motorrad geschicht(n) 64

5. Jahrgang
T10856E

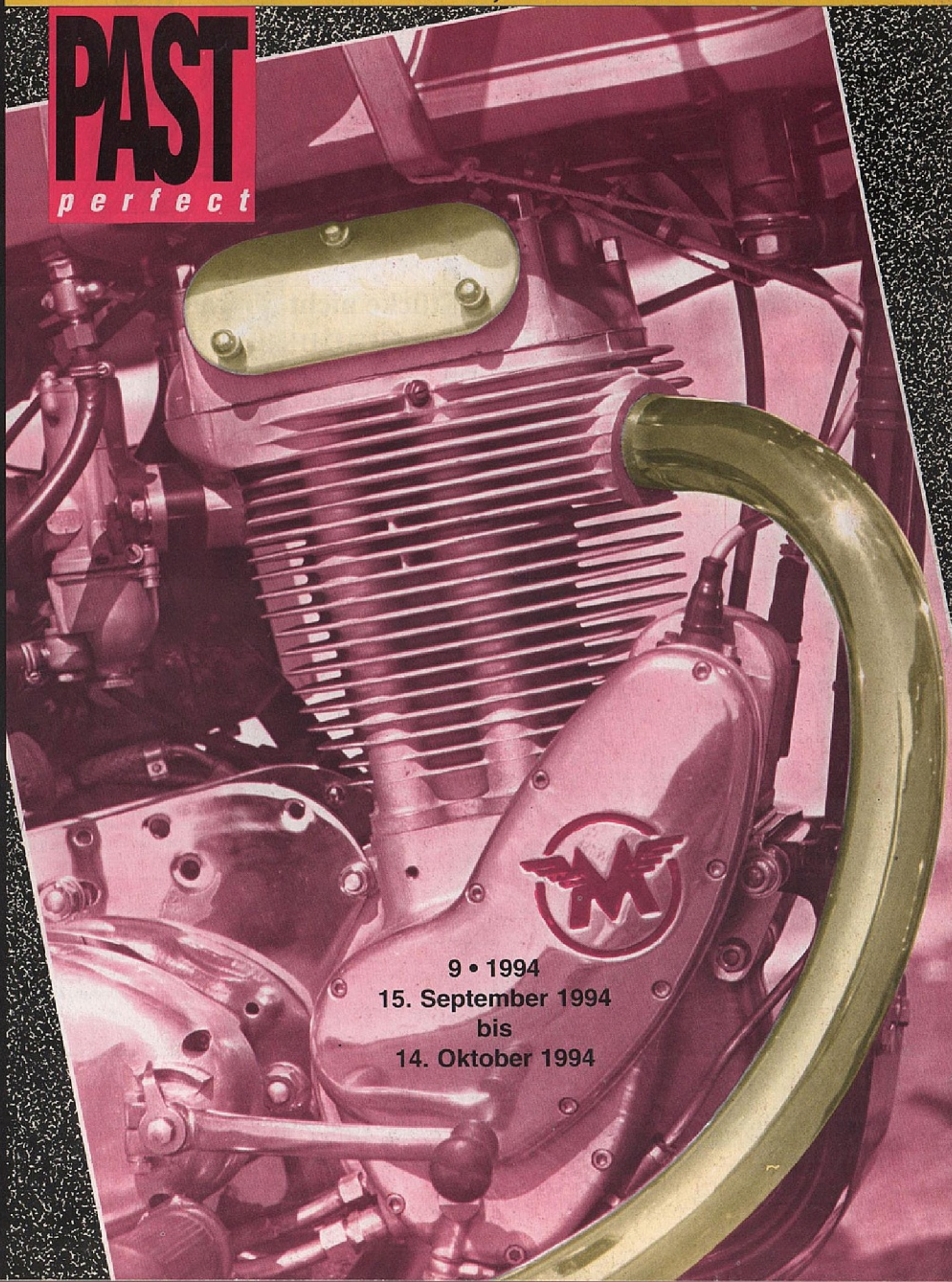
GUMMIKUH&

5,90 DM
ös 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST perfect



9 • 1994
15. September 1994
bis
14. Oktober 1994

Kernig mutig

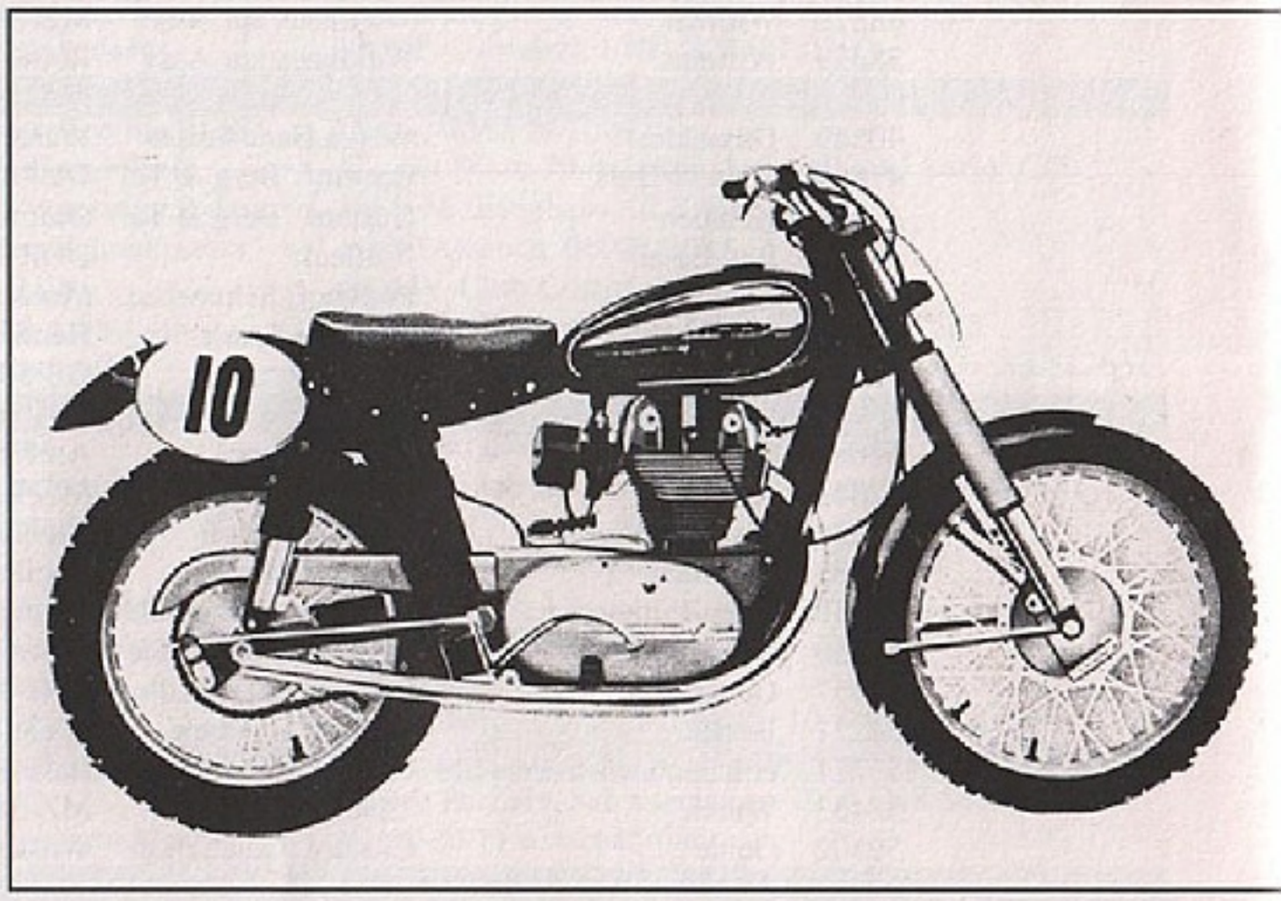
Für Enthusiasten ist ein Problemmotorrad viel interessanter als jedes neue. Da gibt es Beispiele wie die India Enfield, der Hobbyschrauber das obligate Ölen total abgewöhnen wollen oder Leute, die aus Sperrmüllteilen wiederum Motorräder entstehen lassen, die schöner aussehen als jemals im Laden. Ein schöneres Hobby?...fällt mir gerade nicht ein !

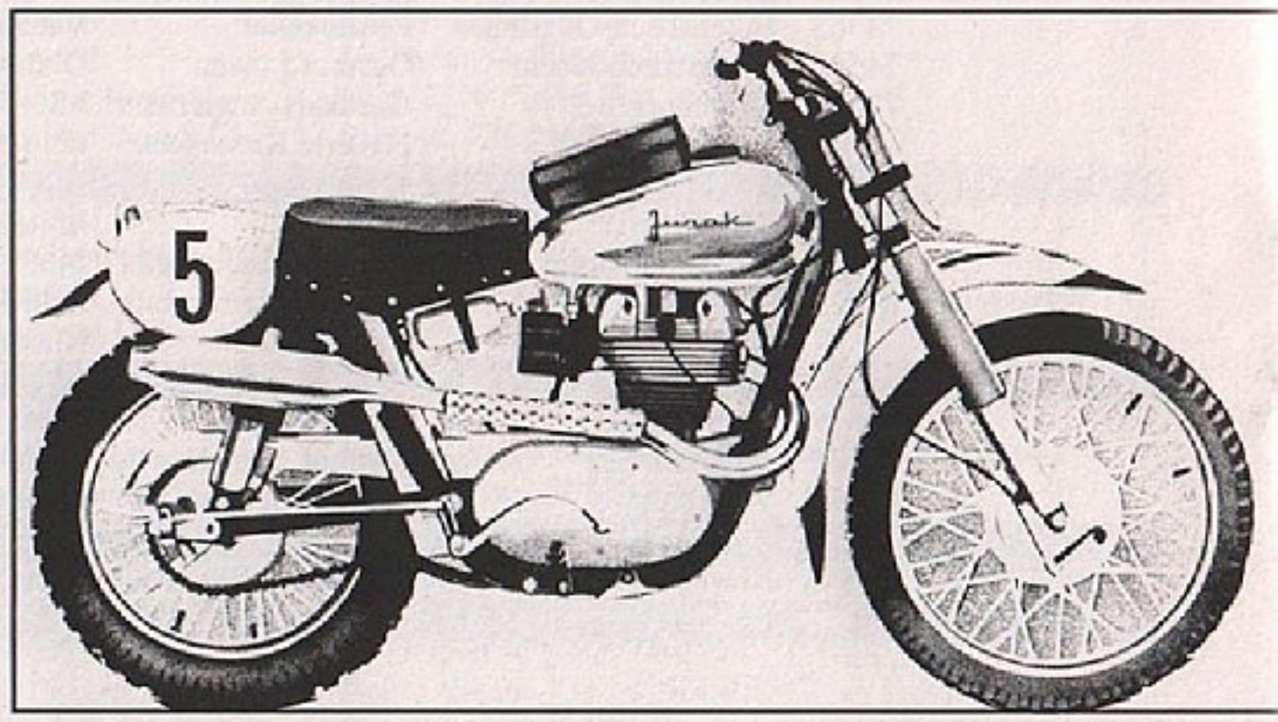
Hier geht es auch um einen Pseudo-Engländer, nämlich um die polnische JUNAK - zu deutsch:"kerniger Junge" oder „mutiger Pfadfinder." Hergestellt im Stettiner POLMO-Werk, wo bis Kriegsende die Firma STOEWER Autos gebaut hat. Gesehen habe ich die JUNAK zum ersten Mal in Erfurt zu den Six Days 1964. Neben SHL, WSK und WFM brachten die polnischen Teilnehmer Kurowski und Stachewics (350 ccm) sowie Orzepowski (500 ccm) drei JUNAKs an den Start.

Zur Historie des Werkes nach dem Krieg: Die Neugründung durch unsere polnischen Nachbarn war 1946 als ein Zweigbetrieb des Traktorenwerkes URSUS dort, wo vor nicht allzulanger Zeit die Deutschen Autos bauten. Man begann mit der Produktion von Traktorenteilen nach amerikanischer Lizenz, von Zahnarzt- als auch gynäkologischen Stühlen, Notstromaggregaten und Spezialanhängern. Es war der erste größere Industriebetrieb in Westpommern. Gegenwärtig sind dort noch 1000 Menschen beschäftigt, 1980 waren es 2500. Die Reduzierung ergab sich durch die Ausgründung einiger neuer Gesellschaften. Heuer sind Getriebe- und Gußteile sowie Gelenkwellen Produktionsschwerpunkt für die gesamte polnische Kraftfahrindustrie. Die siebenmillionste Gelenkwelle erblickte 1988 das Licht der Welt bzw. das Polenland.

Meine nächste Begegnung mit dem Motorrad JUNAK war im Herbst 1993 in Fehrbellin, 50 km nordwestlich von Berlin. Dort hat Hans-Jürgen Nagel ein einschlägiges Treffen veranstaltet. Mit spärlichen Hinweisen machte ich mich an einem lauen Januartag auf nach Stettin, kaum 150 km nordöstlich von meinem Wohnort Berlin. Mit den Namen POLMO und JUNAK begann in Stettin meine Fragerunde bei 6 bis 8 Personen eine gute Stunde lang, darunter eine Blumenverkäuferin, in zwei Kfz.-Werkstätten, mitunter kamen Ortsansässige selbst in Streit. Ein Taxidriver brachte mich schließlich auf die richtige Fährte, ich hatte nun auch die Stadt mit einigen hunderttausend Einwohnern etwas kennengelernt.

Am Werkseingang von POLMO - einem rotbraun gestriche-





Oben: Die für Exportzwecke gedachten Gelände- und Crossmodelle M 07R und M 07C. Ausgereiftere Technik sollte das Image des Herstellers anheben.

Unten: Die Lampenverkleidung und der Tankgepäckträger sind die äußerlichen Merkmale der M 10

Junak
M 07 C

e Jung's oder e Pfadfinder

nen Gebäude ähnlich einer Schule - empfingen mich zwei freundliche (bewaffnete) Uniformierte. Nach kurzer Wartezeit wurde ich von Chefkonstrukteur Zbiegniew Konieczyk, bereits 36 Jahre im Werk tätig, und noch einem Mitarbeiter in das ca. 80 qm große Traditionszimmer geführt. Darin: Pokale, Diplome sowie Sportfotos, viele Erzeugnisse wie anfangs angeführt. Schwerpunktmäßig interessant natürlich die JUNAKs und ihre Abkömmlinge: Nutztrikes sowie Kabinenroller ähnlich Zündapp Janus und BMW Isetta.

Der Ursprung der JUNAK-Produktion war ein Beschluß des Vorstandes der polnischen Fahrzeugindustrie vom 24. Juli 1955. Und 1956 waren die ersten 30 JUNAKs mit der Typenbezeichnung M 07 fertig (17 PS, 115km/h, 3,5 l/100 km, 350 ccm). Die Belegschaft bestand damals aus 561 Mitarbeitern, davon 43 Techniker und 32 Ingenieure. Insgesamt gab es 11116 Stück des Musters M 07.

Praktisch daneben wurde auch ein formschöner Seitenwagen WB 1 produziert, der den Transport von 3 Personen mit der JUNAK ermöglichte. Selbiger erreichte eine Stückzahl von 6792. 1959 kamen ein Nutztrike B 20 (mit Ladekiste und 285 kg Ladegewicht), dann eine Ausführung mit geschlossenem Fahrerhaus hinzu, die aber auf dem Markt wenig gefragt waren (Stückzahl 2539).

1959 war auch das Jahr der Einführung der Motocross-Rennen. An der „07" haben sich mit der Zeit verschiedene Mängel gezeigt, von Rahmenbrüchen über Ölverlußt, schlechten Stoßdämpfern und Bremsbelägen, Ventilrasseln und mangelhaften Zündkerzen.

Nach langwierigen Testfahrten im Gelände - hier sei der Name Edward Kurowski nochmals erwähnt - kam 1960 der Nachfolgertyp M 10 in Straßenausführung. Rein äußerlich erkennbar an der Lampenverkleidung sowie Tankgepäckträger wie bei der englischen Triumph. Weiterhin gab´s breitere und tiefere Kotflügel, einen neuen Kettenkasten und insgesamt eine solidere Verarbeitung.

An dieser Stelle sei erwähnt, daß nicht alle Teile in Stettin hergestellt wurden, man verteilte sie auf verschiedene Werke, so Motor in Lodz, Tachometer in Blonia, Kette in Poznan, sogar aus der DDR und der Tschechoslowakei bezog man Material. Und interessant ist die Zahl 571 Tonnen, die für Motorradersatzteile ausgewiesen wird. Insbesondere das Image galt es zu verbessern, man dachte an Export der M 07 R (Gelände) und der M 07 C (Motocross).

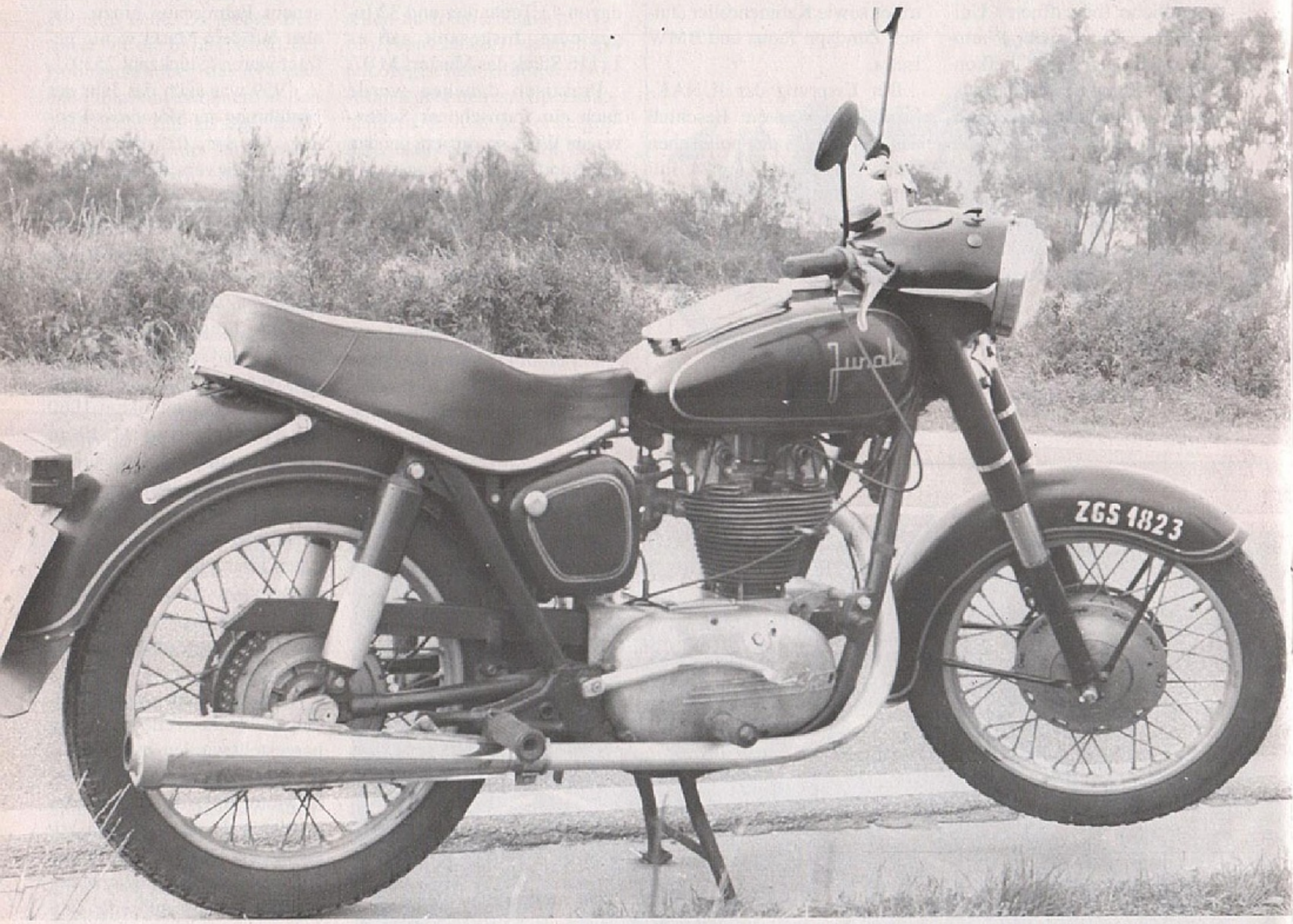
Sie bekamen neue Rahmen, neue Bremsen und Beläge sowie ordentliche hydraulische Stoßdämpfer. Denn nach Einführung der Motocrossmodelle baute man eine neue Teststrecke, einen Katzensprung vom Herstellerwerk entfernt.

Diese Strecke ist auch heute noch in Betrieb, im April 94 fand dort ein internationales Rennen der 125er-Klasse statt. Viele international bekannte Fahrer feierten hier ihre Erfolge.

Zu Beginn der Sechziger stellten sich auch einige Sporterfolge für JUNAKs ein. 1961/62: polnische Meistertitel in den Klassen 350- und 500 ccm, 1962: 4. Platz bei den Six Days in Garmisch-Partenkirchen auf JUNAK M 07 R (R steht für Rajd - heute Enduro). Offensichtlich Fabrikmannschaft mit den Fahrern Orzepowski, Kurowski, Stachewsicz. Man ist stolz, daß man sich vor den Maschinen von Guzzi, Maico, Royal Enfield, AJS, BSA und BMW plaziert hat. 1963: 3. Platz der polnischen Mannschaft bei der XX. Internationalen Tatrafahrt. 1964: Goldmedaille für eine JUNAK bei den Six Days in Erfurt. Trotz alledem: 1963 war der Traum nach der JUNAK bei den Jugendlichen ausgeträumt. Der Absatz war erheblich zurückgegangen, denn sie war recht schwer, teuer und in der Hand weniger Qualifizierter nach einigem Gebrauch mitunter nicht mehr sehr zuverlässig. Diese Meinung vertreten viele polnische Insider noch heute. Man sehnte sich eher nach den spritzigen Zweitaktern von MZ, Jawa und ISH.

Daran änderte sich auch nichts, als man die JUNAK auf Raten kaufen konnte. Abgeschlossen wurde die JUNAK-Geschichte mit 2 Prototypen mit der Bezeichnung Iskra M14 (Funke), die keine konstruktive Beziehung zu den bisherigen mehr hatte. Man orientierte sich am Weltmarkt und kreierte eine zweizylindrige vollverkleidete Viertakter, die stärker (24 PS, 140 km/h) und leiser als die JUNAK war. Mit einer Kurzschwinge vorn analog NSU Lux/Max, MZ-Kettenschläuchen und Jawa-Abgasdämpfern. Chefkonstrukteur Zbigniew Konieczyk weigerte sich, diesen 350er Viertakttwin in das Fahrgestell der JUNAK einzubauen, und aus der Idee, den MZ-Motor einzuhängen, wurde auch nichts. Man zog im Stettiner Werk einen Schlußstrich unter die JUNAK zu der Zeit, wo auch namhafte englische Motorradfabriken ihre Produktion einstellen mußten.

Die Bilanz: 88.890 Stück „mutige Pfadfinder" verließen von 1956 bis 1965 die Stettiner Produktionshallen, die „Dreikantfeilen" und Seitenwagen mit einbezogen. Die Produktion von Komponenten für die Polski-Fiats war angesagt. Eine Auflistung von Plan- und Produktionszahlen sei hier gegeben:



Junak
M 07 C

Jahr	*Plan*	*Ist*
1956	*-*	*30,*
57:	*2.000*	*253,*
58:	*5.000*	*2.806,*
59:	*10.000*	*8.029,*
60:	*15.000*	*12.274,*
61:	*20.000*	*16.215,*
62:	*keine Angabe*	*17.618 (geschätzt),*
63:	*keine Angabe,*	*19.002*
64:	*keine Angabe,*	*10.012,*
65:	*keine Angabe,*	*2.681.*

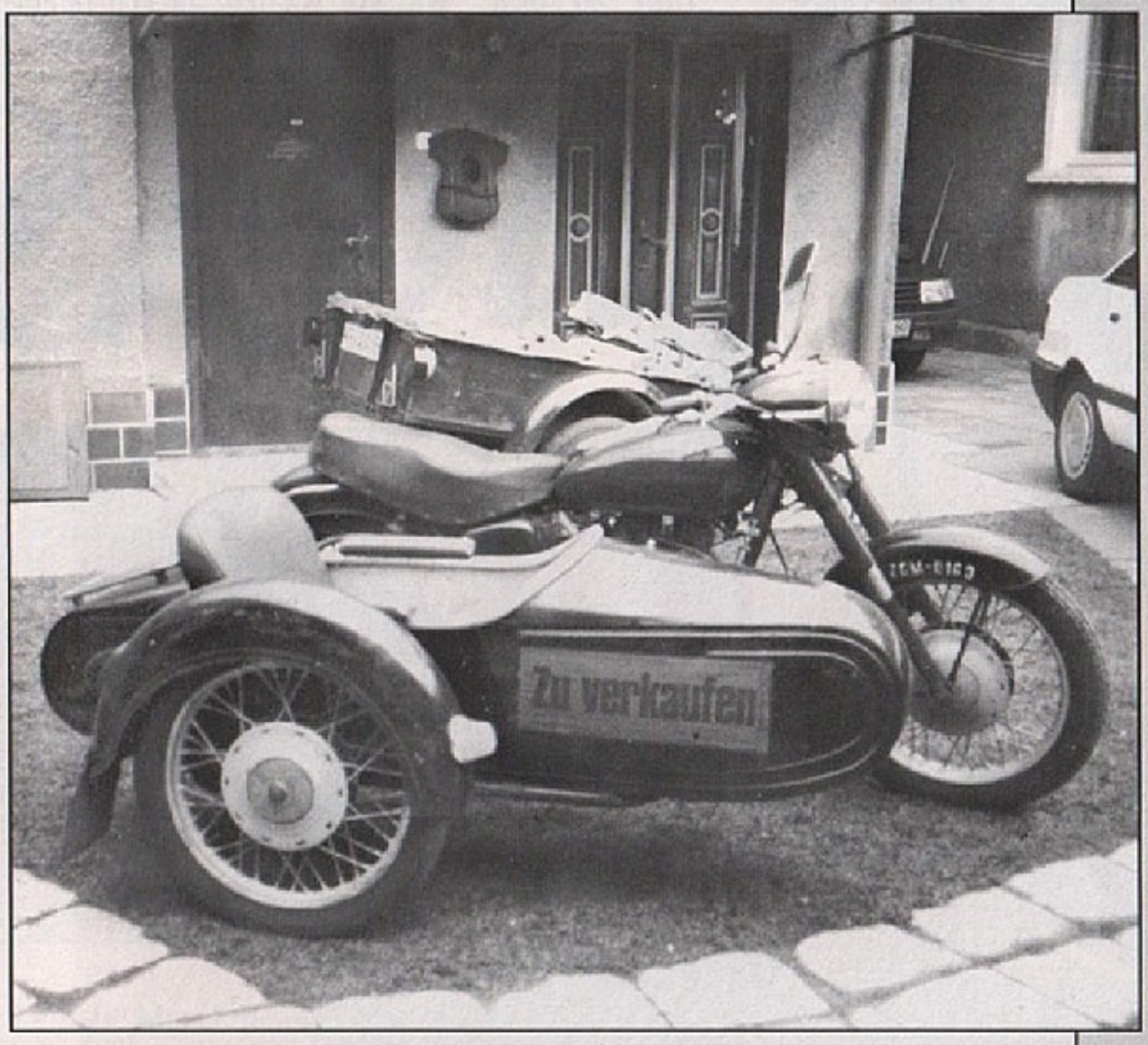
Potentielle Exportkunden waren die Länder Kuba, Mongolei und Ungarn (dreistellige Exportziffern), dann Ägypten, Albanien, Bulgarien, China, England, Finnland, Iran, Libyen, Mali, Syrien, Türkei, Uruguay, USA u.a.m.

Literatur:

Andrzey Gedymin, Fabryka Mechanizmow Samochodowych POLMO Szczecin (Autogetriebefabrik POLMO Stettin), 1946 bis 1986.

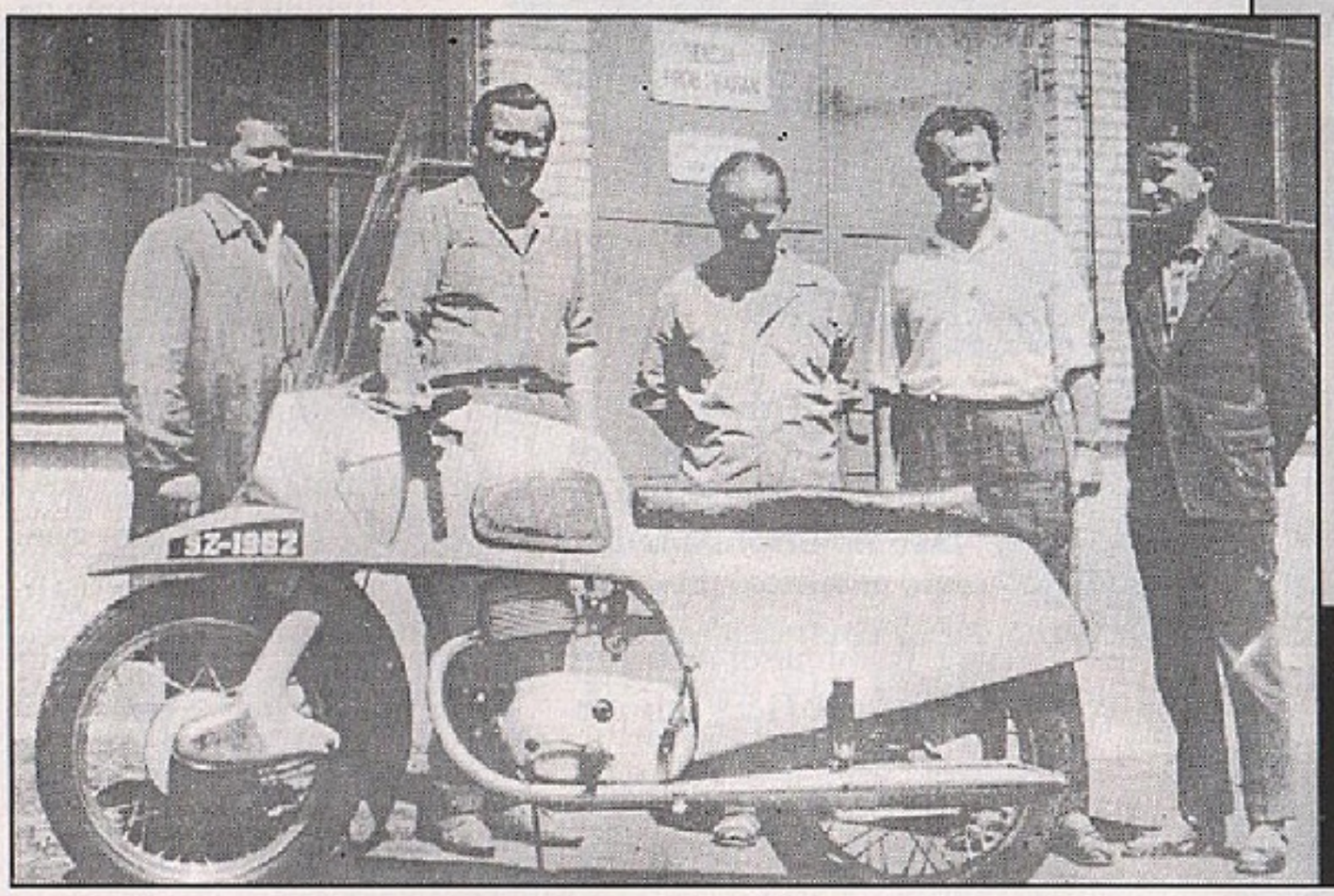
Mein Dank gilt dem Chefkonstrukteur des POLMO-Werkes Dipl.-Ing. Zbigniew Konieczek sowie Herrn Gunter Krämer vom Motorradmuseum Augustusburg für die Überlassung von Informationsmaterial.

Lothar Schulze



Fast 7000 Stück wurden von diesem Seitenwagen produziert. Er hatte die Typenbezeichnung WB 1.

Leider die einzige Abbildung, die es von dem Prototypen „Iskra" M14 in unserem Archiv gibt



Zur „Personenbeschreibung des kernigen Jungen"

Das Motorrad „JUNAK" ist eine nach englischem Vorbild konstruierte Tourenmaschine mit Einzylinder-OHV-Motor.
Bohrung: 75mm
Hub: 79mm
Hubraum: 349 ccm
Verdichtung: 8 : 1
Leistung: 19 PS bei 6000 U/min.
Fußschalthebel/Kickstarter links und **Fußbremshebel** rechts sind „festlandeuropäisch" plaziert.
Räder besitzen 40 Speichen
Elektrische Ausrüstung: Magnetzünder wie AWO 425 befindet sich hinter der vorderen linken Motoraufhängung, am Gehäuse angeflanscht, liegt „schön" im Wasserstrahl von Vorderrad. Wie fast alle Kräder damals schwächlich elektrifiziert.
Die **Lichtmaschine** 45/60 Watt (analog BMW R35) ist im Block zwischen Motor und Getriebe eingebaut und von außen durch einen Deckel zugänglich.
Kraftübertragung: Vierscheiben-Naßkupplung. Viergang-Getriebe. Zur Demontage ist das Getriebe linksseitig herausnehmbar, ohne den Motor zerlegen zu müssen. Ein gelungenes Konstruktionsdetail!
Gewicht: 170 kg trocken.
Sitzhöhe: 750 mm!
Zuladung: 200 kg!
Abarten der „JUNAK" sind die Typen M 07 R: für Geländesport (Enduro) M 07 C: Für Motocross.

Infos: Hans-Jürgen Nagel, Geschwister-Scholl- Str. 10, 16833 Fehrbellin, Tel.:033932/ 70382

Herstelleradresse (auch Museumsadresse): Polmo, 71-347 SZCZECIN, Al. Wojska Polskiego 186.

***4. Junak-Treffen*:**
16.-18. Sept. 94 in Fehrbellin,
Info: 030/7829399