

Junak i Smyk – legendy szczecińskiej motoryzacji

Przyszła czas, aby zmierzyć się z legendą Junaka. To niebezpieczne zadanie, bo dla wielu osób jest to wręcz mitycznie idealny pojazd, bo polski. Jakbyśmy byli naznaczeni przez Boga do wymyślania i produkowania perfekcyjnych rzeczy, w tym przypadku motocykli. [...] Każde słowo krytyki może być bezrefleksyjnie odbierane jako afront dla »patrioty«. Cóż, muszę się nastawić, że nazwą mnie: Żydem, komuchem, lewakiem, zdrajcą, zaprzańcem i dziennikarskich hochsztaplerem itp., jeżeli napiszę choć jedno złe słowo na Junaka.

Narzekania Tomasza Szczerbickiego – najwybitniejszego historyka motoryzacji w Polsce – świetnie oddają kłopot, z którym mierzy się każdy, kto chce opowiedzieć historię Junaka. Bowiem Junak – dziś – nie jest po prostu motocyklem produkowanym w Szczecinie w latach 1957-1965. Jest legendą, obiektem kultu, przedmiotem dumy.

Jedyny ciężki motocykl Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Początek lat 50. XX wieku był czasem dyskusji w środowisku konstruktorów, motocyklistów, ludzi związanych z przemysłem motoryzacyjnym – jaki ma być ciężki motocykl produkowany w powojennej Polsce. Rozważano skopiowanie znakomitego brytyjskiego motocykla Bullet. Pomysł upadł, ponieważ brytyjski motocykl miał zbyt skomplikowaną budowę i wymagał materiałów wysokiej jakości. A jakość produkcji w Polsce Ludowej; wiadomo...

No i poza wszystkim, szlachectwo zobowiązuje. Po polskich drogach jeździły jeszcze znakomite przedwojenne motocykle – choćby Sokoły 600 konstrukcji inż. Tadeusza Rudawskiego. W 1953 roku Oddział Motocyklowy Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie kierowany przez Jana Ignatowicza zakończył prace nad protojunakami. Stefan Poraziński skonstruował podwozie, a Karol Wójcicki czterosuwowy silnik o pojemności 349 cm³. Cztery przedprototypy wykonano przy pomocy Warszawskiej Fabryki Motocykli.

Podczas prób terenowych okazało się, że motocykl nie najlepiej radzi sobie w błocie, śniegu i na piasku. Kilka wad usunięto, choć z pękającą ramą długo biedzili się jeszcze pracownicy szczecińskiej fabryki. Pierwsza piątka szczecińskich Junaków powstała w fabryce przy Alei Wojska Polskiego w 1956 roku. Seryjna produkcja – po uporaniu się z problematyczną ramą – ruszyła rok później. W 1957 roku powstały 253 Junaki M-07.



Październik 1954 r. Sławomir Podlewski, objeżdżacz z Warszawskiej Fabryki Motocykli, wjechał na Kasprowy Wierch prototypem Junaka. Tak zakończyły się próby terenowe motocykla (Fot. nn, zbiory Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajeźdni Sztuki w Szczecinie, CC BY-NC 4.0)

Junaki produkowano w trzech odmianach, choć w dokumentach fabrycznych figurują dwie – M-07 i M-10. Fabryczne biuro konstrukcyjne szybko zaczęło doskonalić motocykl. Junak M-07 stopniowo zmieniał się w Junaka M-10. Motocykle, które miały cechy obu modeli nazywane są „przejsiówkami”. Nie wdając się w spory o to, kiedy dokładnie M-07 zmienił się w przejsiówkę, a przejsiówka w M-10, można przyjąć, że przejsiówka pojawiła się na taśmie produkcyjnej w 1959 r. i zniknęła w 1961 r.

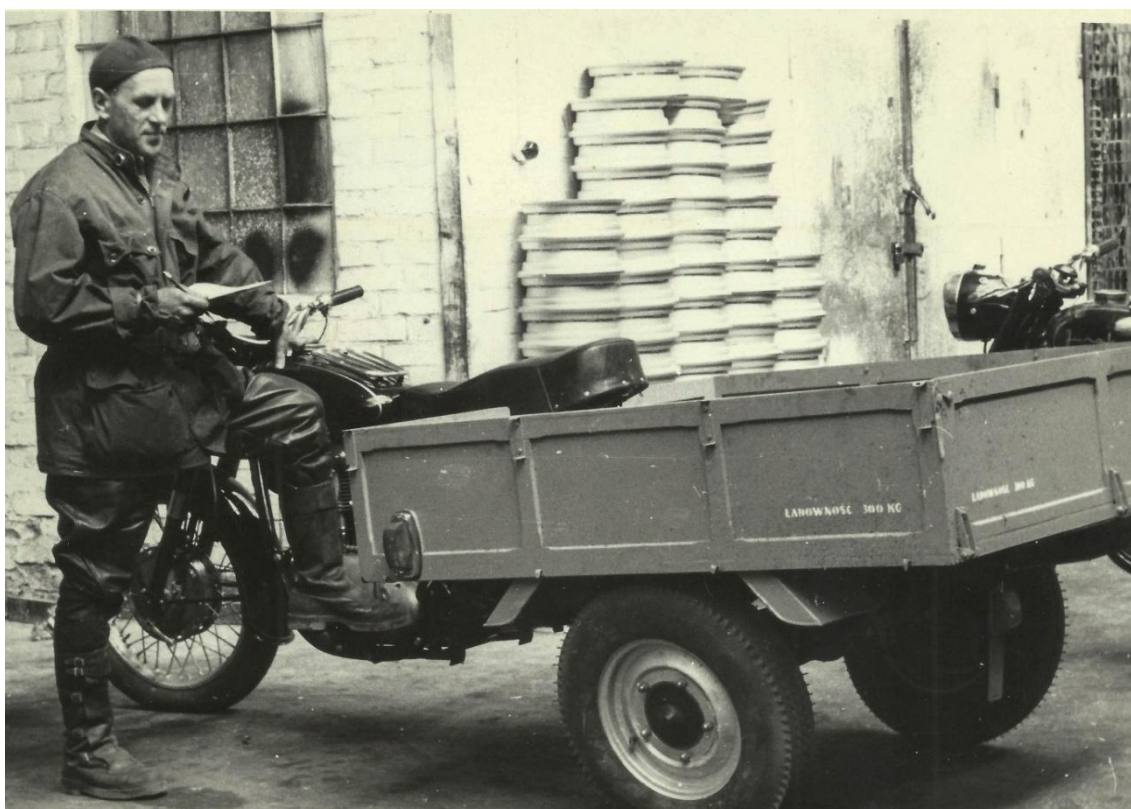
Junak szybko stał się obiektem pożądania. Szczeciński motocykl miał silnik o pojemności 349 cm³. Najpopularniejsze motocykle z tej epoki, czyli WFM-ki (nazywane fumką lub w-f-męką) oraz WSK-i (złośliwie: wiejski sprzęt kaskaderski) nawet nie zbliżały się do 200 cm³. Junak ważył 165 kg, WFM zazwyczaj 90 kg.

Właściciel junaka, to był gość – wspomina Eugeniusz Szczupak, kierowca testowy w Szczecińskiej Fabryce Motocykli. Junakowi inni motocykliści ustępowali miejsca. Dlaczego? Bo z daleka było go słyhać. Junak był drogi i awaryjny, ale za to prestiżowy.

Niestety, Junak był także najdroższym motocyklem PRL. Kosztował 24 tysiące zł; wufemka – 7 tysięcy. Ceny pochodzą z 1964 r., kiedy przeciętna pensja w Polsce wynosiła 1816 zł. Zatem na Junaka trzeba było pracować ponad 13 miesięcy, na fumkę niespełna cztery. Wysoka cena skazała zresztą Junaka na śmierć. Szczeciński motocykl był produkowany zaledwie osiem lat. Powstało niewiele ponad 90 tysięcy Junaków. We wszystkich odmianach.

Junak bagażowy

Pod koniec lat pięćdziesiątych w Polsce brakowało niewielkiego pojazdu bagażowego. Syrena Bosto pojawiła się dopiero w latach 70. XX wieku. W tę lukę wjechał bagażowy trójkołowiec ze Szczecina. Szczecińscy konstruktorzy przygotowali dwa prototypy. Junak B-20 miał skrzynię ładunkową z tyłu, B-21 z przodu. Do produkcji trafił Junak B-20, choć jego konkurent lepiej się prowadził. Zdecydowała prostota konstrukcji. Łatwiej było zastąpić tylne koło skrzynią na dwóch kółkach niż przerabiać układ kierowniczy. W 1960 roku wyprodukowano 1006 trójkołowców bagażowych B-20.



Kontroler fabryczny przy produkowanym seryjnie bagażowym Junaku B-20 (fot. Kazimierz Kubiak, zbiory Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdni Sztuki w Szczecinie CC BY-NC 4.0)

Junak sportowy

W Szczecińskiej Fabryce Motocykli produkowano dwa rodzaje sportowych Junaków - M-07C i M-07R. Te pierwsze zdominowały krajowe tory motocrossowe w pierwszej połowie lat 60. XX wieku. Wiele krajowych zawodów w klasie 350 cm³ było w praktyce wewnętrzną rywalizacją zawodników z fabrycznego Klubu Motorowego „Junak”. W 1961 r. Janusz Orzepowski został mistrzem Polski w crossach, Zenon Wiatr był wicemistrzem a Edward Kurowski zajął trzecie miejsce. Całe pudło dla junakowców ze Szczecina. Klub Motorowy „Junak” był drużynowym mistrzem Polski w crossie. Przez 8 poprzednich lat ten tytuł zdobywała Legia Warszawa.



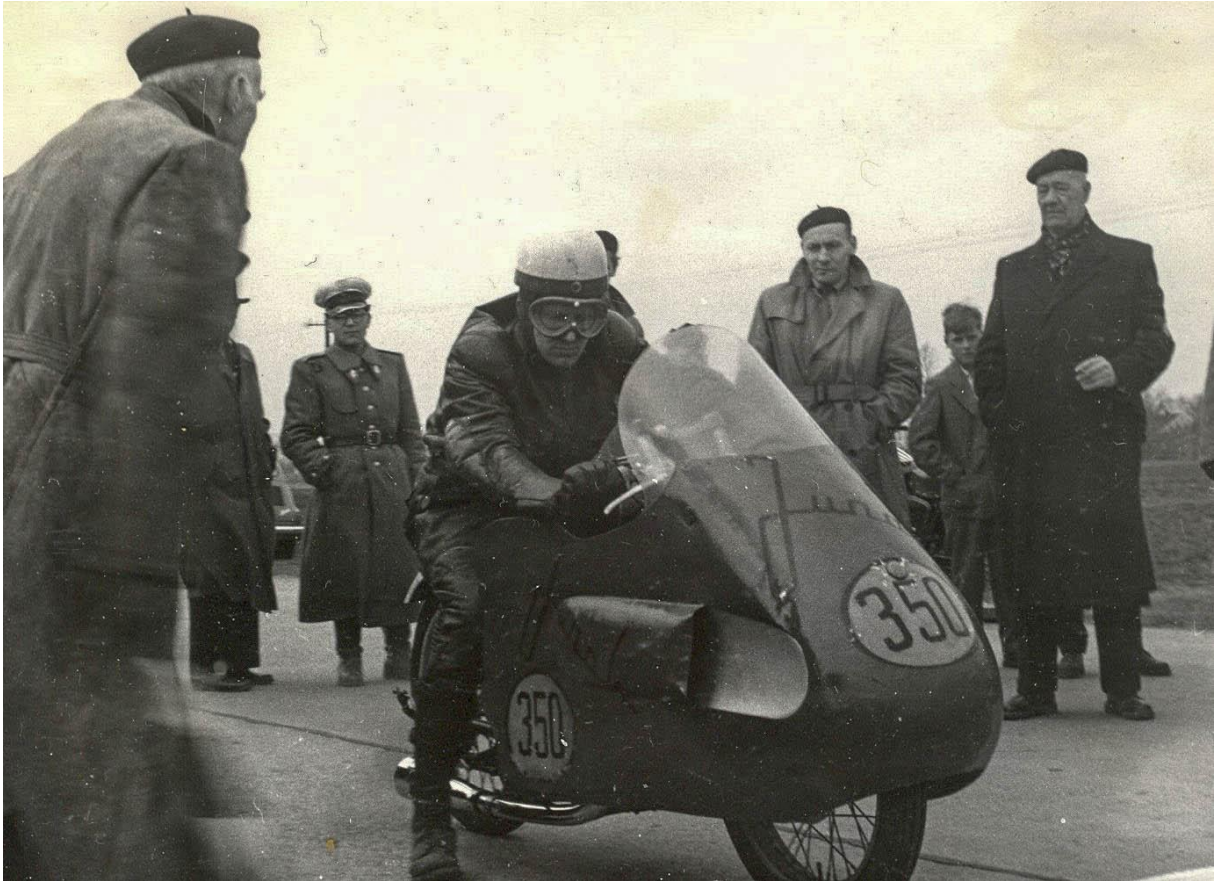
Junak rajdowy M-07R. Jeśli ktoś będzie miał kłopot z odróżnieniem rajdówki od crossowego Junaka... Najłatwiej po torbach umieszczanych na bakach rajdowych motocykli (fot. nn, zbiory prywatne Zbigniewa Konieczka, CC BY-NC 4.0)

Nie gorzej spisywał się Junak rajdowy, czyli M-07R. W 1962 roku, w Garmisch-Partenkirchen, w Sześciodniówce FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme, Międzynarodowa Federacja Motocyklowa) wszyscy startujący na Junakach zdobyli złote medale. Tylko raz Polacy wrócili ze złotem z sześciodniówki, czyli zawodów będących dla motocyklistów skrzyżowaniem olimpiady i mistrzostw świata.



Zenon Wiatr ze szczecińskiego Klubu Motorowego Junak podczas historycznej sześciodniówki w 1962 roku (Fot.: nn, zbiory prywatne Zenona Wiatra, CC BY-NC 4.0)

No i jeszcze motocyklowy rekord Polski. 5 kwietnia 1959 r. Franciszek Stachewicz, zawodnik z Trójmiasta, pobił na Junaku rekord Polski. Próba odbyła się na trzykilometrowym odcinku drogi między Malborkiem a Tczewem. Junak uzyskał na kilometrowym odcinku 149,3 km/godz. Rekord obowiązuje do dziś, bowiem przepisy wymagają, aby rekord bito na krajowym motocyklu. A w Polsce do dziś nie wyprodukowano motocykla szybszego niż Junak.



Kwiecień 1959 r. Franciszek Stachewicz rozpędził Junaka do niemal 150 km/godz. Rekord Polski (fot. nn, zbiory prywatne Franciszka Stachewicza, CC BY-NC 4.0)

Prototypy

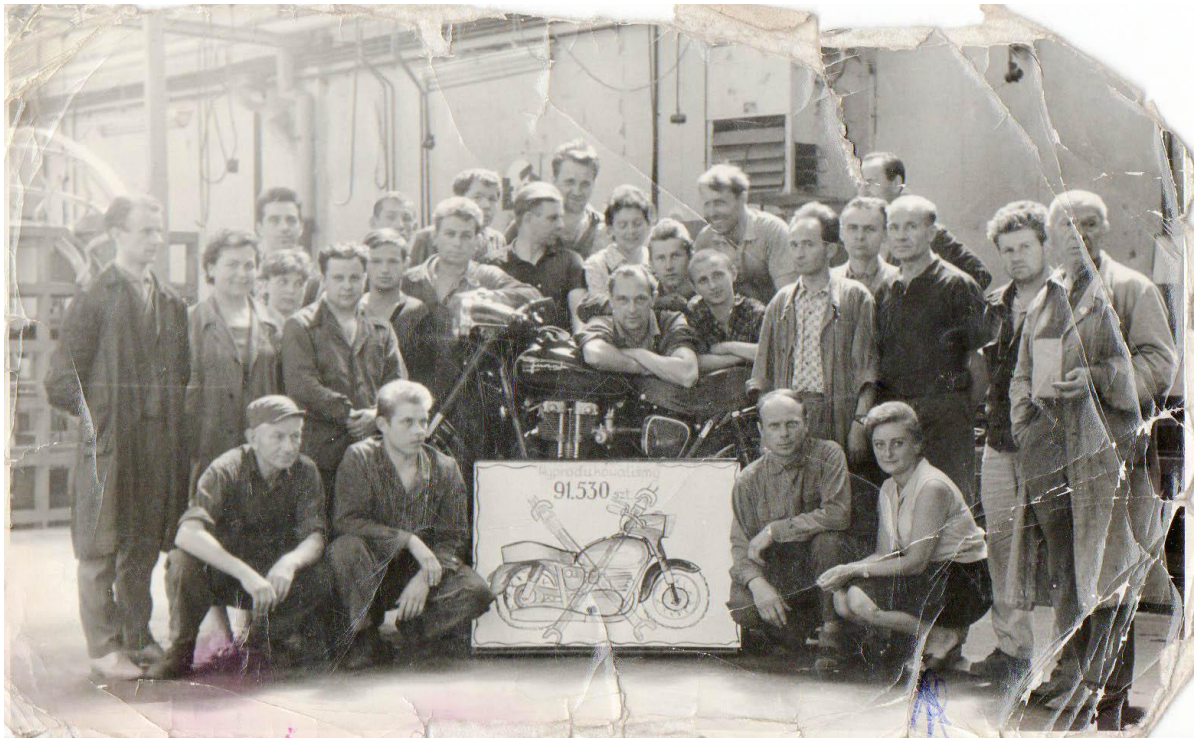
W 1960 roku konstruktorzy z SFM pracowali jednocześnie nad dwoma prototypami. Junak M-13 miał być lepszą, nowocześniejszą wersją Junaka M-10. Junak M-13 czerpał pełnymi garściami z wzorców, czyli najlepszych wówczas motocykli japońskich, angielskich, niemieckich, czechosłowackich i węgierskich. Szczecińska fabryka kupiła dziewięć takich motocykli.

Zupełnie nową konstrukcją był Junak M-14 Iskra. Patrząc na jej nowoczesną linię trudno oderwać się od skojarzeń z innym kultowym motocyklem czasów realnego socjalizmu w Polsce, czyli MZ 250 Trophy. Jego najbardziej charakterystyczną cechą był mocno obudowany reflektor – wypisz wymaluj jak z Junaka M-14.



1962 r. Prototypowy Junak M-14 Iskra. Na motocyklu Grzegorz Chałas i Mirosława Jankowska, pracownicy SFM. Ten prototyp także nie wszedł do produkcji (fot. nn, zbiory prywatne Zbigniewa Konieczka, CC BY-NC 4.0)

Oba modele nie doczekały seryjnej produkcji. W czerwcu 1965 r. ze Szczecińskiej Fabryki Motocykli wyjechał ostatni Junak. Wyprodukowano ich ponad 91 tysięcy.



Czerwiec 1965 r. Szczecińska Fabryka Motocykli wyprodukowała ostatniego Junaka. Oto on (fot. nn, zbiory Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdni Sztuki w Szczecinie, CC BY-NC 4.0)

Mity i legendy – z epoki i dzisiejsze

Nie ma polskiego motocykla, który dorobiłby się tylu anegdot i często błędnych, a powtarzanych z uporem, mitów.

Mit pierwszy. Junak był tak silny, że rolnicy zaprzęgali go pług i orali pola. Bez złudzeń, Junaki nie zastąpiły koni i traktorów. Ale... *Junaków na polach nie widziałem* opowiadał objeżdżacz z SFM Eugeniusz Szczupak. Ale do orki się nadawał. Sportowcy z klubu fabrycznego wracali z zawodów. Mieli rajdówki. Nocowali na wsi, u brata zawodnika. Wieczorem, przy wódce, o tej mocy Junaków rozmawiali i że rolnicy zamiast konia zaprzęgają nasze motocykle. Rano podczepili pług do Junaka i pole zaorali.

Mit drugi. Jeśli Junak nie gubił oleju, to znaczy, że nie miał oleju. Najczęściej powtarzany. Do znudzenia... Niby prawda, ale... *No, kapał ten olej* – wspominał Jerzy Chojnacki, pracownik stacji obsługi SFM. *Były nieszczęśliwe punkty; dźwignia zmiany biegów, oś rozrusznika, lewa pokrywa. Wymyśliliśmy co zrobić z olejem zalewającym komorę prądnicy. Długim wiertłem robiliśmy otwór z komory zejściowej silnika w dnie komory prądnicy. Nawet jeśli olej się tam dostał, to wyciekał na łańcuch. W fabryce uszczelnialiśmy komorę prądnicy Junaka płynem uszczelniającym „Hermetyk”. W Łodzi, w fabryce silników, montowali to bez uszczelki. Każda nierówność na powierzchni przylgowej powodowała, że z komory silnika pompowany był olej do komory prądnicy.*

Czyli kapał, ale nie bez przerwy i nie we wszystkich egzemplarzach. Bołączką wspomnianą przez wszystkich pracowników SFM była nierówna jakość montażu motocykli. Opowieści pracowników były tak podobne, że można wyprodukować historię zbiorową... *Otóż na początku prawie każdego miesiąca części do montowania Junaków było mało, bo nie dojechały. Za to czasu było dużo. Zatem motocykl dokładnie skręciło się, co trzeba uszczelniło, niedbale wykonany detal dopasowało. Powstawał Junak-cacko. Jednak pod koniec miesiąca okazywało się, że zagrożony był plan. A wykonaniem planu produkcji zainteresowany był w fabryce każdy – od dyrektora do montera. Za przekroczenie planu były premie dla wszystkich. No to pod koniec miesiąca skręcało się Junaki nawet z wadliwych części i to jak najszybciej. Zamiast porządnie dokręcić – byle śruba nie odpadła w sklepie. Uszczelnianie komór przed wyciekami oleju, dopasowywanie pokryw? Nie tym razem.*

Mit trzeci. Junak był produkowany w Szczecinie. Już słyhać głosy wściekłości: „Jak to mit? A niby gdzie?”. Otóż – przynajmniej w latach 50. XX wieku – Szczecińska Fabryka Motocykli była raczej montownią Junaków. Silniki przyjeżdżały z Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Łodzi. Szybkościomierze produkował zakład w Błoniach. Łańcuchy pochodziły z Poznania, prądnice ze Świdnicy, szprychy i obręcze z Częstochowy, gумы z

Bydgoszczy, śruby, nity i resory z Lublina, łożyska z Kraśnika, Kielc i Poznania, odlewy z warszawskiego Żerania, odkuwki z kuźni w Ustroniu. Na początku 1956 r., podczas narady w szczecińskiej fabryce, ustalono, że: *w roku 1956 wykonamy na naszym zakładzie tylko takie zespoły jak: rama, widelec przedni, amortyzator tylny, rura wydechowa i tłumik, skrzynka narzędziowa i filtr powietrza, pedał hamulca tylnego oraz przeprowadzimy montaż całości.*

Szczecińska Fabryka Motocykli przejmowała produkcję części do Junaków w niezłym tempie. W 1961 roku planowała już własne wykonanie 185 części; od dużych – szkielet ramy, widelec przedni, zbiornik paliwa, siodło, rura wydechowa, błotniki, amortyzatory, po drobiazgi – korek wlewu paliwa, śruby, nakrętki, podkładki, sprężyny, tuleje.

Mit czwarty. Junaki były malowane także na niebiesko, zielono... *Junaki były malowane na czarno i wiśniowo* powiedział inżynier Kazimierz Kubiak, szef kontroli technicznej SFM. *Zdarzały się srebrne błotniki i zbiorniki paliwa. Inne kolory pojawiały się na żądanie klienta albo na wystawę czy targi. Motocykle sprzedawane do krajów tropikalnych malowaliśmy na piaskowo, kilka maszyn zbudowanych dla wojska miało kolor khaki.*

Mit piąty. Zakończono produkcję Junaków, aby nie konkurowały z radzieckimi, ciężkimi motocyklami. Pomimo, iż gospodarka PRL cierpiała na bezustanny niedobór wszystkiego w 1965 roku nie dotyczyło to motocykli. W tym pechowym dla motocyklistów roku zamknięto nie tylko szczecińską, ale i Warszawską Fabrykę Motocykli.

Mikrosamochód Smyk

Szczecińska Fabryka Motocykli miała jeszcze epizod motoryzacyjny. W latach 50. XX wieku wyniszczoną wojną Europę opanowała moda na mikrosamochody. Bieda i zniszczone fabryki wymuszały konstruowanie małych tanich aut. Potęgą w produkcji mikrosamochodów były zachodnie Niemcy. Złożyło się na to kilka przyczyn: zakaz produkcji samolotów bojowych po II wojnie światowej, braki materiałów, popyt na niewielkie pojazdy – często wykorzystywane jako pojazdy inwalidzkie. Dobrym przykładem był mikrosamochód Messerschmitt KR 200. Ten trójkołowiec powstawał w fabryce, która produkowała najsłynniejsze samoloty myśliwskie III Rzeszy.

Jednym z wielu pomysłów na tanie, polskie auto był Smyk. Prototyp powstał w 1957 r. Wielu fachowców uznawało szczecińskie autko za najładniejszy mikrosamochód świata. Smyk był, od kół po dach, polską konstrukcją. Głównym projektantem mikrosamochodu był inż. Kazimierz Wójcicki z warszawskiego Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego, konstruktorem nadwozia inż. Andrzej Zgliczyński, stylistą nadwozia architekt Janusz Zygałdewicz. Za zespół napędowy odpowiadał inż. Jan Ignatowicz, za zawieszenie inż. Witold

Kończykowski. Wśród osób zaangażowanych w konstruowanie autka wymienia się jeszcze Andrzeja Piętaszewskiego, twórcę płyty podłogowej.



Przełom 1958 i 1959 roku. Szczecińska Fabryka Motocykli. Świeżo zbudowany Smyk. Tak, do tego mikrosamochodu wsiadało się przy uchylane drzwi. Nie było to nadto kłopotliwe, chyba że właśnie padał deszcz (fot. nn, zbiory prywatne Zbigniewa Konieczka, CC BY-NC 4.0)

Smyk miał być pojazdem dla „nisko uposażonych warstw ludności”. Konstruktorzy nazwali swoje autko pojazdem rodzinnym dla czterech osób z bagażem podręcznym. Nic dziwnego, że z podręcznym; na żadnym etapie prac projektowych o bagażniku w Smyku nie ma mowy. Smyk nie miał także drzwi bocznych. Do autka wchodziło się przez uchylany przód.

Smyk miał być produkowany w Szczecińskiej Fabryce Samochodów, głównie za sprawą silnika i skrzyni biegów z Junaka wykorzystanych w prototypach. Nie był to dobry pomysł. Motocyklowy silnik przegrzewał się pod maską, nie dając rady napędzić małego, ale jednak samochodu. Skrzynia biegów okazała się koszmarem dla kierowców. Nie miała biegu wstecznego. Konstruktorzy dołożyli rewers, czyli dodatkową przekładnię na wejściu skrzyni biegów zmieniająca wszystkie biegi na wsteczne. W efekcie Smyk miał cztery biegi przednie i cztery tylne.

Poroniony pomysł denerwował się podczas próbnych jazd Leon Budyłowski, który remontował Smyka należącego szczecińskiego muzeum techniki. Między dźwignią zmiany biegów, a skrzynią są trzy cięgła i cztery osie obrotu. Suma luzów jest taka, że nie można znaleźć biegów. Pół biedy z jedynką, daje się wyczuć, ale reszta...



Zima przełomu roku 1958 i 1959. SFM. Odbiór Smyków przeznaczonych do testów. Testujący najczęściej narzekali na częste zrywanie łańcucha rewersu. W efekcie auto jeździło do tyłu tylko wtedy, gdy kierowca je pchał (fot. nn, zbiory prywatne Zbigniewa Konieczka, CC BY-NC 4.0)

Smyka próbowano jeszcze ratować. Powstał Smyk wolny od wad swego starszego brata – ze specjalnie skonstruowanym silnikiem i karoserią z żywicy epoksydowej. Powstały tylko 23 Smyki; trzy w Warszawie i dwadzieścia w Szczecinie. Niestety, seryjnie produkowanym polskim mikrosamochodem został Mikrus. Wyprodukowano ich niewiele, nieco ponad 1700 sztuk. Na domiar złego Mikrus był kopia niemieckiego Goggomobila.

Największą kolekcję Junaków – modele: M-07, przejściówka, M-10, B-20, B-23, M-14 – można obejrzeć w szczecińskim muzeum techniki. Smyki też się znajdują.

Więcej:

Jacek Ogrodniczak, *Junak, Smyk. Szczecińskie motolegendy*”, Szczecin: Muzeum Techniki i Komunikacji - Zajezdnia Sztuki w Szczecinie 2022

Tomasz Szczerbicki, *Polskie motocykle*, „Motocyklista” 2021, nr 10

Jacek Ogrodniczak