

SUPERKONKURS
Do wygrania HONDA SFX-Zet 50 Sport

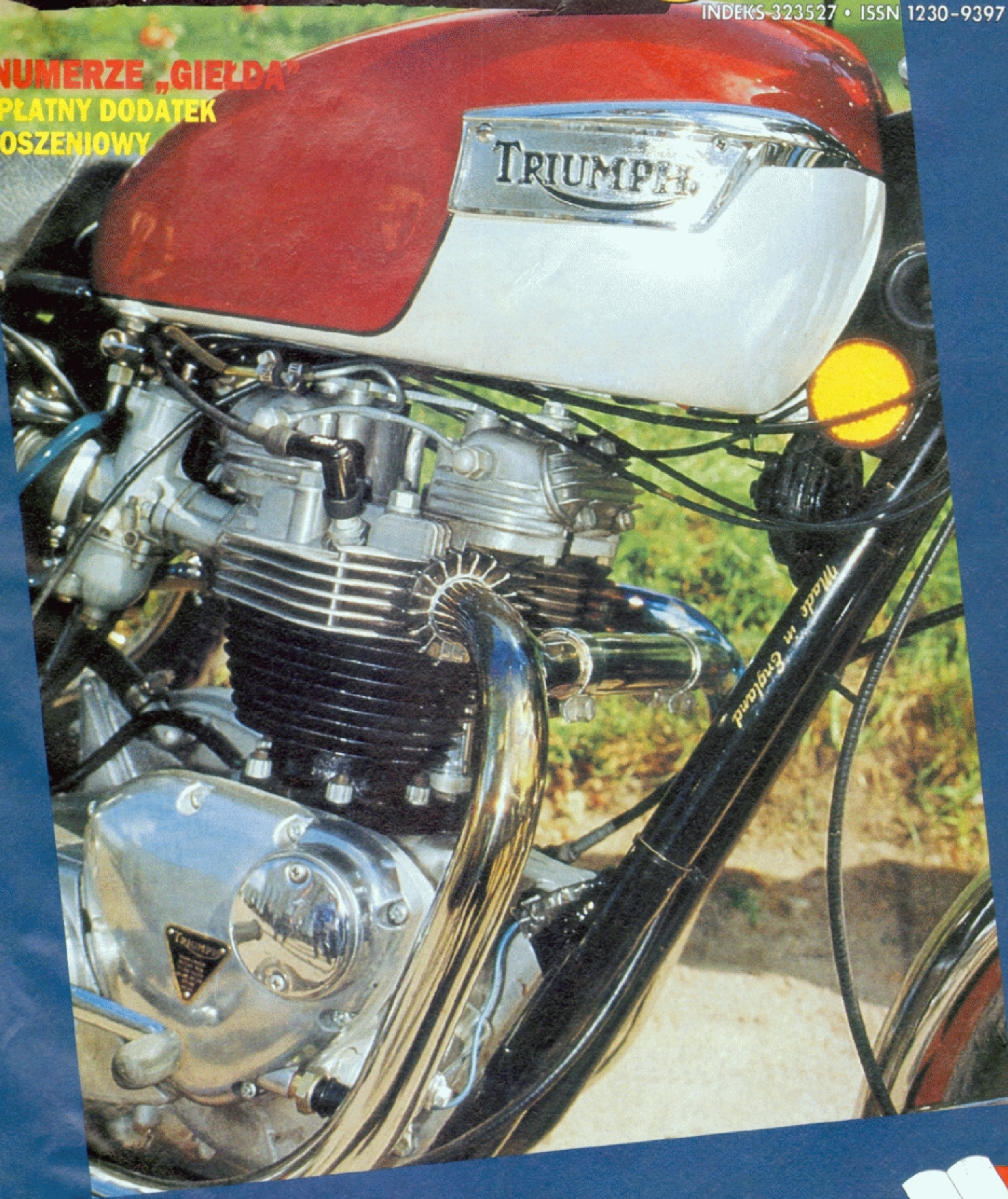
9'96 świat motocykli

3 zł 20 gr
32 000 zł

MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

NR 9 (34) • WRZESIEŃ 1996
INDEKS-323527 • ISSN 1230-9397

**W NUMERZE „GIEŁDA”
BEZPŁATNY DODATEK
OGŁOSZENIOWY**



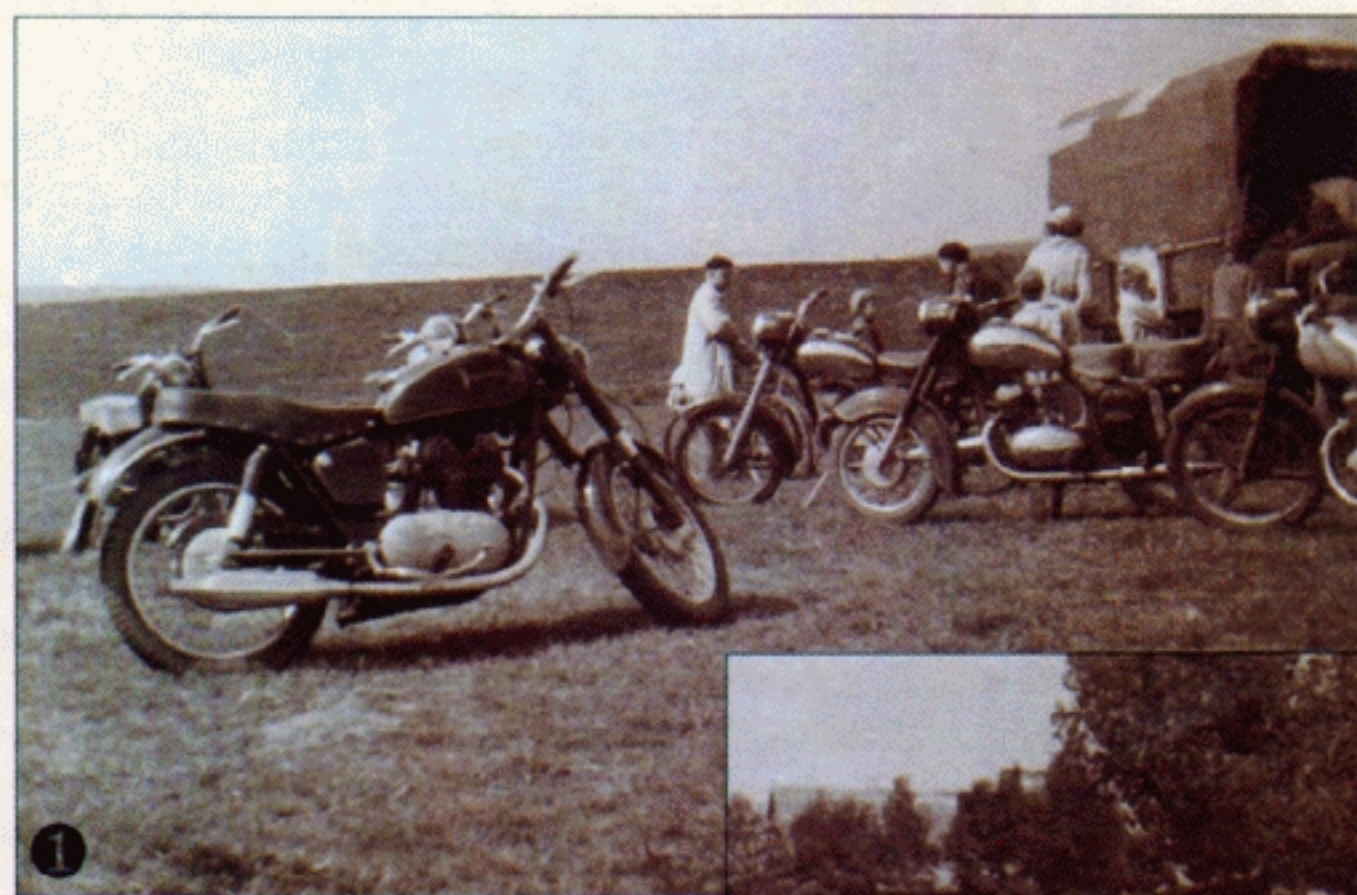
PRINT SHOPS
prego



**PREMIERA! HONDA CBR 1100XX • SUZUKI GSX 600F
RAJDOWE JUNAKI • ZŁOT W GIŻYCKU**

Trudno obecnie zobaczyć oryginalnego Junaka M 07, gdyż od czasu poniechania jego produkcji minął już bardzo długi okres czasu, a pozostałe przy życiu egzemplarze traktowane są głównie jako tani surowiec do przeróbki na choppersy i ulegają nieodwracalnym zniekształcającym je przeróbkom. Junak w swej oryginalnej postaci był pięknym, rasowym i jak na owe czasy bardzo nowoczesnym motocyklem. Warto przypomnieć, że motocykl ten miał jeszcze bardziej rasowe i sprawne wersje sportowe - model rajdowy M 07R i crossowy M 07C.

Była wiosna roku 1958, gdy pierwszy raz zobaczyłem zapowiadany w prasie nowy produkt polskiego przemysłu motoryzacyjnego - Junaka M 07. Uwieczniłem go wówczas na historycznym dziś zdjęciu - stoi on wśród ówczesnych motocykli należących do kibiców przybyłych na motocross odbywający się na Dzikiej Plaży w Krakowie.



Wspaniały był debiut Junaka w sporcie rajdowym - widziałem go na własne oczy i uwieczniłem na zdjęciach a wspominam poniżej. 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 ccm na fabrycznie przy-

gotowanych 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 ccm. Po kilku lż-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.

MACIEJ HYLĄ

zdjęcia autor

Rajdowy JUNAK

M 07R

Uwieczniłem to na zdjęciach, które po prawie 40 latach mam okazję zaprezentować czytelnikom „Świata Motocykli”, ludziom przeważnie młodym, dla których ta starość może okazać się ciekawą nowością.

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-gliniastych odcinkach i na mokrych szosach.

W tych ekstremalnie trudnych warunkach rajdowe Junaki spisywały się także doskonale, pomimo swej „nawagi” - 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

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.

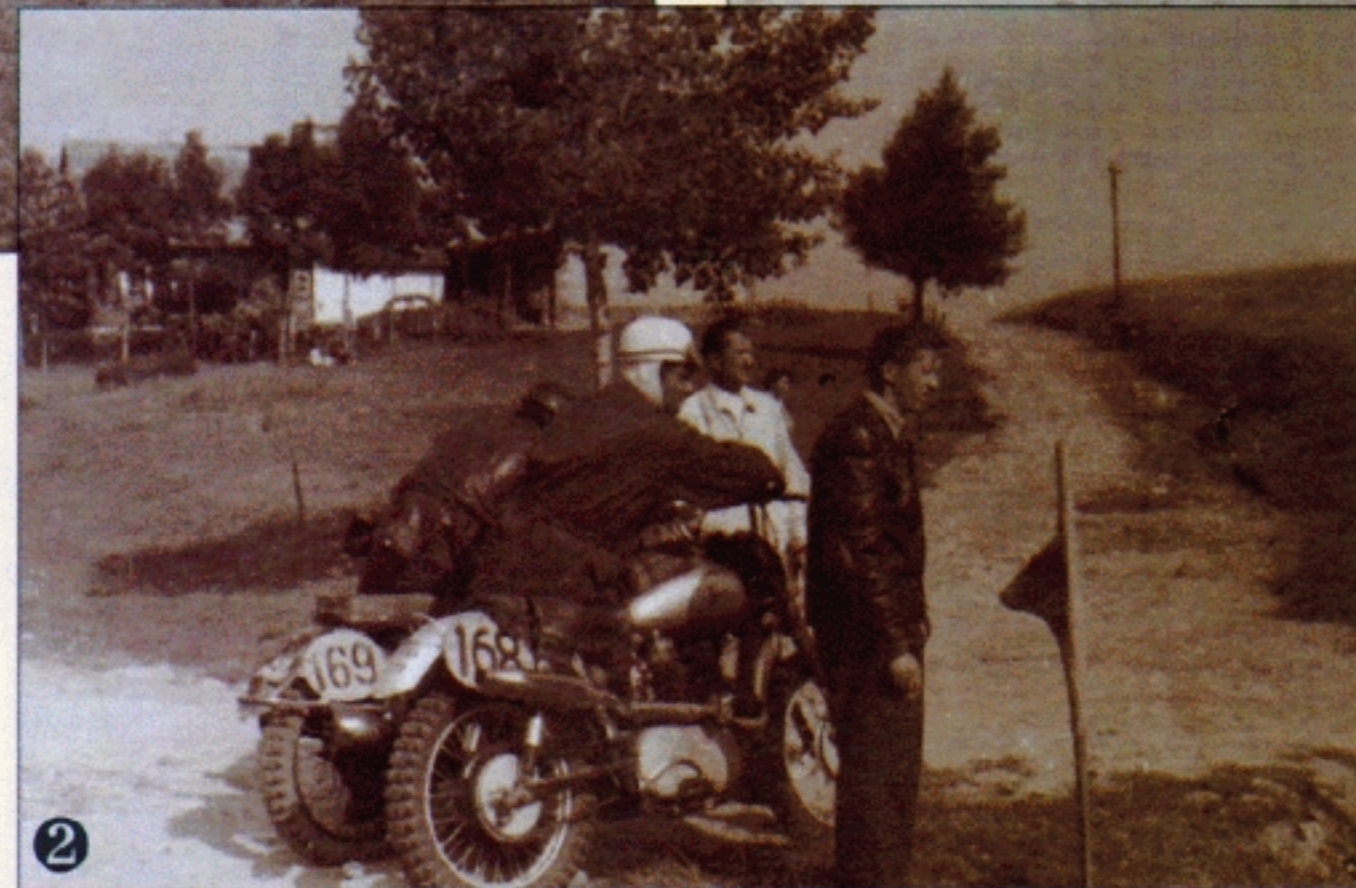
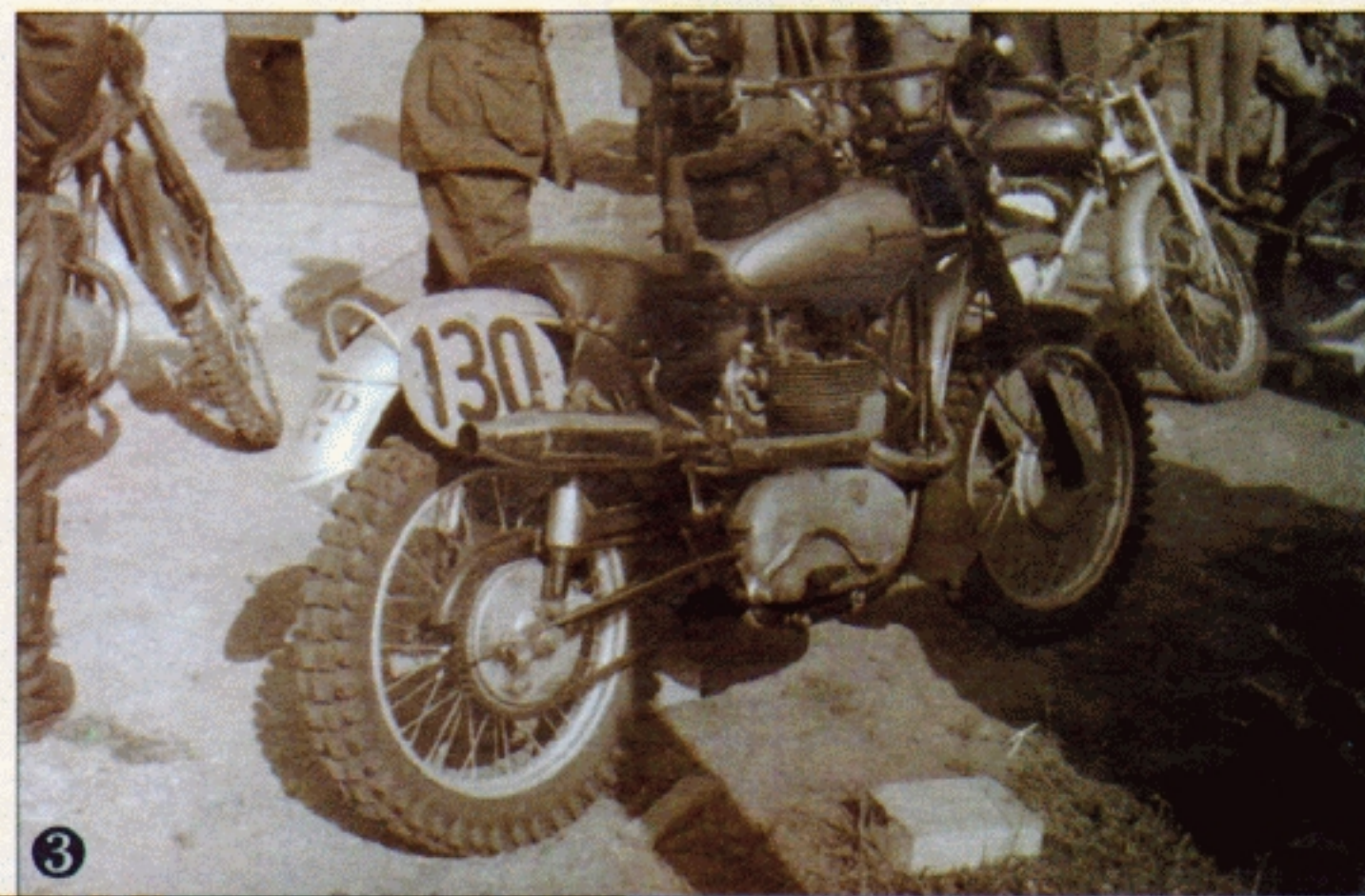
Junaki pojawiły się również na trasach crossów. Początkowo były to po prostu motocykle w wersji rajdowej. W następnym okresie powstał model Junaka crossowego wyposażony w wydech prowadzony dołem i bardziej wysilony silnik - doskonale spisujący się na crossowych trasach.

WSPOMNIENIA RAJDOWEGO KIBICA

miejsca - a klasę 350 ccm wygrał Stadio (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 obsadzie międzynarodowej z udziałem zawodników takich ówczesnych potęg motocyklowych, jak Szwecja i RFN. Junaki rajdowe na wiele lat zasiłowały klasę 350 ccm, konkurując

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. Te rasowe rajdowe i crossowe *vintage bike'i* o bogatej i chlubnej historii mogą uatrakcyjnić swą obecnością każde zawody terenowe, tym bardziej, że udział klasy *vintage* w rajdach w Polsce jest już bliski. ■



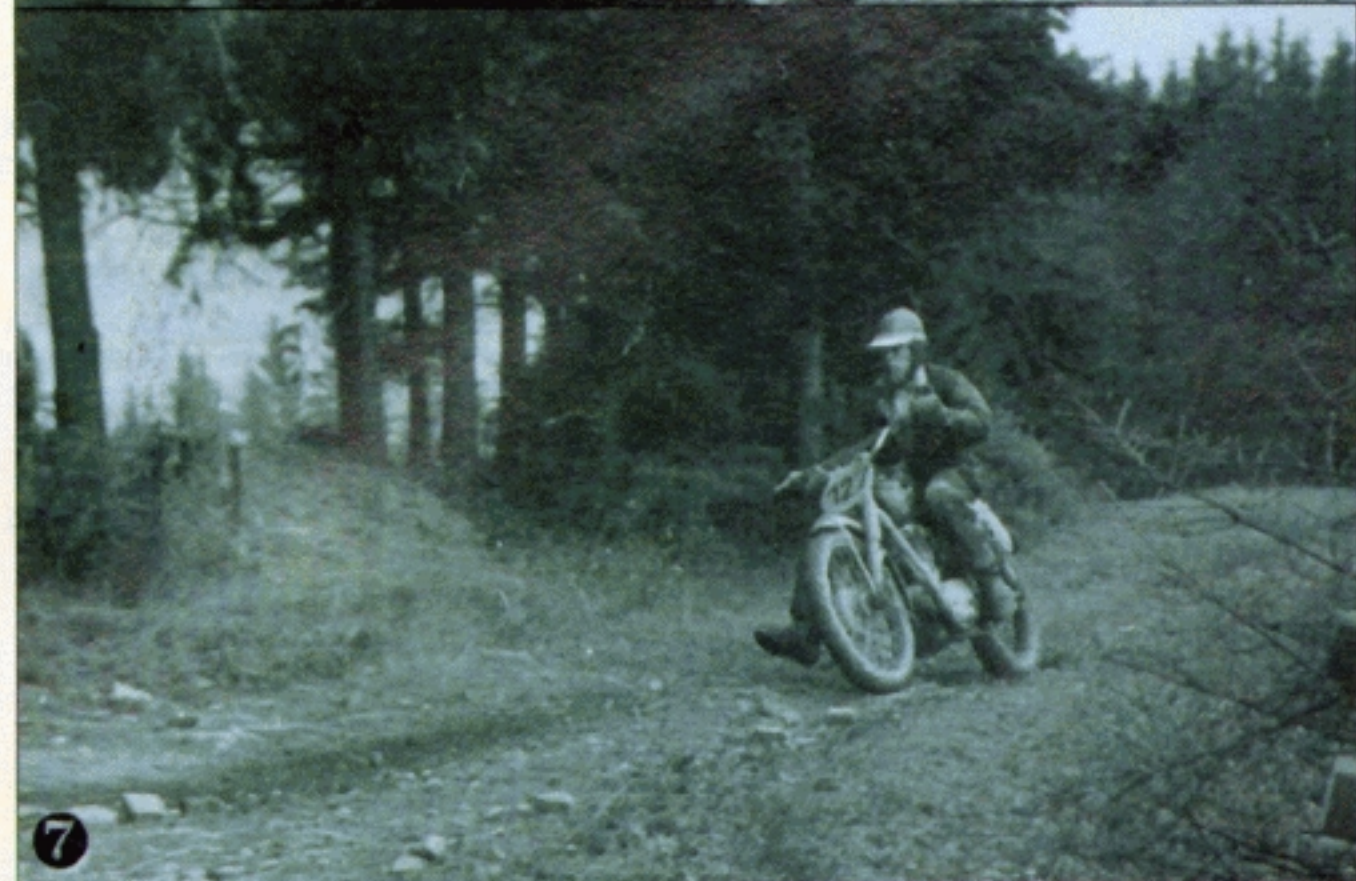
- ① 1958 r. - wiosna. Junak M07
- ② PKC Rdzawka 1958 r. - I etap XVI MRT
- ③ i ④ XVI MRT - Junaki M07 przygotowane fabrycznie do rajdu
- ⑤ III etap XVI MRT - walka ze spadającym łańcuchem na odcinku terenowym
- ⑥ III etap XVI MRT - w ulewie na szosie
- ⑦ Junak M07R na trasie XXI MRT - próba szybkości terenowej na Gubałówce



5



6



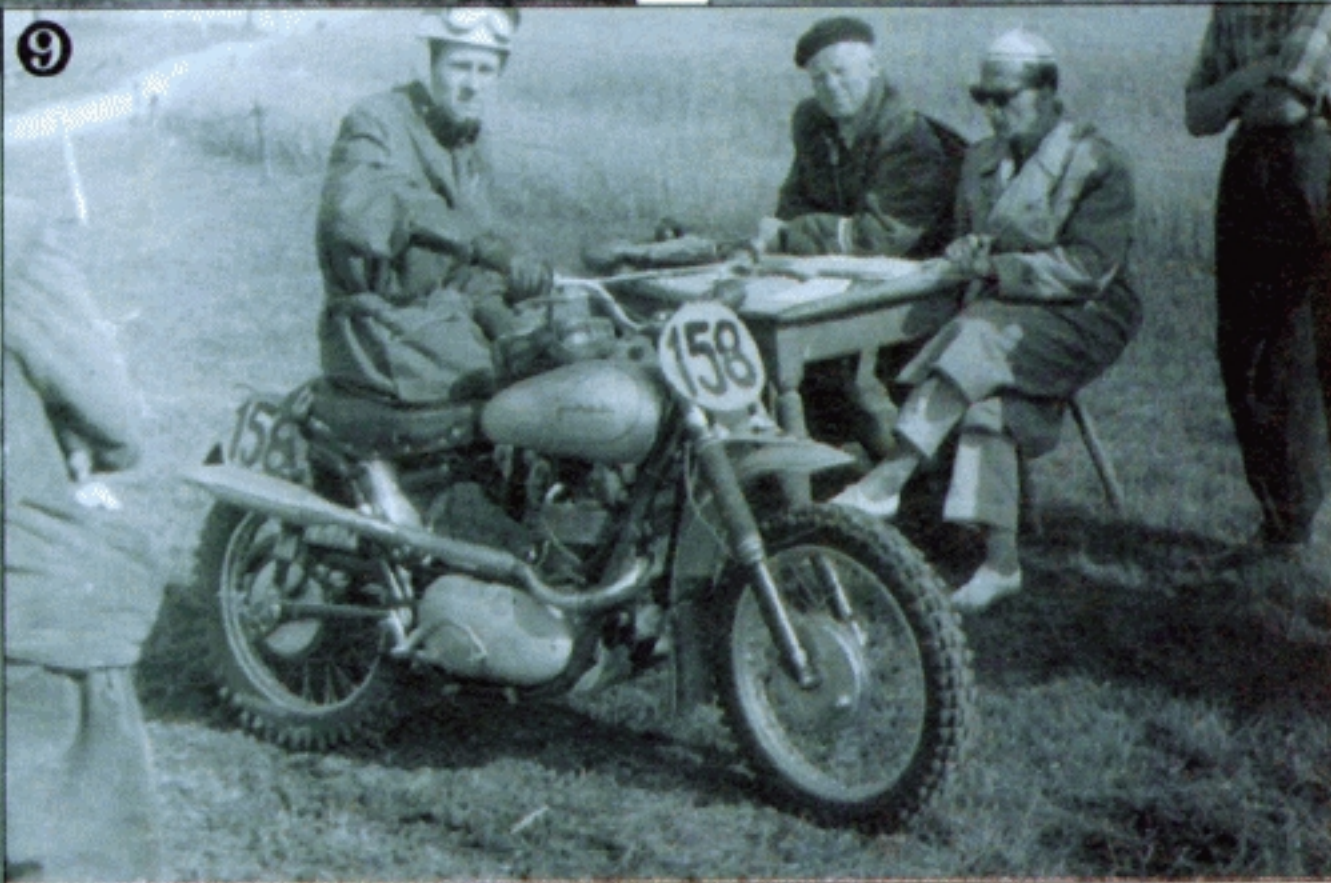
7



8



4



9



10

8 Junak M07R na trasie motocrossu - Kraków 1958 r.
9 Punkt kontrolny
10 I etap XVI MRT - Junak na trasie

JUNAK M07-R 350 MOTOCYKL RAJDOWY

Ciężar motocykla gotowego do jazdy wynosi 176 kg.

WYMIARY:

długość 2140 mm,
szerokość 810 mm,
wysokość 1120 mm. Wymiar ogumienia: przód - 3,0 x 21", tył - 4,0 x 19".

SILNIK:

Silnik jednocylindrowy, czterosuwowy, o pojemności 349 ccm, mocy 22 KM. Stopień sprężania 7:1. Instalacja elektryczna 6V, bez akumulatora. Zapłon iskrownikowy. Świeca M14 o wartości cieplnej 175.

UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU:

silnik - sprzęgło-łańcuch 3/8"; skrzynka biegów - tylne koło - łańcuch 1/2. Skrzynka biegów 4-przekładniowa.

Pojemność zbiorników jak w motocyklu turystycznym z wyjątkiem filtra powietrza. Filtr powietrza w Junaku M07-R jest suchy.

DANE EKSPLOATACYJNE:

szybkość 110 km/h. Zużycie paliwa około 3,5 l/100 km.