

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:

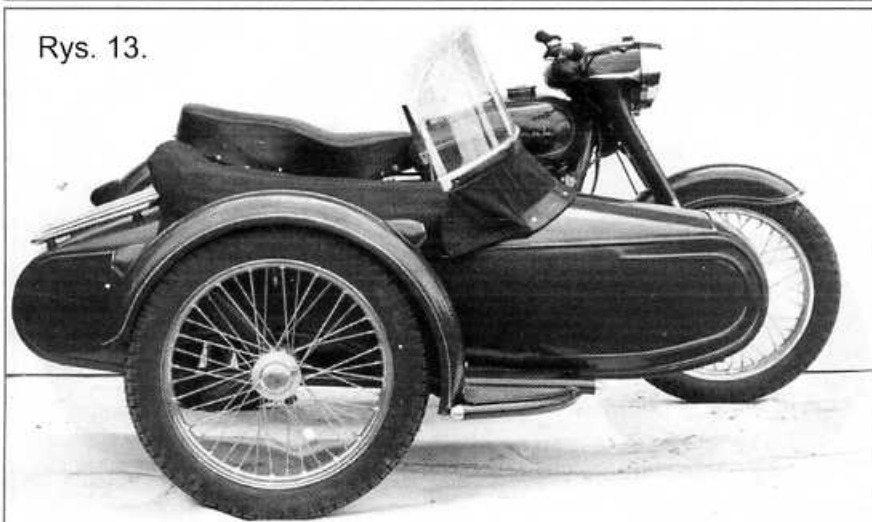
1. Motocykl rajdowy M07R (rys. 9)
 2. Motocykl crossowy M07C (rys. 10)
 3. Motocykl dla potrzeb milicji - Junak Milicyjny (rys. 11)
 4. Trójkołowiec B20 (rys. 12)
 5. Wózek boczny WB1 (rys. 13) i W03
- Prototypy i serie próbne, które nie zostały wdrożone do produkcji:
1. Motocykl Junak M13 z silnikiem 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 Konstrukctorem 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, Piasztów, Warszawa
- śruby, nity, sprężyny - ZPM Lublin
- łożyska toczne - FŁT Kraśnik, FŁT Kielce, FŁT Poznań
- odlewy aluminiowe - FSO Warszawa
- odlewy żeliwne - Odlewnia Żeliwa Ciągliwego „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.

