

MOTOCYKLE JUNAK

– część II

Zbigniew Konieczek

W numerze 1/2008 „Rzeczoznawcy Samochodowy” zamieściliśmy część I opracowania pt. „MOTOCYKLE JUNAK”. Numeracją śródtytułów i rysunków wskazujemy na ciągłość tematyczną II-częściowego opracowania.

VI. Odmiany motocykla

Praktycznie od samego początku uruchomienia w szczecińskiej fabryce produkcji motocykli Junak trwały prace nad ich odmianami, wózkami bocznymi i przyczepami tylnymi do motocykli. Wykonano też serię próbną 20 szt. mikrosamochodów Smyk, których konstrukcję opracowano w BKPMot. Warszawa oraz opracowano dokumentację mikrosamochodu Gryfia.



Rys. 11.



Powyższe prace doprowadziły do uruchomienia produkcji następujących odmian i pochodnych:

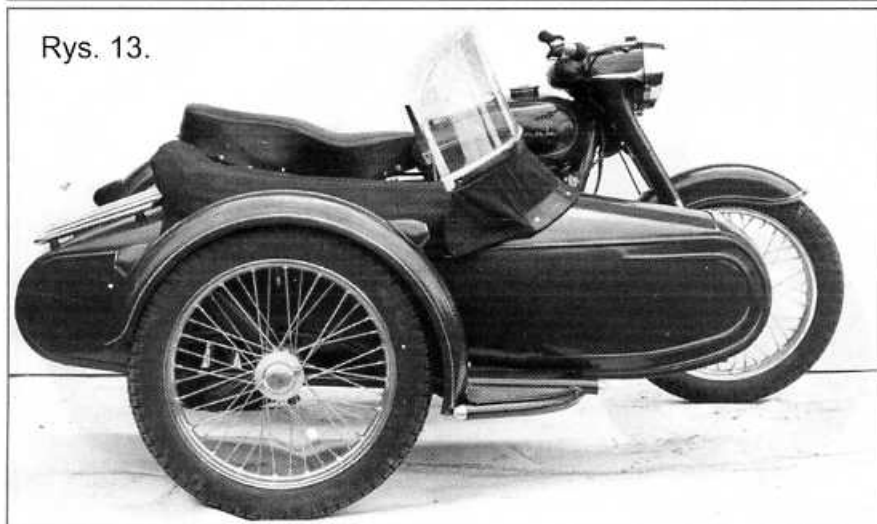
1. Motocykl rajdowy M07R (rys. 9)
 2. Motocykl crossowy M07C (rys. 10)
 3. Motocykl dla potrzeb milicji - Junak Milicyjny (rys. 11)
 4. Trójkołowiec B20 (rys. 12)
 5. Wózek boczny WB1 (rys. 13) i W03
- Prototypy i serie próbne, które nie zostały wdrożone do produkcji:
1. Motocykl Junak M13 z silnikiem S131(rys. 6 i rys.7)
 2. Motocykl Junak M14 Iskra (rys. 8)
 3. Trójkołowiec B20 z obudową osłaniającą kierowcę (rys. 14)
 4. Trójkołowiec B21 z otwartą skrzynią ładunkową (rys. 15)
 5. Trójkołowiec B21 ze skrzynią ładunkową zamkniętą (rys. 16)



Rys. 12.

6. Trójkołowiec bazujący wyłącznie na silniku S03 z kabiną kierowcy dwudrzwiową, na trzech kołach z ogumieniem 5.20 x12 i kierownicą samochodową (rys. 17)
7. Wózek boczny W03-gondola z włókna szklanego i żywicy poliestrowej.
8. Przyczepka tylna 2-kołowa (rys. 18)
9. Przyczepka tylna 1-kołowa
10. Mikrosamochód Smyk (rys. 19)
11. Mikrosamochód Gryfia (rys. 20)

Rys. 13.



W okresie prac nad powyższymi konstrukcjami Głównym Konstrukтором fabryki był nieżyjący już inż. Andrzej Kazuba, a jego zastępcą był inż. Bohdan Tomaszewski, który współpracował z inż. Leszkiem Nowosadem nad motocyklem M14. Nad trójkołowcami pracował inż. Romuald Frost przy udziale inż.

Rys. 14.



Rys. 15.



Rys. 16.



Zbigniewa Jurkaszowicza. Ten ostatni pracował także nad modernizacjami motocykla M07. Nowy tłumik do Junaka, zwany przez nas potocznie „cygarem”, był dziełem inżyniera Romualda Stobbe. Wózki boczne i przyczepkę jednokołową opracował tech. Jan Bąkowski, zaś przyczepkę 2-kołową w całości zaprojektował inż. Włodzimierz Zakrzewski. Mikrosamochód Gryfia został opracowany przez specjalny zespół (powołany przez dyrektora SFM na polecenie ministra Lesza). Piszący te słowa był jednym z członków tego zespołu. Pochodne Junaka i mikrosamochody to jest temat na odrębne opracowanie.

VII. Kooperanci fabryki

Produkcja motocykli Junak od samego początku miała w swoich założeniach bardzo szerokie rozkooperowanie. Poniżej podano wykaz ważniejszych kooperantów:

- silniki z osprzętem - WSM Łódź

- prędkościomierz - ZMP Błonie

- szprychy i obręcze - Czechowice
Dziedzice

- wyroby gumowe - ZPG: Bydgoszcz,
Wolbrom, Pias-
tów, Warszawa

- śruby, nity, sprężyny - ZPM Lublin

- łożyska toczne - FŁT Kraśnik, FŁT
Kielce, FŁT Poz-
nań

- odlewy aluminiowe - FSO Warszawa

- odlewy żeliwne - Odlewnia Żeliwa
Ciagliwego
„Drawski Młyn”

- odkuwki - Kuźnia Ustroń

- akumulatory - Bielskie Zakłady
Elektrotechniczne

Rys. 17.



Rys. 18.



Rys. 19.



Rys. 20.



- komplet narzędzi - Wronkowskie Zakłady Przemysłu Metalowego

VIII. Osiągnięcia Junaka na arenie sportowej

Od początku produkcji motocykla dykcja fabryki rozumiała, a szczególnie jej dyrektor naczelny Stanisław Fortuński, że udział motocykli w zawodach sportowych oprócz aspektów reklamowych ma również aspekt badawczy.

Powołano fabryczną Sekcję Sportową, której pierwszym kierownikiem został nieżyjący już Włodzimierz Szpetkowski. W krótkim czasie grupę zawodników fabrycznych: Janusz Orzepowski, Edward Kurowski i Zenon Wiatr uzupełniono młodymi zawodnikami spoza fabryki: Lech Figurski, Marek Umiński, Jan Miranowski, Ignacy Przybylski. Zaczęto odnosić znaczne sukcesy w kraju, a także na arenie międzynarodowej, szczególnie w cros-sach i rajdach.

Obok fabryki powstał tor motocrossowy z prawdziwego zdarzenia. Dzięki sukcesom odnoszonym przez zawodników klubu „Junak”, przyciągał na zawody tłumy szczecinian, a FIM przez wiele lat przyznawał Szczecinowi prawo organizacji jednej z eliminacji do Motocrossowych Mistrzostw Świata, zwykle w klasie 250 ccm.

Na zdjęciu autor artykułu jako kierownik eliminacji wyprowadza reprezentacje narodowe do prezentacji przed zawodami na wypełnionym do ostatniego miejsca torze motocrossowym (rys. 21).

Oto niektóre z licznych sukcesów sportowych osiągnięte na motocyklach Junak:

- 1958 r. – XVI Międzynarodowy Rajd Tatrzański: II i III miejsce wśród zespołów fabrycznych, V miejsce indywidualnie Edward Stadie.
- 1958 r. – Sześciodniówka FIM Garmisch-Partenkirchen: Złoty Medal Witold Płużański.
- 1959 r. – XVII Międzynarodowy Rajd Tatrzański: III i IV miejsce wśród zespołów fabrycznych, III miejsce indywidualnie kl.350 E.Stadie, I miejsce w kl. powyżej 350 W.Płużański.
- 1959 r. – Rekord Polski 102,5 km/godz. ze startu stojącego i 149,3 km/godz. z lotnego pobity na autostradzie pod Gdańskiem przez Franciszka Stachiewicza.
- 1961 r. – Międzynarodowy Motocross w Austrii: I miejsce w kl. 350 Janusz Orzepowski.
- 1961 r. – Motocrossowe Mistrzostwa Polski: kl. 350 Mistrz J.Orzepowski, V-ce Mistrz Zenon Wiatr.
- 1962 r. – Motocrossowe Mistrzostwa Polski: kl. 350 Mistrz J.Orzepowski, V-ce Mistrz Zenon Wiatr.
- 1962 r. – Sześciodniówka FIM Garmisch – Partenkirchen: IV miejsce w kategorii zespołów narodowych, I miejsce wśród zespołów fabrycznych, startowali J. Orzepowski, E. Kurowski, F. Stachiewicz, Z. Wiatr.
- 1962 r. – XX Międzynarodowy Rajd Tatrzański: Wielka Nagroda Tatr zdobyta przez zespół narodowy, w jego składzie wystąpili m.in. J. Orzepowski i W. Jugowski na Junakach 350, zespół fabryczny Junaka zdobył Międzynarodową Nagrodę Fabryczną.
- 1963 r. – Rajdowe Mistrzostwa Polski: I miejsce w klasie 500 i tytuł Mistrza Polski Zenon Wiatr.
- 1963 r. – XXI Międzynarodowy Rajd Tatrzański: Wielka Nagroda Tatr dla zespołu narodowego w składzie: E. Kurowski, W. Jugowski, Andrzej Roj Gąsienica - na Junakach 350.



Rys. 21. Motocrossowe Mistrzostwa Świata w klasie 250 cm³.

IX. Liczba wyprodukowanych motocykli

Liczba motocykli i trójkołowców B20 wyprodukowanych w poszczególnych latach.

1956r.	-	30 szt.
1957r.	-	253 szt.
1958r.	-	2.806 szt.
1959r.	-	8.029 szt. i 2 szt. B20
1960r.	-	12.274 szt. i 1.006 szt. B20
1961r.	-	16.215 szt. i 1.071 szt. B20
1962r.	-	20.127 szt. i 109 szt. B20
1963r.	-	19.002 szt. i 121 szt. B20
1964r.	-	10.012 szt. i 230 szt. B20
1965r.	-	2.681 szt.

Rok 1965 był ostatnim rokiem produkcji motocykli Junak i pochodnych.

X. Eksport motocykli Junak

Ogółem eksport motocykli Junak objął następujące kraje:

1. Węgry	2.507 szt.
2. Mongolia	600 szt.
3. Kuba	200 szt.
4. Egipt	39 szt.
5. USA	35 szt.
6. Iran	28 szt.
7. Turcja	27 szt.
8. Mali	20 szt.
9. Finlandia	10 szt.

Poza tym do poniższych krajów wyeksportowano mniejsze od 10 szt. partie motocykli:

1. Tanganika
2. Libia
3. Wenezuela
4. Urugwaj
5. Syjam
5. Bułgaria
7. Syria
8. Albania
9. Holandia
10. Tunezja
11. Czechosłowacja

12. Brazylia
13. Afryka pld.
14. Norwegia
15. Maroko
16. Kuwejt
17. Ekwador
18. Gwinea
19. Indie

W niektórych krajach fabryka miała swoich przedstawicieli nadzorujących serwis Junaków. W wielu przypadkach sami ten serwis sprawowali i to nie tylko nad Junakami, ale także nad innymi jednośladami produkcji polskiej wyeksportowanymi do tych krajów.

Dotarłem do niektórych dawnych pracowników SFM Szczecin będących przedstawicielami ówczesnej Centrali Motoimport przebywającymi za granicą. Przytaczam tutaj fragmenty wspomnień dwóch z nich. Jeden przebywał w USA, drugi na Kubie.

Inż. Zdzisław Szczerbiński w 1960 r. przebywał w USA, wspomina między innymi: „Polskie motocykle zakupił sprzedawca rowerów, firma Portnoy Import w Atlantic City stan New Jersey. Junaki, SHL-ki, Rysie oraz Komary. Razem w ilości 100 szt. Sprzedał prawie wszystko przed moim przyjazdem. Chciał sprowadzić więcej, ale z nieznanym mi powodów nie mógł. Junaki miały dobrą opinię. Klienci to najczęściej młodzież w tym wielu studentów. Konkurencja była ogromna, Honda sprzedała ok.40 000 motocykli i miała serwis w wielu stacjach. Po raz pierwszy spotkałem się z takim stosunkiem klientów do pojazdu, iż nikt nie miał pretensji, że wystąpiła awaria o ile została ona szybko i dobrze usunięta. Tamtejsi klienci przyzwyczajeni byli do tego, aby nawet z drobiazgami (regulacjami) przyjeżdżać do serwisu”.

Inż. Kazimierz Kubiak od sierpnia

61r. do maja 62r. przebywał na Kubie, w swoich wspomnieniach napisał m.in.: „jako przedstawiciel SFM zajmowałem się obsługą techniczną motocykli Junak oraz WSK 125 i motorowerów Ryś wyeksportowanych na Kubę przez Motoimport. Nasze motocykle spisywały się nieźle w porównaniu z innymi motocyklami już będącymi na Kubie. Usterki i niedoróbki wzbudzające w kraju duże zastrzeżenia nie miały tutaj większego znaczenia. Wspominam atmosferę wśród motocyklistów ze wspólnych wycieczek po Kubie. Ze względu na duży wtedy ruch samochodowy trudno sobie wyobrazić grupę 30-40 motocyklistów przejeżdżających przez Hawanę, czy też inne miasta bez eskorty. Tak więc zawsze eskortę stanowiła policja na Harleyach jadąca na sygnałach. Wspominam też wyjazd do Santiago de Cuba z wyścigowym samochodem mistrzem Kuby - Modesto Bolano i spotkanie z Fidelem Castro w Ciudad Eskolar, który nie odmówił przejażdżki Junakiem. Junak cieszył się tutaj sympatią z racji <charakterystycznego wydechu>”.

W sumie, w latach 1959 – 1964 wyeksportowano:

motocykl Junak M10	- 3.629 szt.
motocykl Junak M07C	- 16 szt.
trójkołowiec B20	- 153 szt.
wózek boczny WB1 i W03	- 28 szt.

XI. Przyczyny decyzji o zakończeniu produkcji motocykli Junak

O zaprzestaniu produkcji motocykli krążyły w owym czasie legendy. Najbardziej rozpowszechniona z nich mówiła, że produkcja Junaków została zakończona na polecenie Związku Radzieckiego, aby zlikwidować konkurencję dla produkowanych tam motocykli IŻ i M72.

W rzeczywistości prawda była bardzo prozaiczna. Na chłonnym, ale jednak wymagającym rynku polskim pojawiły się

konkurencyjne czeskie Jawy i enerdownskie MZ. Zapoczątkowało to szybko narastające kłopoty ze zbytem Junaków.

Pomimo to, że w 1964 r. obniżono produkcję prawie o połowę, w stosunku do roku 1962, Junaki zalegały fabryczne magazyny. Był nawet okres, że pewna ich liczba była zmagazynowana na przylegającym do terenów fabryki boisku sportowym. Podjęto jeszcze próbę obniżenia ceny z 24.000 zł do 19.012 zł, ale koszt produkcji był tylko o 113 zł niższy co czyniło dalszą produkcję nieopłacalną, gdyż kwota zysku nie zapewniała firmie możliwości rozwojowych.

Na taką sytuację nałożyła się ogólna polityka władz, która nie przewidywała większych środków na rozwój motoryzacji indywidualnej.

W 1964r. Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego wyznaczyło Szczecińską Fabrykę Motocykli na kooperanta polskich fabryk samochodów w zakresie produkcji wałów napędowych i przekładni kierowniczych.

XII. Motocykl Junak motocyklem kultowym

Minęły już 42 lata jak z taśmy montażowej Szczecińskiej Fabryki Motocykli zjechał ostatni motocykl Junak M10. Już za kilka lat minie pół wieku od tej chwili, a w Polsce umacnia się legenda tego motocykla.

Kult motocykla Junak jest tym większym ewenementem, że dotknięci nim są przede wszystkim ludzie młodzi, dla których lata kiedy motocykl ten był produkowany są już historią.

Autor w trakcie swych spotkań z tymi ludźmi miał możliwość zaobserwować jak wysoce emocjonalny jest stosunek fanów motocykla Junak do wszystkiego co z tym motocyklem jest związane.

Swego czasu odbywał się w Szczeci-

cinie duży złot posiadaczy motocykli Junak. Na złot ten przyjechało ponad sto Junaków w tym między innymi z Niemiec i z Węgier. Na prośbę organizatorów zlotu, jako były pracownik fabryki, miałem okazję zaprezentować uczestnikom prototyp motocykla Junak M14 Iskra – wzbudził on bardzo duże zainteresowanie.

Wiedząc jaką popularnością cieszą się amerykańskie motocykle Harley i myśląc, że sprawię naszym miłośnikom Junaka satysfakcję porównałem ich do Harleyowców. Jakież było moje zdziwienie, gdy przyjęli to porównanie z oburzeniem. Wyjaśniono mi, że Harleyowcy są fanami motocykla będącego cały czas w produkcji, natomiast oni pokochali motocykl nie produkowany już od lat, a więc jego utrzymanie wymaga od nich więcej serca i nakładu pracy.

W całej Polsce istnieje wiele formalnych i nieformalnych kół miłośników Junaka. Ci ludzie dla swojego motocykla poświęcają cały wolny czas, często także wcale niemałe pieniądze. Aby tylko ich ulubiony pojazd był sprawny i maksymalnie podobny do wersji oryginalnej. Pokochali nie tylko odgłos jego pracy, ale także, o dziwo, jego usterki.

Czym dla fanów Junaka jest ten motocykl niech świadczy taki przyczynek. W 1999 r. Fabryka Mechanizmów Samochodowych POLMO (aktualna nazwa dawnej Szczecińskiej Fabryki Motocykli) sprzedała odbitki dokumentacji konstrukcyjnej motocykla M10 Junak wraz z logo nazwy, prywatnemu przedsiębiorcy, który, jak twierdził, zamierzał reaktywować produkcję motocykla. Podjęte przez niego próby skończyły się niepowodzeniem i doprowadziły o tego, że w porozumieniu z koreańską firmą Hyosung prowadzono do Polski motocykle tej firmy klasy 250 ccm nadając im nazwę Junak Millenium. Pod adresem „marigan.w.interia.pl” pan Mariusz Gandzel założył doskonały serwis internetowy pt.: „Junak zabytkowy”. W dniu 26.06.2003 r. w serwisie tym zadano pytanie: „Czy nowy Junak jest godnym następcą swojego poprzednika?” Okazało się, że aż 90% respondentów odpowiedziało, że nie. Przeczytanie wypowiedzi, które zamieścili niektórzy uczestnicy tej sondy pozwolą zrozumieć jaką legendą stał się nasz stary, poczciwy, rdzennie polski motocykl Junak, fani są z niego bardzo dumni.

ilustracje: ze zbiorów autora