

Link do produktu: <https://motozloty.com/junak-motocykl-legenda-kompedium-wiedzy-o-junakach-m07-i-m10-p-6973.html>



Junak Motocykl Legenda - Kompedium Wiedzy o Junakach M07 i M10

Cena	249,95 zł
Dostępność	Niedostępny
Czas wysyłki	24 godziny
PKWiU	9788392757627

Opis produktu

Gruba książka w twardej oprawie, idealna na prezent dla fana motocykli Junak :)
Cała masa starych archiwalnych zdjęć tych kultowych motocykli.

367 stron

Książka o pojazdach ze Szczecińskiej Fabryki Motocykli napisana przez Jacka Ogrodniczaka. To obszerna publikacja zawierająca około 200 zdjęć, szkiców, rysunków technicznych. Autor sięgnął nie tylko do zasobów archiwów szczecińskiego i warszawskiego oraz do prasy z lat 50. i 60. XX wieku. W książce znalazły się także obszerne wspomnienia pracowników SFM, konstruktorów, sportowców...

Książka daje się nie tylko studiować, ale i czytać. Na dowód kilka fragmentów:

Zakończenie prób prototypów

O fantazji motocyklistów i konstruktorów najlepiej świadczy ukoronowanie prób terenowych junaków, które odbywały się na przełomie 1953 i 1954 roku. Jednak, aby tę fantazję należycie docenić, trzeba cofnąć się o 15 lat, do Polski, która za dwa tygodnie pogrążyć się miała w piekle II wojny światowej. Sześciu motocyklistów – na czele z inżynierem Tadeuszem Rudawskim, znanym konstruktorem motocykli – wjechało 17 sierpnia 1939 roku sokołami 200 i 600 na Kasprowy Wierch. Na szczyt o wysokości 1987 metrów dostali się ścieżką turystyczną dla pieszych – od Kuźnic przez Myślenickie Turnie. Nie wiązało się to z próbami prototypu. Sokół 200, na którym jechał Rudawski, powstał rok wcześniej. W 1939 r. dwusetki były już w sprzedaży. Przejażdżka po górach była eksplozją fantazji i energii polskich motocyklistów.

Otóż w 1954 roku, na zakończenie prób terenowych, na Kasprowy Wierch wjechał tym razem junak „po górskiej ścieżce i piargu”. Niestety, inżynier Wójcicki, któremu zawdzięczamy tę opowieść, nie podał nazwiska motocyklisty. Oby w żadnej epoce nie zabrakło nam takich szaleńców.

Jazdy testowe Junaka w Indiach. Szczeciński motocykl rywalizował z maszynami japońskimi i angielskimi.

„Miejscem pokazu był górzysty teren wietrzących skał magmowych z luźno porozrzuconymi głazami, z podjazdami i o pochyłościach dochodzących do 40 stopni.” – pisał Janusz Orzepowski do dyrektora Szczecińskiej Fabryki Motocykli. „Takie wybranie terenu dla turystycznych motocykli było chyba zrobione celowo, aby w przedbiegach pozbawić szans »Junaki«. Nie mieliśmy żadnego sposobu na zdobycie informacji o podłożu i konfiguracji terenu. Nie wiedzieliśmy też, czy nie zechcą zbadać maksymalnej szybkości. Dlatego też przełożenia zmieniłem tylko w jednym »Junaku«, ale eksperci życzyli sobie, abym jeździł na zmianę na obydwóch. Wiedziałem, że dopuszczenie do prób zasadniczych uzależnione jest od wrażenia, jakie odniosą obserwatorzy na tym pokazie. No i pojechałem.” Pojechał tak, że oszołomił Hindusów. Sięgnijmy ponownie do listu: „Później było powtarzanie, zdjęcia, kręcenie filmu i komentarze w prasie.” Mało tego, Hindusi zaproponowali polskiemu zawodnikowi poprowadzenie kursu jazdy terenowej. Orzepowski zgodził się pod warunkiem, że kursanci będą jeździć wyłącznie na junakach.

O pożegnaniu Junaka przez ówczesną prasę.

„Nowa szansa fabryki” - ogłosił w tytule „Kurier Szczeciński”. I tu na pożegnanie dumy Szczecina – trzy zdanka: „Szczecińska Fabryka Motocykli zaprzestaje od 1 lipca produkowania motocykli »Junak«. Jak wiemy, motocykle te o pojemności 350 cm charakteryzują się znaczną mocą, są przy tym jednak zbyt ciężkie. Tak więc »Junaków« nie będzie, choć fabryka zapewni pełną dostawę części zamiennych.” O, pismak zdradziecki. Za ciężki mu się nagle motocykl zrobił. Szkoda gadać. Obie gazety, w artykułach żegnających Junaka, zachwycaly się wyłącznie wałami napędowymi do samochodów, które produkowała już SFM.

O naprawach gwarancyjnych junaków w wiejskich chałupach.

Fabryka wysyłała w objazdy po Polsce furgon wypełniony mechanikami, narzędziami i częściami zamiennymi. Wóz techniczny docierał do najbardziej zapadłych wsi. O naprawianiu motocykli w wiejskich chałupach – dosłownie – opowiedział mi Jerzy Chojnacki.

„Panie, w życiu nie wierzyłem, że tu z drugiego końca świata przyjedziecie” – zawołał gospodarz z wsi pod Lublinem, kiedy nas zobaczył.

„Gdzie będziemy go oglądać, bo ciemno?” – zapytałem.

„Do domu wstawiamy.” – zaprosił.

– Podłogą było klepisko, to przestałem się certolić – mówił pan Jerzy. – Oleju było nalane pod korek. Często na wsiach myśleli, że im więcej, tym lepiej. Zdjąłem lewą pokrywę i oleju wyciekło z pięć litrów.

„No nie pali.” – powtarzał chłop. „A nawet 500 kilometrów nie przejechałem.”

W junaku z Kukawki ośki w aparacie zapłonowym miały luz. Wymieniliśmy aparat.

„Wyprowadzamy motocykl na dwór i palimy.” – stwierdziłem.

„Palcie tu!” – krzyczał chłop. „I tak nie zapali.”

– Junak zapalił za pierwszym razem – ciągnął opowieść pan Jerzy. – Facet o mało nas nie udusił z radości.

„Ile płacę?” – zapytał gospodarz.

„Nic pan nie płaci” – odpowiedziałem. „Gwarancja.”

– Trzy dni po tym samogonie chorowałem – przypominał sobie Jerzy Chojnacki.