

AVTOMOBILI **STOEWER**

IN MOTOCIKLI **JUNAK**

Bernhard Stoewer je že leta 1858 v mestu Szczecin na severozahodu Poljske ustanovil tovarno za proizvodnjo koles, šiviljskih strojev, pisalnih strojev in strojnega orodja. Ob koncu stoletja je tovarno prepustil svojima sinovoma Emilu in Bernhardu Stoewer, ki sta se kmalu odločila, da se pridružijo avtomobilski industriji. Tisti čas se je podjetje imenovalo Gebrüder Stoewer, Fabrik für Motorfahrzeuge (Brata Stoewer, avtomobilsko podjetje). Njihov prvi model avtomobila se je imenoval Grosser in je bil najprej trikolesnik, nato pa štirikolesnik. Kmalu se je pričela serijska proizvodnja avtomobilov in modeli so se vrstili drug za drugim. Postali so tretji največji proizvajalec avtomobilov v Evropi in prvi, ki so pričeli proizvajati avtobuse. Brata Stoewer sta tudi razvila terensko vozilo za Wehrmacht in že leta 1936 so sklenili vojno pogodbo.

Po vojni je podjetje prešlo v last nove komunistične vlade, ki ga je uporabljala predvsem kot delavnico za popravila in proizvodnjo rezervnih delov za avtomobile. Leta 1947 so podjetje preimenovali v PZInž Ursus in pričela se je proizvodnja sklopov za prvi povojni poljski traktor Ursus. Leta 1950 je podjetje prešlo pod drugi konzorcij (združene tovarne kovinskih delov in opreme), kar je imelo za posledico vnovično spremembo imena v Szczecińska Wytwórnia Sprzętów Metalowych (Tovarna kovinskih delov v Szczecinu). Izdelovali so kovinske postelje in medicinsko opremo. Vodstvo tovarne skupaj z delavci ni bilo zadovoljno s svojim položajem in skupaj so se odločili, da razširijo proizvodni program. Pričeli so proizvajati avtomobilске prikolice, generatorje itd, saj jim do leta 1955 ni bilo dovoljeno, da bi se podali v avtomobilsko industrijo.

Nekaj modelov avtomobilov Stoewer:

Großer Stoewer Motorwagen 1899



Stoewer je razvil "Großer Motorwagen" (veliko motorno vozilo) leta 1899, kar je začetek vseh Stoewer avtomobilov.

Tehnični podatki:

2 cilindra
2.1 litra prostornine
6.5 konjskih moči
17 km/h - najvišja hitrost

Stoewer G 4

Stoewer G 4 je bil prva prodajna uspešnica podjetja Stoewer. Med leti 1908 in 1910 je bilo proizvedenih 1,070 teh vozil v različnih karoserijskih različicah.

Tehnični podatki:

4 cilindri
1,5 litra prostornine



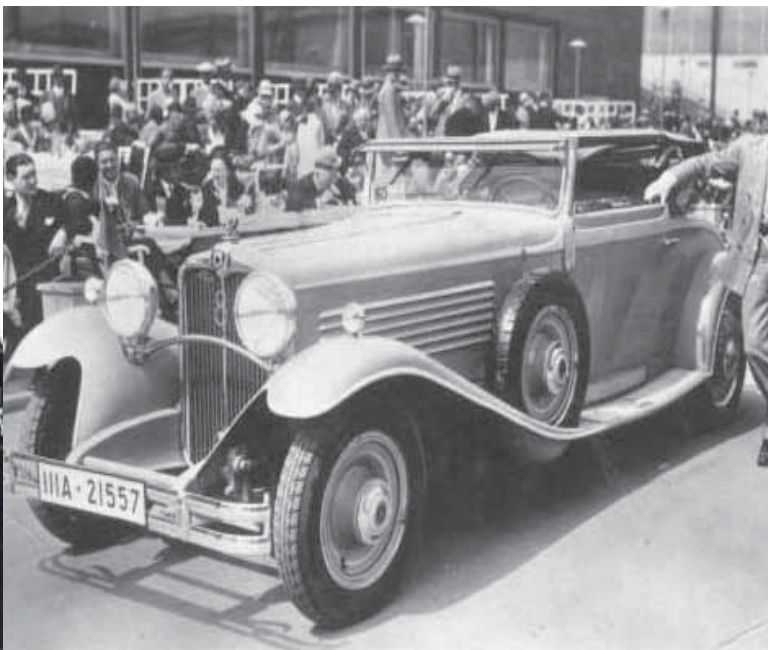
Stoewer D-Types

Tip D dopolni Stoewerjev program v obdobju od začetka do sredine dvajsetih let. Slovel je kot robusen športni avtomobil. Izdelan je bil v več različicah - D3, D9 in D10 s 4 cilindri, D5, D6 in D12 pa s 6 cilindri. Izjemen je bil leta 1921 izdelan model D7 s 6 cilindrskim letalskim motorjem, prostornine 11 litra in 120 konjskimi močmi – najmočnejši nemški avtomobil tistega časa.



Stoewer S 8 und G 14

Leta 1928 je Stoewer dal na trg svoja modela S8 in večjega G14. Skupaj z modeli Horch so bili to prvi 8 valjni nemški avtomobili. Medtem ko je G14 s 3,6 lit prostornine imel dovolj moči, je kmalu postalo jasno, da je bil 45 konjski, 2 lit motor S8 nekoliko preslaboten za svojo maso nekaj nad 1200 kg. Tako je bil v istem letu dan na trg njegov naslednik, S10 z 2,5 litrskim motorjem. Tako je tudi G14 dobil močnejšo različico G15.



Doba 8 cilindrov

Stoewer Gigant, Marschall in Repräsentant



Z modeli G15 "Gigant" (velik), M12 "Marschall" (Maršal) in P20 "Repräsentant" (dostojanstvenik) je Stoewer dosegel svoj vrhunec. Marschall je imel 3 litrski motor s 60 KM, Gigant 4 litrski z 80 KM. Top model je Repräsentant s 5 litrskim motorjem, ki omogoča 100 KM in je tehtal 1.400 kg ter dosegel 130 km / h (80mph) - za tiste čase res izjemen uspeh.

Konec dvajsetih in v začetku tridesetih let prejšnjega stoletja ni bilo ugodno za poslovanje, zato se je število luksuznih avtomobilov na trgu zmanjšalo. Kljub temu pa je med leti 1928 in 1934, Stoewer proizvedel 2300, 8 cilindrskih avtomobilov različnih modelov. Gigant in Repräsentant sta se proizvajala do leta 1933, in Marschall do leta 1934, ko se je obdobje velikih, luksuznih Stoewer avtomobilov z 8 valjnimi motorji končalo. Ugotovljeno je bilo, da je trg za to vrsto avtomobila le premajhen in zato sta se brata Stoewer osredotočila na gradnjo manjših in cenovno dostopnejših avtomobilov.

Stoewer V 5

V5 si zasluži posebno častno mesto v zgodovini avtomobilov, ker je bila prva serija nemških vozil s pogonom na prva kolesa. Proizvodnja se je pričela leta 1931. Imel je 4 valjni V-motor z 1,2 litra prostornine in 25 KM ter je dosegel največjo hitrost 80 km / h (50 mph).

Leta 1931 in 1932 je bilo proizvedenih vsaj 2100 primerkov, potem pa ga je zamenjal R140, ki je imel tudi pogon na sprednja kolesa, vendar je imel 4 valjni vrstni motor.

Stoewer Greif V8



V8 "Greif" (Griffin) je bil zadnji model, ki se je razvijal pod vodstvom Bernharda Stoewer-ja, enega od ustanoviteljev podjetja. S tehničnega vidika je to avto, z začetkom proizvodnje leta 1934, zelo zanimiv, saj je imel pogon na sprednja kolesa in V8-motor prostornine 2.5 litra narejen iz litine.

Stoewer Greif



Od vseh modelov, ki jih je Stoewer proizvedel za civilno uporabo, je manjši "Greif" med leti 1935 in 1939 dosegel največjo prodajo (okrog 4.000 kom.) Pogonjal ga je zračno hlajen 4 valjni bokser motor, 1,5 lit prostornine, največje moči 36 KM. Greif ni bil Stoewerjev dizajn, ampak je temeljila na Rohr Junioru, ki je pravzaprav samo spremenjena različica licenčne zasnove Tatre 75. Po stečaju Neue Rohr-Werke AG, leta 1935, je Stoewer kupil proizvodne stroje skupaj z licenco Tatre in nadaljeval proizvodnjo. Bernhard pa je dal avtomobilski karoseriji bolj aerodinamično obliko.

Stoewer LEPKW



Največjo prodajo med vsemi avtomobili pa je Stoewer dosegel z modelom LEPKW (Leicher Einheits-PKW – lahko vsestransko vozilo). Glaven kupec so bile nemške oborožene sile. Med leti 1936 in 1944 je bilo proizvedenih okrog 11.000 teh vozil, ki jih je sprva poganjal štiri valjni 1,8 litrski motor ter nato leta 1938 2 litrski 4 valjnik. Zaradi štiri kolesnega pogona in krmiljenja na vsa kolesa se je odlično obnesel tudi na zahtevnem terenu. To je poklon njihovemu inženirskemu znanju, ki je bilo kos tudi zahtevnemu povpraševanju in je s približno 1800 kg (1.8 tone) težkim vozilom doseglo največjo hitrost 80 km / h (50 mph) . Od leta 1940 je imela poenostavljena različica le krmiljenje na prva kolesa. Tudi BMW in Hanomag sta zgradili vozilo z enako karoserijo kot je LEPKW, vendar s svojimi motorji.

Stoewer Sedina in Arkona

Zadnja Stoewerjeva civilna avtomobila, ki sta bila proizvedena, sta Sedina in Arkona. Na prvi pogled sta videti enako, vendar ima ta pod motornim pokrovom Sedina 6 cilindrski motor s 60 KM, Arkona pa 3,6 litrski tudi 6 cilindrski motor z 80 KM. Ti dve za tiste čase napredni vozili sta bili zgrajeni že leta 1937, ampak prihajajoča druga svetovna vojna in sprememba države sta podjetju naložila le proizvodnjo vojaških sredstev in s tem preprečila uspešno prodajo. Kljub temu je bilo proizvedenih 980 vozil Sedina in 210 vozil Arkona. Kot pri večini avtomobilov

Stoewer, sta bila Sedina in Arkona narejena v več karoserijskih različicah.



Leta 1955 so se pričele priprave za proizvodnjo motornih koles znamke JUNAK. Trajalo je, preden so dobili vsa dovoljenja, nakar se je ime podjetja spremenilo v SFM. Med leti 1956 in 1965 je bilo proizvedenih 91 400 motornih koles znamke Junak. Poleg osnovnega modela M07 so izdelovali tudi modele M07-R (rally), M07-C (cross), tri-kolesne dostavne motocikle s kesonom B20 (narejenih okrog 2500 kom) in bočne prikolice WB1 ter WB3 (okrog 8500 kom).

Prva motorna kolesa, model M07, so tako proizvajali med leti 1956 in 1959 in proizvedenih je bilo okrog 10.000 primerkov. Že decembra 1956 pa so že nastajali načrti za novi M10. Prvih 20.000 primerkov tega modela med leti 1960 in 1961 je precej spominjalo na M07, saj mnoge podrobnosti še niso bile spremenjene (na primer prednja luč). Junak iz tega obdobja se imenuje »model tranzicije«.

Junak je bil v tistem času sodoben in napreden motocikel. Načrtovati so ga pričeli že leta 1951-1952 J. Ignatowicz (koordinator projekta), Krzysztof Wójcicki (konstruktor motorja) in Stefan Poraziński (konstruktor šasije). Vsi trije so bili izkušeni inženirji že iz predvojnih časov, ko so ustvarjali v podjetju Sokół pod vodstvom Tadeusza Rudawskega. Zatorej ni nič čudnega, da motocikli Junak spominjajo na motocikle Sokół 600 in Sokół 500. Tudi nekatera nemška in angleška motorna kolesa (npr. AJS, BSA, Triumph in Norton) so vplivala pri načrtovanju motociklov Junak.

Precej motociklov Junak je bilo izvoženih na Madžarsko, v Bolgarijo, Turčijo, Venezuelo, Kubo in Mongolijo. Nekaj primerkov je bilo prodanih tudi v ZDA, vključno s turno-cross modeli "Scrambler" in 21 prilagojenih motorjev z dodatno opremo, ki se imenujejo Junak M10 de Lux.

Tudi policija je uporabljala motocikle Junak, predvsem pri spremljanju dirk in relijev. Leta 1959 je F. Stachewicz s predelanim motociklom znamke Junak popravil poljski hitrostni rekord s hitrostjo 140,3 km/h. Dogodek je bil posnet s PKF (poljska filmska kronika), njihovi kratki filmi so bili prikazani pred vsako kino predstavo. Filmi so bili očitno propagandno gradivo in so bili - in so še vedno - tudi odličen vir informacij).

Kljub z napredno in stalno posodabljanju proizvodnje pa so imeli motocikli Junak veliko napak, ki so bile v tistem času tako ali tako značilne za srednje in vzhodno evropsko industrijo. Tudi cena motocikla je bila zelo visoka, saj je na začetku šestdesetih motocikel stal 24.000 zlotov, kar je bila povprečna letna delavska plača.

Proizvodnja motociklov Junak se je končala leta 1965, ko se je poljska vlada odločila zmanjšati proizvodnjo motociklov na račun proizvodnje poceni avtomobilov.

JUNAK M07



Prostornina: 349 ccm
Moč motorja: 17 KM pri 5500 obr/min
Masa: 165 kg
Najvišja hitrost: 115 km/h
Poraba: 3,5 l/100 km



JUNAK M10

Prostornina: 349 ccm

Moč motorja: 19 KM pri 6000 obr/min

Masa: 170 kg

Najvišja hitrost: 125 km/h

Poraba: 3,5 l/100 km

VIRI:

http://zabytkowemotocykleiowery.pl/junak_m07/en

<http://www.stoewer-museum.de/stoewer/gebr-stoewere.htm>

<http://www.swedishbrasscar.com/dokument/stoewer.html>

<https://www..com/pin/294352525619934388/>

http://www.autogallery.org.ru/k/sa/30stoewerIIA-21557_W.jpg

http://www.tipcar.net/veterani/STOEWER_P20_REPRASANTANT.html

<http://www.garneki.pl/tomek13/12261367/stoewer-v5>

<https://www.classicdriver.com/en/car/stoewer/greif-v8/1934/151124>

https://de.wikipedia.org/wiki/Stoewer#/media/File:Stoewer_Greif_Junior_1936.JPG

http://www.wikiwand.com/it/Stoewer_LEPKW

<http://bright-cars.com/photo/stoewer-sedina/03/default.html>

https://en.wikipedia.org/wiki/SFM_Junak

<http://i.inged.pl/junak-b20-nie-wfm-i-shl-2-3799033110.jpg>



**VESELIA OB ZVEZDICAH DROBNIH ŠIROM NEBA,
V BOŽIČNEM ČASU IŠČEJO POT DO SRCA.
LJUBEZNI DO BLIŽNIH IN LJUDI VSEGA SVETA,
ZDRAVJA, KI GA NE ODTEHTA TONA ZLATA,
SPOŠTOVANJA TEHNIČNE DEDIŠČINE, BLEŠČEČEGA PLEHA,
SREČNO VOŽNJO S STARODOBNIKOM, VEDREGA SMEHA.
V NOVEM LETU 2017 IZPOLNITEV VSEH MALIH SANJ,
VSEM ŽELIMO ČLANI OTC ŠKOFLJICA, SE VESELIMO POTOVANJ.**



20 let



SREČNO 2017