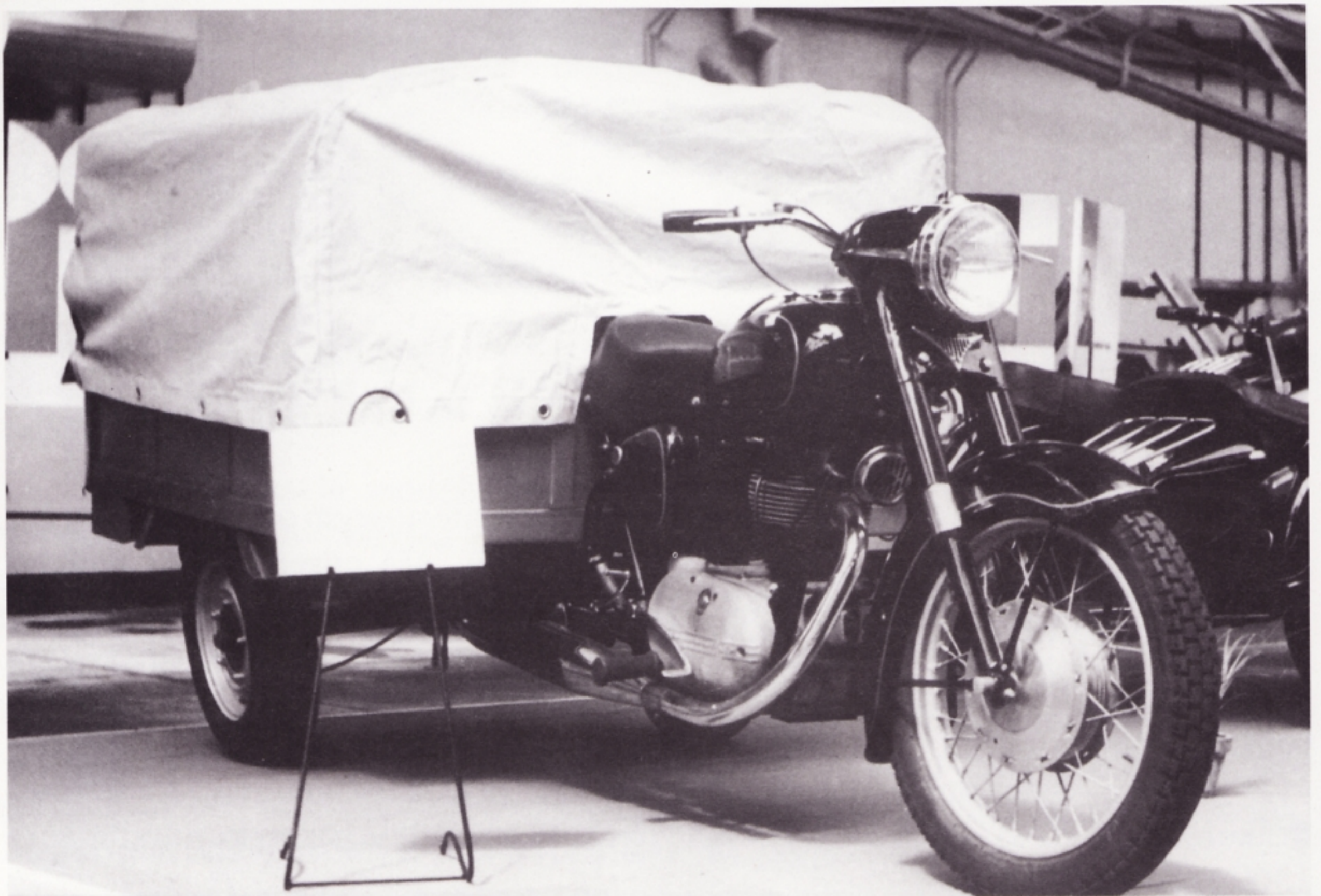
SFM wyprodukowała łącznie ok. 91 400 Junaków (w tym 2500 trójkołowców B20) i 8500 wózków bocznych. W zakładzie znalazło zatrudnienie 1300 osób (1962 r.).

Nadchodził czas samochodu i zakład podjął produkcję specjalistyczną wałów korbowych i układów kierowniczych dla przemysłu samochodowego.



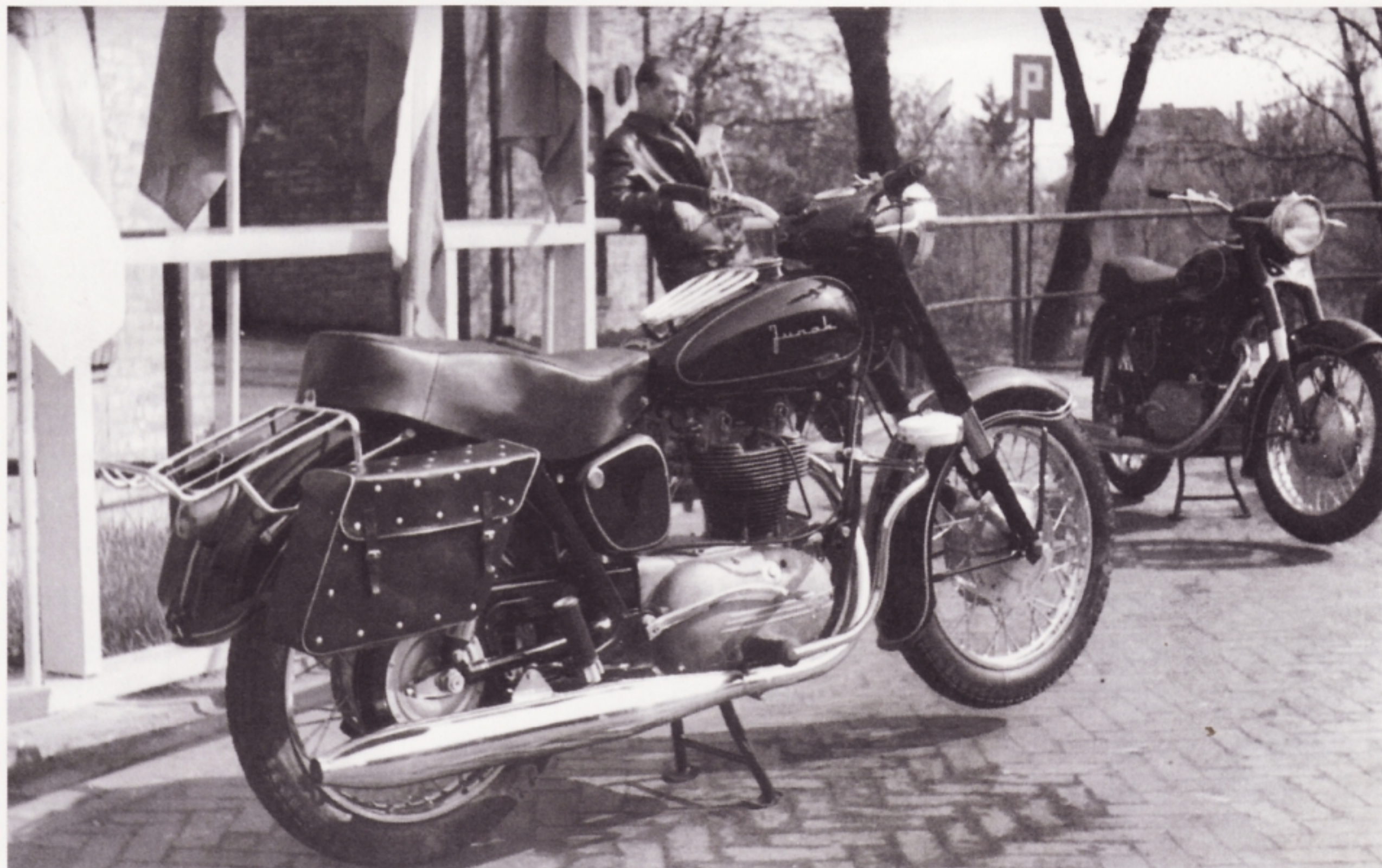
Motocykl „Junak M10” (z wózkiem bocznym)

Motorrad „Junak M10” (mit Seitenwagen)

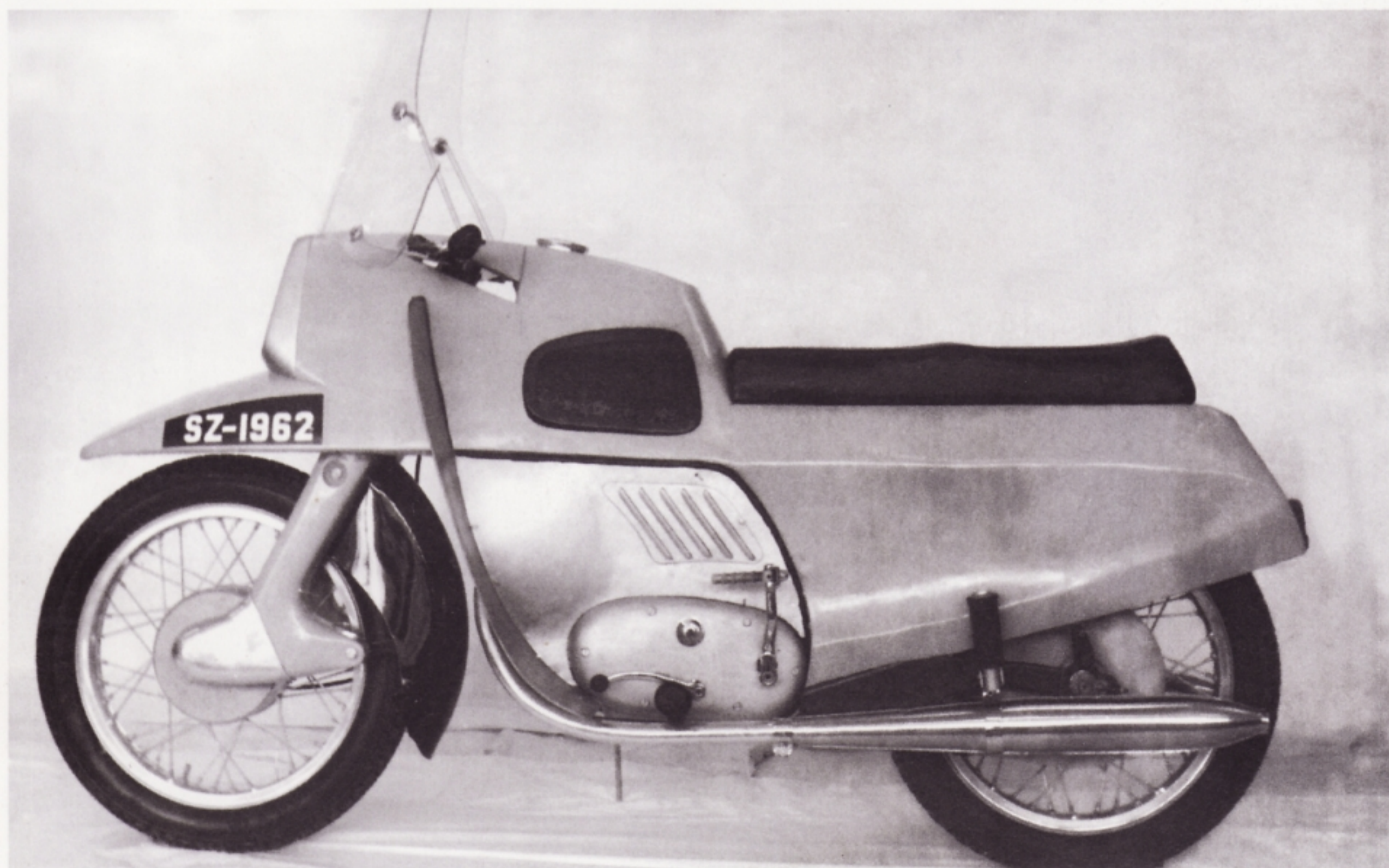


Trójkołowiec B20

Dreirad B20



Motocykl „Junak M10” w wersji przygotowanej na zamówienie farmerów amerykańskich
Motorrad „Junak M10” in der Version, die auf Bestellung amerikanischer Farmer entwickelt wurde

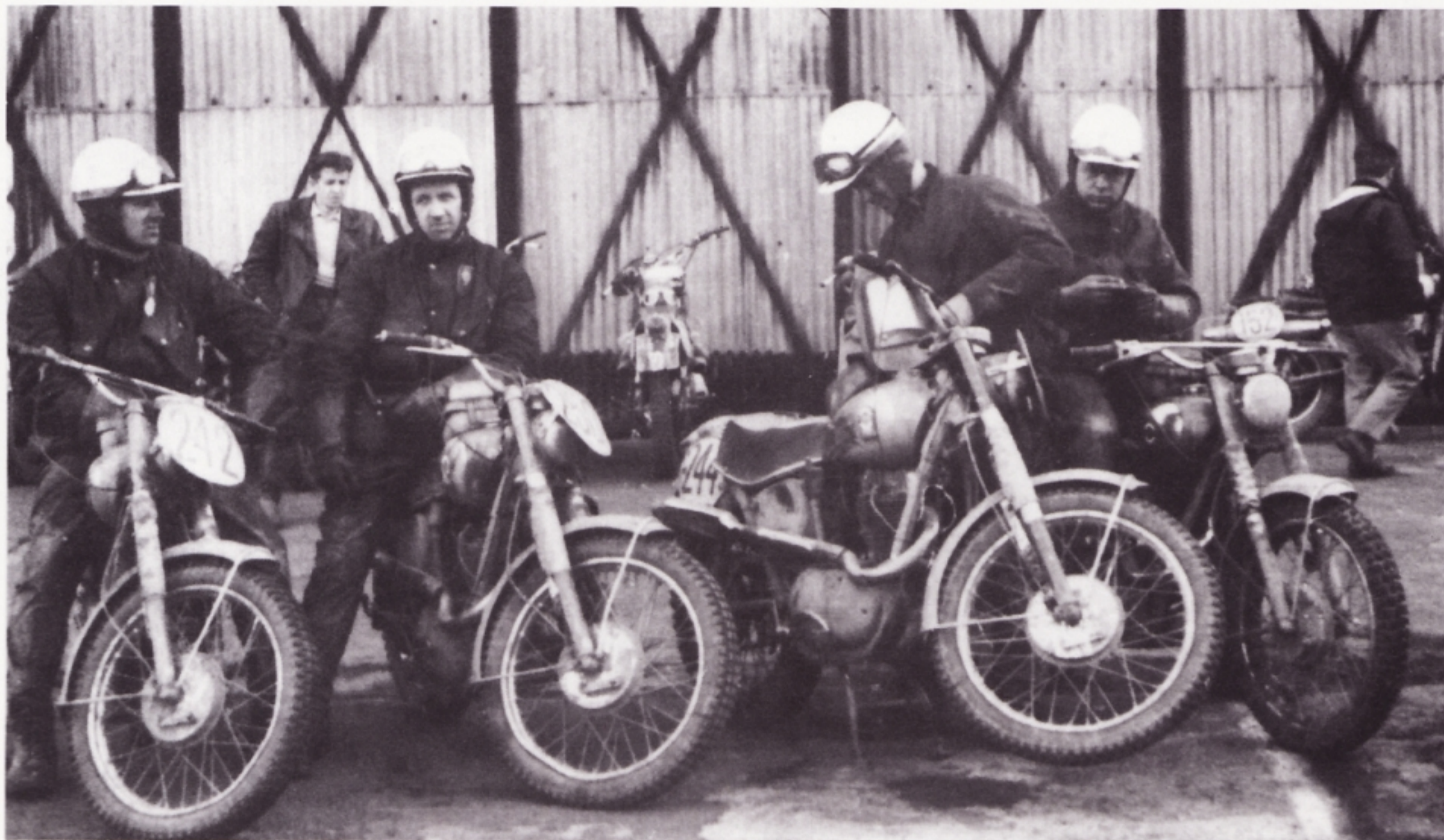


Prototypowy Junak M14 „Iskra”
Prototyp der Junak M14 „Iskra”

Lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte, to okres wspaniałego rozwoju sportu motocyklowego w Polsce i Junak miał w tym swój znaczący udział. Wielokrotnie zdobywano na Junaku tytuły mistrza Polski i z powodzeniem startowano w imprezach o randze międzynarodowej. Ówczesny dyrektor naczelny SFM, Stanisław Fortuński, wspierał rozwój sportu motocyklowego, a fabryczne zespoły SFM święciły liczne triumfy. W roku 1959 wybudowano w Szczecinie tor motocrossowy.

Trudno opisać wszystkie osiągnięcia sportowe Junaka, ale wspomnijmy o tych najbardziej znaczących: złoty medal Witolda Płużańskiego w Sześciodniówce FIM w Garmisch-Partenkirchen w roku 1958 (pierwszy złoty medal zdobyty na motocyklu polskiej produkcji), również w tym samym roku Franciszek Stachiewicz bije krajowy rekord prędkości, osiągając Junakiem na autostradzie pod Gdańskiem 149,3 km/h. W roku 1959 Wilhelm Jugowski wygrywa w swojej klasie (Junak 500) XVII Międzynarodowy Rajd Tatrzański, a w 1962 ten sam zawodnik wygrywa kolejny XX Międzynarodowy Rajd Tatrzański na Junaku 350. Największym sukcesem zespołu SFM był Wielki Złoty Medal FIM zdobyty w Sześciodniówce w Garmisch-Partenkirchen w roku 1962.

Wielki Złoty Medal FIM zdobyty w Sześciodniówce w Garmisch-Partenkirchen w roku 1962 był równoważny tytułowi fabrycznego mistrza świata. Zdobył go zespół fabryczny SFM w składzie: Edward Kurowski, Janusz Orzepowski, Franciszek Stachiewicz i Zenon Wiatr. Nigdy przedtem, ani nigdy potem żaden polski pojazd nie osiągnął takiego sukcesu. Junak pokonał wówczas motocykle angielskie Royal Enfield, AJS, BSA, włoskie Moto-Guz, Marco, Giller i niemieckie BMW.



Janusz Orzepowski, Franciszek Stachiewicz, Edward Kurowski, Zenon Wiatr

Oto wspomnienia Pana Macieja Chyły, „rajdowego kibica” - jak sam o sobie pisze, zamieszczone w „Świecie Motocykli” Nr 4/1996:

„[...] Wspaniały był debiut Junaka w sporcie rajdowym - widziałem go na własne oczy [...]. Na XVI Międzynarodowy Rajd Tatrzański odbywający się w Zakopanem w dniach 1 - 3 VIII 1958 r. klub fabryczny Junak Szczecin zgłosił zespół startujący w klasie 350 cm³ na fabrycznie przygotowanych rajdowych Junakach. O świcie 1 sierpnia wyruszyłem moją WFM-ką z Krakowa do Zakopanego, by oglądać walkę na trasie rajdu. Na PKC w Rdzawce dotarłem nieco spóźniony, gdy już zaczęła nadjeżdżać szosą od Zakopanego klasa 350 cm³. Po kilku Iż-ach i BSA-ch pojawiły się Junaki! Były nowe, w porannym słońcu lśniły chromem i srebrnym lakierem jeszcze nie miały kontaktu z błotem teren zaczynał się dopiero w Rdzawce. [...]

Rajdowe Junaki spisywały się doskonale w pierwszych dwóch dniach rajdu pogoda była słoneczna, ciepła, trasa sucha. Nad ranem dnia trzeciego załamała się nad Podhalem przeszła burza »jakiej nie pamiętają najstarsi górale«. Zawodnicy wystartowali z opóźnieniem do III etapu, który miał się odbyć w deszczu, na kamienistych, błotnisto-glinianych odcinkach i na mokrych szosach.

W tych ekstremalnie trudnych warunkach rajdowe Junaki spisywały się także doskonale, pomimo swojej »nadwagi« ciężar gotowego do jazdy motocykla wynosił 176 kg. Pojawiły się jedynie kłopoty z ciągnącymi się w błotnistej kąpieli łańcuchami 1/2", czemu sprzyjała stosunkowo duża moc silnika, wynosząca 22 KM.

Debiut rajdowy Junaka w XVI MRT zakończył się pełnym sukcesem Junaki zajęły w swej klasie dwa pierwsze miejsca a klasę 350 cm³ wygrał Stadie (Junak Szczecin).

Przypominam skalę trudności tego rajdu odbył się na trzyetapowej trasie o długości 717 km, w tym 360 km terenu. Wystartowało w nim 123 zawodników, ukończyło tylko 42! Odbył się w międzynarodowej obsadzie z udziałem zawodników takich ówczesnych potęg motocyklowych, jak Szwecja i RFN. Junaki rajdowe na wiele lat zasiliły klasę 350 cm³, konkurując w niej skutecznie z Jawami i BSA-mi. Wkrótce pojawiła się następna ulepszona wersja Junaka, wyposażona w przednie koło 21", wąski zbiornik paliwa i silnik o podwyższonej mocy.

Junaki pojawiły się również na trasach crossów. Początkowo były to po prostu motocykle w wersji rajdowej. W następnym okresie powstał model Junaka crossowego wyposażony w wydech prowadzony dołem i bardziej wysilony silnik doskonale spisujący się na crossowych trasach.

Na pewno gdzieś w Polsce istnieją stare, dziś już zabytkowe egzemplarze wyczynowych Junaków - nie niszczy ich, nie przerabiamy - lecz doprowadźmy je do stanu dawnej świetności! [...]"

Dane techniczne motocykla „Junak M07” (1957):

- silnik: czterosuwowy, jednocylindrowy o poj. skokowej 349 cm³ i mocy max. 17KM/4 000 obr./min.
- napięcie znamionowane 6 V, prądnica o mocy 45 W
- sprzęgło: wielotarczowe mokre, liczba biegów: 4, napęd łańcuchem
- waga motocykla: 165 kg
- dopuszczalne obciążenie: 190 kg
- szybkość max.: 115 km/h
- zużycie paliwa: 3,5-4,0 l/100 km

Dane techniczne motocykla „Junak M10” (1960):

- silnik: czterosuwowy, jednocylindrowy o poj. skokowej 349 cm³ i mocy max. 19 KM/6 000 obr./min.
- napięcie znamionowane 6 V, prądnica o mocy 45 W
- sprzęgło: 4. tarczowe, korkowe, mokre, ze sprężyną centralną, liczba biegów: 4, napęd łańcuchem
- waga motocykla: 170 kg
- dopuszczalne obciążenie: 200 kg
- szybkość max.: 125 km/h
- zużycie paliwa: 3,5 l/100 km

Minęło już 37 lat od czasu, kiedy ostatni Junak opuścił fabrykę przy Al. Wojska Polskiego w Szczecinie. Zdawałoby się, że czas Junaka minął bezpowrotnie. Na szczęście tak się nie stało. Motocykl ten z czasem stał się maszyną „kultową”. Powstały kluby jego miłośników w Polsce i w Niemczech. Od paru lat wielbiciele Junaków spotykają się w Szczecinie na corocznych zlotach, by wymienić doświadczenia i po prostu pogadać „o benzynie”. Podjęto też próbę wznowienia produkcji motocykli „Junak”. Powstała firma „Junak Motor” (niestety, nie w Szczecinie), która na razie sprzedaje motocykle rodem z Korei pod nazwą „Junak Millennium”, ale według zapewnień przedstawiciela tej firmy produkcja prawdziwie polskiego Junaka ma ruszyć już w przyszłym (2003) roku. Życzymy powodzenia i czekamy.



Junaki na starcie

Junak-Motorräder am Start



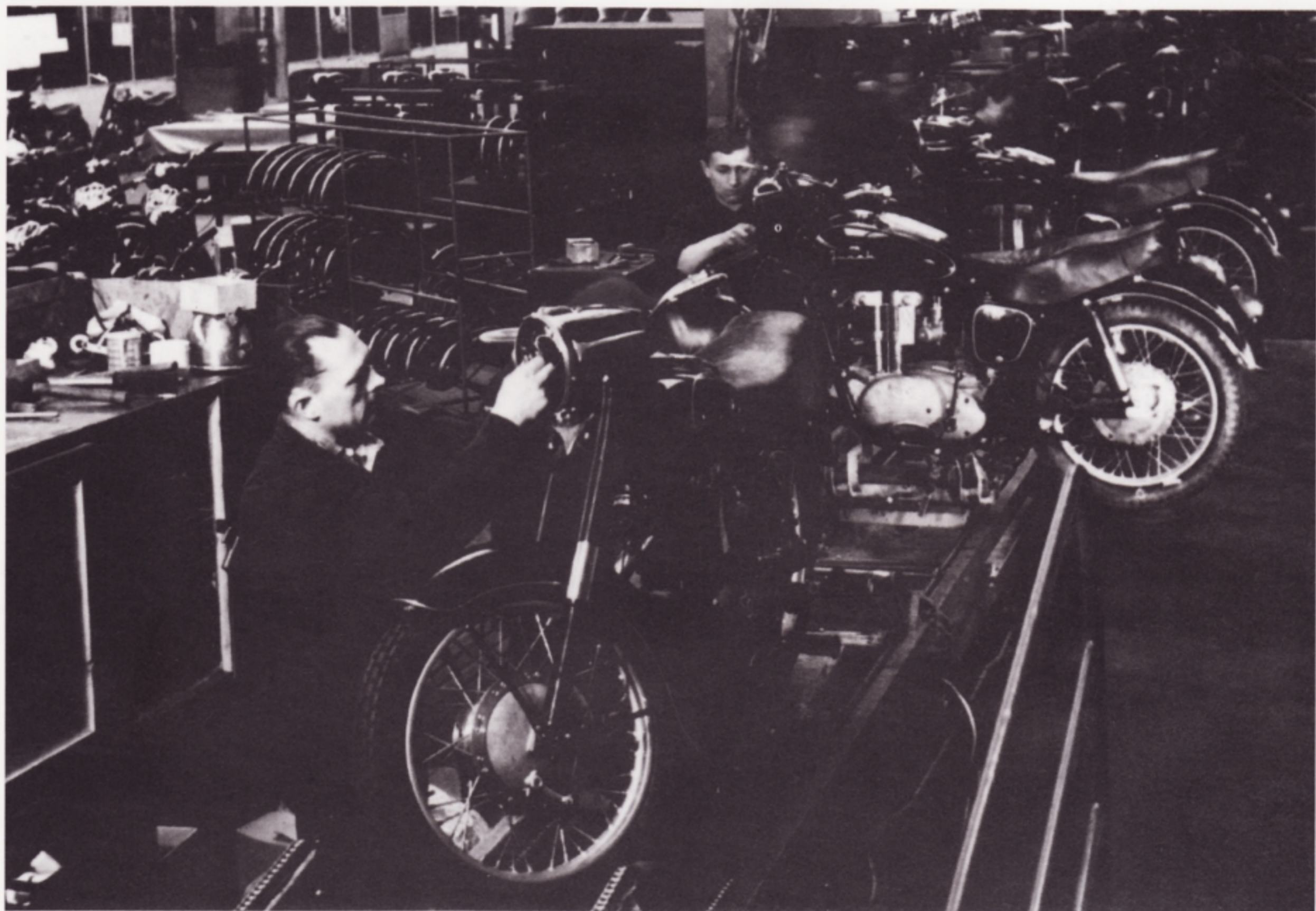
*Junaki i ich właściciele. Zdjęcie wykonane podczas odbywającego się kiedyś corocznego rajdu Junakami do Siekierok
Junak-Motorräder und deren Besitzer. Das Bild entstand anlässlich der damals jährlich stattfindenden Junak-Rallye
mit Ziel in Siekierki*

WIELKOŚĆ PRODUKCJI MOTOCYKLI „JUNAK”

Junak M07 (produkowany w latach 1956-59) - 11 116 szt.

Junak M10 (produkowany w latach 1960-65) - 77 774 szt.

Junak B20 (produkowany w latach 1959-65) - 2539 szt.



Taśma montażowa motocykla „Junak”

Die Montagelinie der Junak



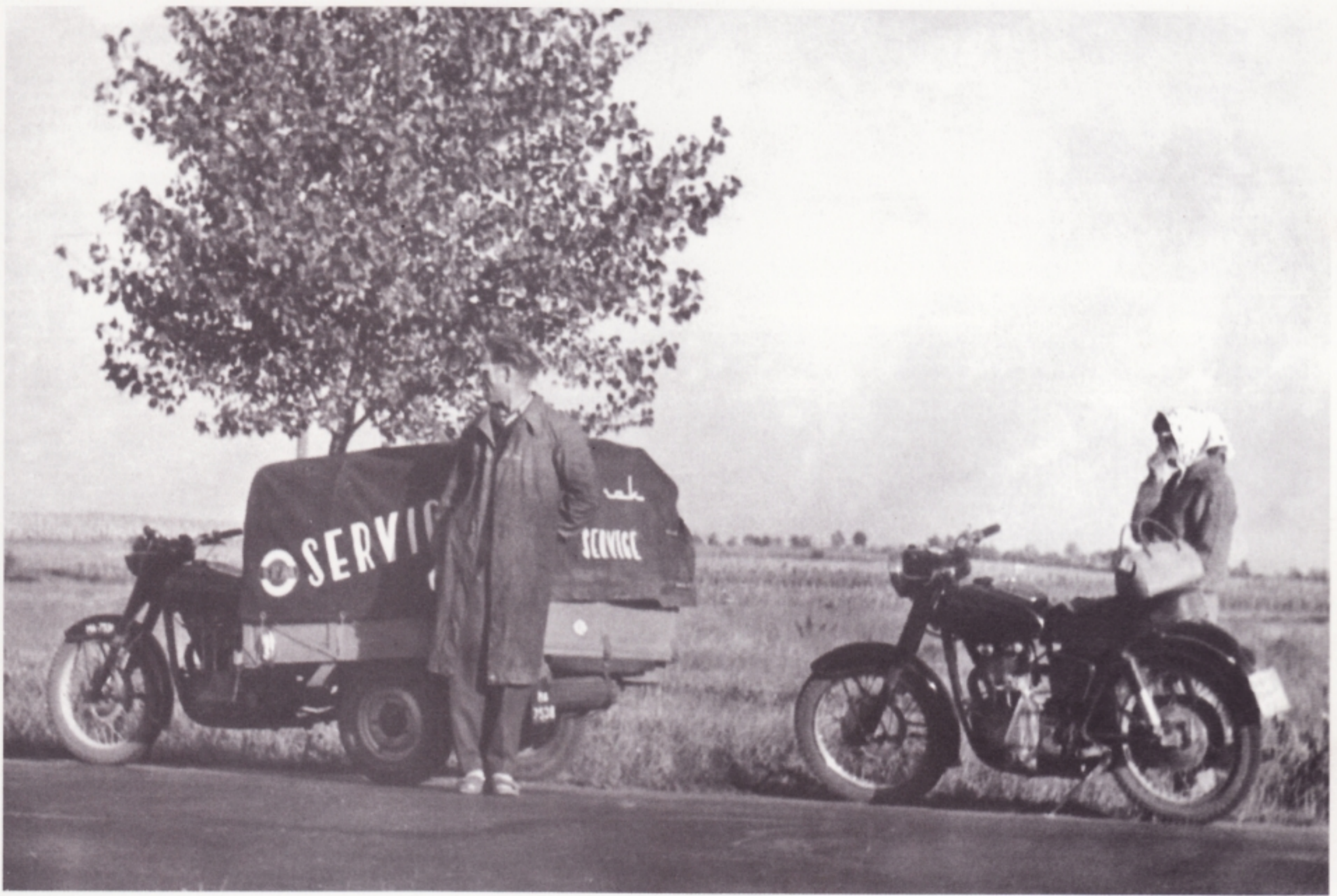
Plac fabryczny SFM z gotowymi do sprzedaży Junakami

Das Betriebsgelände der Stettiner Motorenfabrik (SFM) mit verkaufsfertigen Junak-Motorrädern



Junak przed Muzeum w Budapeszcie wzbudzał duże zainteresowanie

Eine Junak vor einem Budapester Museum erweckte großes Interesse



Motocykl B20 „serwisujący” Junaki na Węgrzech

Die für den Service für die Junak-Motorräder in Ungarn eingesetzte B20-Maschine



Węgierska stacja serwisująca motocykle, m.in. Junaki

Eine Motorrad-Werkstatt in Ungarn, in der man auch den Service für die Junak-Maschinen führte



*Junaki dobrze czuły się w powietrzu
In der Luft fühlte sich die Junak
in ihrem Element*