

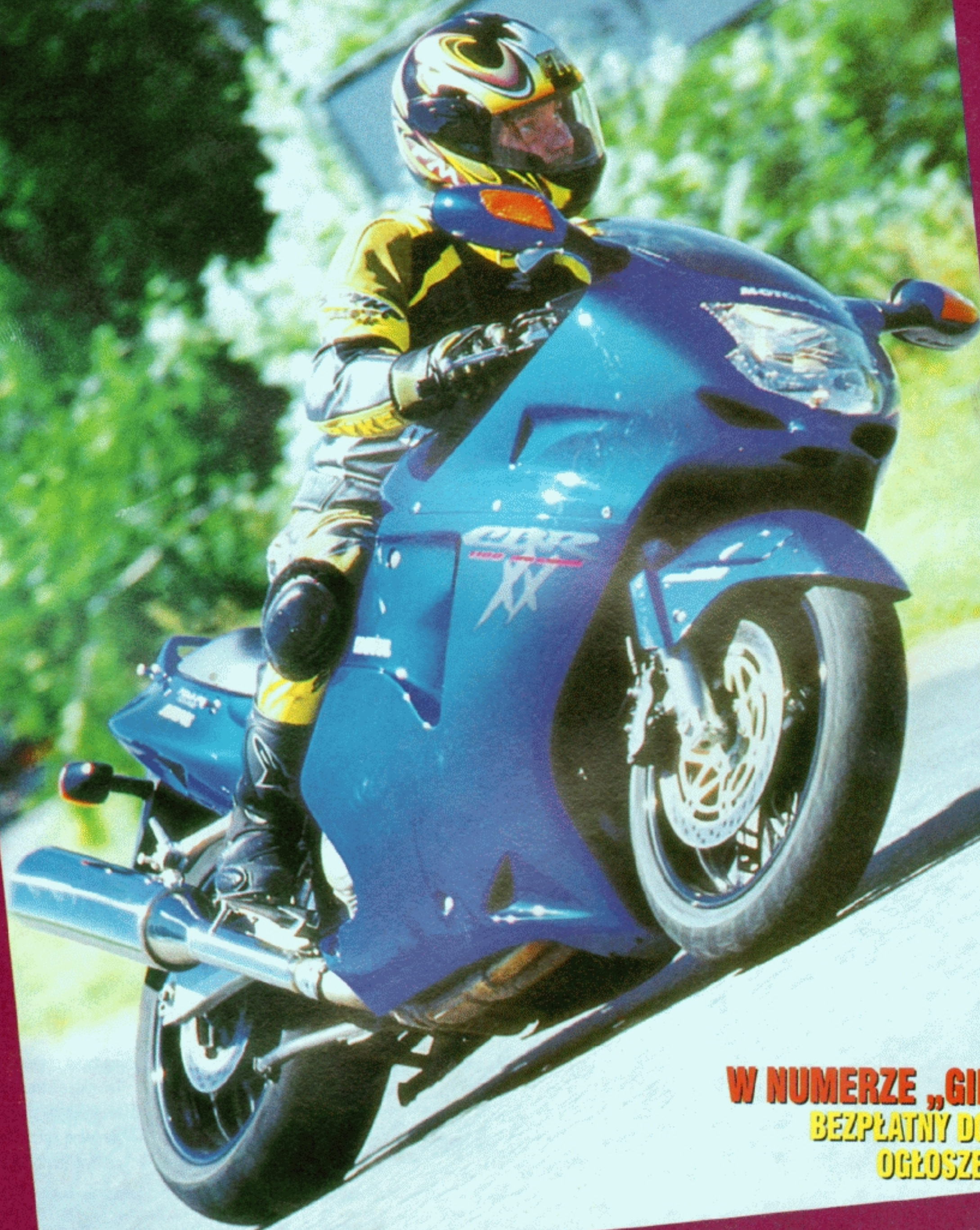
**SUPERKONKURS**  
Do wygrania dwie Hondy Bali

# 8'99 świat motocykli

4 zł 90 gr

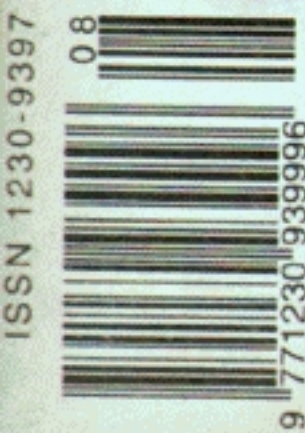
MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

NR 8 (70) • SIERPIEŃ 1999  
INDEKS 323527 • ISSN 1230-9397



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

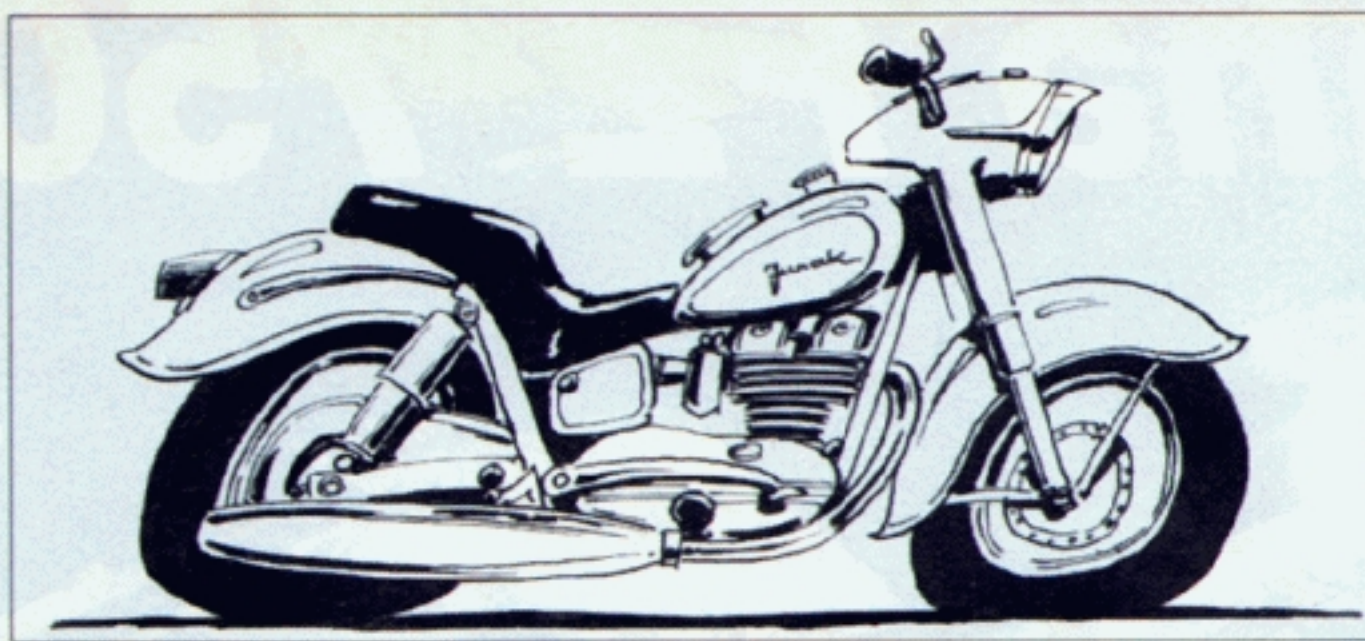
Honda CBR 1100XX • KTM 200 EGS • Derbi GPR 50R  
Yamaha FZ 750 • Honda XRV 750 Africa Twin • Technika • Turystyka • Sport



...Pewien mój znajomy marwia,  
że każdy ma swój sen.

Moim snem będę się z Wami  
dzielił w kolejnych wydaniach  
„Świata Motocykli”.

Autor



# Był sobie Junak

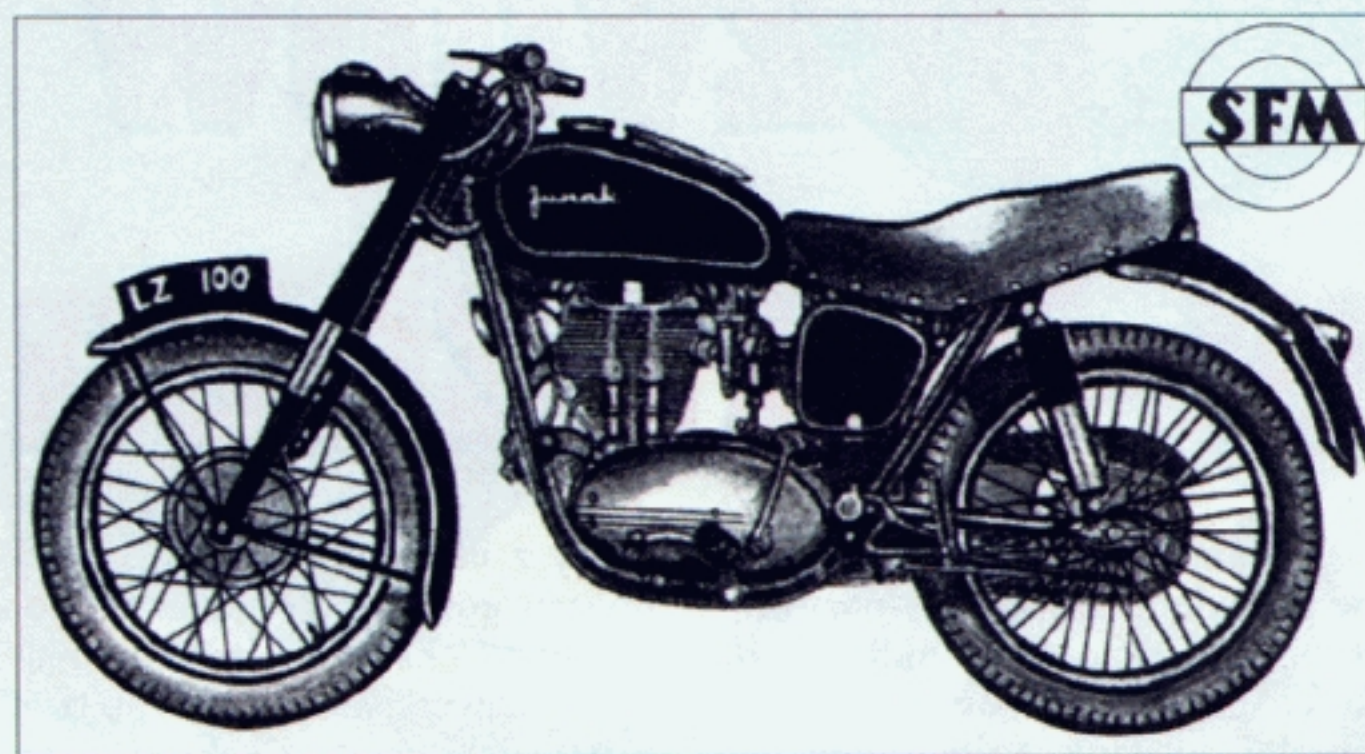
RAFAŁ DMOWSKI

rys. archiwum

Były takie czasy, gdy o motocyklu Junak 350 marzył każdy motocyklista. Już w 1952 roku przygotowano plany konstrukcyjne, a w roku 1954 odbył się oficjalny pokaz, na Wystawie Dziesięciolecia, we Wrocławiu. Jednak dopiero w 1957 roku Szczecińska Wytwórnia Sprzętów Metalowych, w kooperacji z Wytwornią Sprzętu Mechanicznego w Łodzi, oraz FSO w Warszawie, FSC w Starachowicach i innymi wykonawcami, rozpoczęła seryjną produkcję pierwszego powojennego, dużego, polskiego motocykla. Wreszcie jest! Nasz, polski, prawdziwy czterosuw, górnozaworowy, na teleskopach z przodu i z tyłu, można nim jeździć z koszem, części będą w sklepach. Tak myślało wielu. Motocykl był w tych czasach podstawowym środkiem indywidualnego transportu motorowego, a koszt pozwalał podróżować z rodziną lub bagażem. (Prototyp wózka bocznego zaprezentowano już w listopadzie 1957 roku, lecz do produkcji wszedł on dopiero w roku 1959.)

W Polsce lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych było dużo motocykli. Pomijając dwusuwowe małej pojemności, produkowane po wojnie w kraju, oraz ograniczony import większych maszyn, głównie na potrzeby klubów itp; w eksploatacji znajdowały się motocykle zniszczone wojną. Nawet najtrwalszy motocykl, poniewierany przez wojsko, jeżdżący pod Moskwę i z powrotem, nie nadaje się do dalszej eksploatacji bez generalnego remontu. Remont, jak wiadomo, polega zazwyczaj na wymianie zużytych części na nowe. Cylinder można przeszlifować, ale skąd wziąć nadwymiarowy tłok, skoro brak specjalistycznych sklepów, a jeśli są, to oferują części tylko do WFM lub SHL, i to też nie zawsze. Tłok można odlać, wykorzystując stary jako surowiec, lub tulejować cylinder, zawór dorobić, ramę pospawać, dętkę zała-

tać, a zerwaną szprychę od biedy zastąpić drutem. Ale co robić jeżeli w trakcie remontu okaże się, że mamy pęknięty korbowód, jakaś część jest tak zużyta, że nie nadaje się do regeneracji lub, co gorsza, zgubiła się przy rozbieraniu? Po co jednak przywoływać tak drastyczne przykłady. Wystarczyło, aby w BSA lub innym angielskim motocyklu zużyło się zwykłe łożysko w kole i stał on unieruchomiony. W ten sposób narodziły się nasze krajowe „patenty”. Każdy użytkownik nietypowego pojazdu musiał być domorosłym inżynierem-mechanikiem, a nie wszyscy mieli w sobie dość talentu. Stąd biorą swój rodowód słynne „wynalazki”: Norton na kołach od WFM-ki, panewki ze słoniny czy też popularne „nabijanie ospy” (niewtajemniczonym wyjaśniam, że jest to metoda „regeneracji” obsady łożyska lub wałków łożyskowych za pomocą punktaka i młotka). Z tych to powodów pojawienie się w pro-



dukcji motocykla Junak M-07 zostało powitane z ogromnym entuzjazmem i nadzieją, że oto nadchodzi kres remontowania, a zbliża się era podróżowania. W dużej mierze była to prawda. Choć powoli i z oporami, wynikającymi z trudności kooperacyjnych pomiędzy zakładami produkującymi części, na rynek zaczęły napływać nowe motocykle o przyzwoitej pojemności, z instrukcją obsługi i z podstawowym kompletem narzędzi. Można było także zakupić do nich części zamienne. Rozpoczęło się wielkie junakowe jeżdże-

nie. Niestety, ustalono odstraszałą cenę 13 500 zł, którą natychmiast podniesiono na 20 000 zł. Model M-10 kosztował później 24 000 zł, czyli ponad trzy razy tyle, co popularna WFM-ka czy WSK-a. Pojawił się Junak w wersji crossowej (M-07C) i rajdowej (M-07R) oraz dostawczej (B-20) i prototyp (B-21). W 1959 roku wprowadzono zmiany konstrukcyjne, w wyniku których powstał nowy model (M-10). Oczywiście były także usterki (który pojazd ich nie ma), zwłaszcza w początkach produkcji. Znam jednak egzemplarze eksploatowane do tej pory i pozostające w dobrej kondycji technicznej.

Minęło parę lat i niektóre Junaki intensywnie eksploatowane zaczęły wymagać naprawy lub remontu. Właściciele innych, znudzeni bezawaryjnym jeżdżeniem, zapragnęli sprawdzić co jest w środku. Byli także i tacy, którzy pozbawieni i wiedzy i dostępu do serwisu niszczyli swoje maszyny przy drobnych naprawach, bądź

regulacjach, wychodząc ze znanego założenia, że „nie takie rzeczy ze szwagrem rozbieraliśmy, dajcie no tylko siekiery”. W wyniku tych działań większość Junaków, w różnych stadiach destrukcji, trafiła do komórek i piwnic, lub zmieniła się w części zamienne do innych jeszcze jeżdżących egzemplarzy. W tym stanie były odkrywane przez młodych adeptów sztuki motocyklowej.

W latach 80-tych młody człowiek zarazony bakcyłem motocyklizmu, miał do wyboru dwusuwowy produkcji KDL, Junaka, bądź

M-72 i pochodne. Popularnych odkurzaczy (MZ) i pralni dwubębnowych (CZ i Jawa) dosiadali zazwyczaj motocykliści zainteresowani głównie odkręcaniem gazu. Komuś, kto chociaż raz oglądał „Easy Rider”, pozostał tylko Junak. Celowo nie wspominam o użytkowych zastosowaniach tzw. „sowieckich bokserów”, gdyż z małymi wyjątkami potwierdzającymi regułę, cechują się one niską jakością materiałów i prymitywnym wykonaniem.

Junak, jako motocykl o w miarę nowoczesnym kształcie i rozwiązaniach technicznych, stał się od tej pory wdzięcznym tematem do przeróbek. Liczni posiadacze, mając za bazę ten sam pojazd, dążyli do wyprodukowania choppera, customa, motocykla turystycznego, bądź wyścigowego. Niestety, niewiele było takich, którzy pozostawili swój pojazd w stanie oryginalnym. Z historycznego punktu widzenia przeróbka Junaka na choppera nie różni się od takiej samej przeróbki Zündappa KS 600. Zündappa choppera wszyscy dziś wyśmiejają, ale przerobionego Junaka niektórzy jeszcze podziwiają, na szczęście jest ich już coraz mniej.

Widziałem co prawda parę razy Junaki tak pięknie przerobione, że stanowiły prawie dzieło sztuki, podobne do tuningowych egzemplarzy Harleya-Davidsona, wyprodukowanych głównie po to, aby cieszyć oczy. Zawsze jednak przeróbka oryginalnego motocykla łączy się ze zniszczeniem pojazdu w sposób często nieodwracalny. Poza wartościami historycznymi chodzi tu także o względy bezpieczeństwa. To, nad czym pracował zespół fabrycznych inżynierów nie może być „korygowane” w garażu. Kąt pochylenia główki ramy to wartość pozwalająca bezpiecznie i wygodnie pokonywać zakręty i nie można jej dowolnie zmieniać. Sztukowanie i wydłużanie wahacza, cięcie i spawanie ramy i inne przeróbki głęboko ingerujące w konstrukcję i zmieniające jej parametry, nawet przy najbardziej starannym wykonaniu, powodują zagrożenie życia kierowcy i pasażera.

Moim celem nie jest jednak zastraszanie użytkowników Junaków, ale uświadomienie im jednego, bardzo istotnego faktu. Kochani! Macie w swoich rękach motocykl wyprodukowany w ilości 91400 egzemplarzy. Większość z tych pojazdów już dawno przestała istnieć. Świat wciąż się zmienia. Być może nadejdzie taki czas, że oryginalny Junak wzbudzać będzie taki sam zachwyt, jak Sokół 1000, czy BMW Sahara. Dodam jeszcze, że wózków bocznych (WB-1) wyprodukowano zaledwie około 8 500 sztuk. Zaprzęg taki już teraz jest rzadkością. Jeszcze mniej, bo tylko 2500 powstało trójkołowców (B-20), których praktycznie nie spotyka się już w oryginalnym stanie. Szanujcie więc swoje Junaki. ■