

VETERAANIMOOTTORIPYÖRÄKLUBI ry

HUIMA- PYÖRÄ

1 / 2008

ISSN 1235-4058



PERUSTETTU 1975

Junak, puolalainen 350-kuutioinen nelitahtipyörä 1950-luvulta



Veijo Saano

Puolassa suunniteltiin 1950-luvun alkupuolella moderni moottoripyörä nimeltään Junak. Sitä myös tehtiin suuri määrä, tosin pääosin vasta 1960-luvun puolella. Kyseessä on isompi moottoripyörä kuin moni tunnettu länsimainen pyörämalli.

Kesällä 1988, kun Baltian maiden alueelle päästettiin ensimmäistä kertaa suomalaisturisteja omilla autoillaan, olimme ajaneet lomamatkalla Tallinnan, Riian ja Vilnan kautta Minskiin. Sieltä länteen ajellessamme, jossain Puolan rajan lähellä, ohitimme pari moottoripyörää. Ne poikkesivat sosialistimaissa yleisistä kaksitahtipyöristä: yksisylinterisiä nelitahtipyöriä, työntötankojen suojausputket vähän kuin Arielissa, mutta sylinterin vasemmalla puolen.

Vasta useita vuosia myöhemmin minulle selvisi, että kyseessä oli puolalainen moottoripyörä nimeltään Junak. Puolalaiset moottoripyörät tunnetaan Suomessa huonosti. Tiedossa on ehkä WSK, jota tehtiin vuoteen 1985 asti, samoin SHL, jota tehtiin vuoteen 1970. Lisäksi on Puolassa valmistettu useita muita pieniä käyttöpyöriä, kuten Osa, Podkowa ja Wul-Gum. Myös suuria V-twinejä on Puolasta tullut, kuten CWS, jota tehtiin sittemmin nimellä Sokol vuoteen 1950 asti. Toista maailmansotaa edeltävällä ajalla, vuoteen 1932 asti, oli tuotannossa myös Lech.

Junakin suunnitteli Varsovan moottoriteollisuusvirasto BKP-Mot eli Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego. Työ alkoi 1952, ja päämääränä oli armeijalle sopiva isokoneinen moottoripyörä. Päädyttiin kuitenkin pienempään, 350-kuutiollisella moottorilla kulkevaan malliin.

Suunnittelua johti J. Ignatowicz. Hän käytti hyväkseen T. Rudawskin, joka oli ison Sokol-moottoripyörän suunnittelija, työryhmän kokemusta ja osaamista. Siksi Junakin moottorin tekniikassa on sukulaisuutta Sokol 600 ja 500 -malleihin. Junak esiteltiin Wrocławissa 1954, Puolan kansantasavallan 10-vuotisjuhlan kunniaksi järjestetyssä "Hala Ludowa" -näyttelyssä.



1950-luvulla suunniteltuja 350-kuutioisia. Puolalainen Junak on matala ja pitkä, ajokäytökseltään vakaa pyörä. Saksalainen Horex Resident on kevyempi sekä painoltaan että ohjaukseltaan, ja tilaa on sen selässä kuskille niukemmin.

Modernia tekniikkaa

Junak on 1950-luvun alkupuolen moottoripyöräksi hyvin moderni, mutta sen uudenaikaisuus pääsi hieman väljähtymään, koska tuotanto saatiin käyntiin hitaasti. Junakin koneen rakenne on silti yhtä ajanmukainen kuin 50- ja 60-luvun länsisaksalaisissa tai englantilaisissa käyttömoottoripyörissä.

Vaikka Junakista tehtiin vankka, varsin raskas käyttöpyörä, oli se suorituskyvyltään kilpailijoidensa tasolla. Kilpakäyttöön muunnetuilla, 20 kg siviiliversiota kevyemmillä Junakeilla saavutettiin kultamitali Kuuden päivän ajoissa Garmisch-Partenkirchenissä vuosina 1958 ja 1962 ja useita kertoja hopeaa (Bad Aussee 1960, Llandrindod 1961). Motocrossissakin Junakeilla pärjättiin.

Moottori ja vaihteisto ovat Junakissa samoissa kuorissa. Voimaa tuottaa yksi sylinteri. Venttiilit ovat sylinterin kannessa, ja niitä käytetään työntötangoilla. Venttiilikoneisto on äänekäs, kuulemma samaan tapaan kuin Sokolissa ja Harley-Davidsonissa. Koneessa on kuivasumppuvoitelu.



Junakissa on kätevä, ulkopuolinen venttiilivälysten säätö.

Ensiöveto on kaksoisketjulla kampiakselin oikeasta päästä. Kytkin on monilevyinen ja pyörii öljyssä. Puolalaislähteiden mukaan kytkin on raskaskäyttöinen, vaikka kuinka voiteltisi vaijerit ja vivut ja laittaisi ne optimiasentoihinsa. Vaihteita on neljä, nelonen on suora. Kun vaihteiston kokoaa täsmälleen oikein, se toimii yhtä vaivattomasti ja luotettavasti kuin nykypyörissä. Pienikin huolimattomuus, niin vaihteiston toiminta on kankeaa.



Junakissa on teleskooppihaarukka, jossa on öljyllä toimiva iskunvaimennus. Sekä alumiinisen jarrurummun että etulokasuojan pinta on karua työtä.

Kaasutin on puolalainen Pegaz. Siinä on, kuten tuon ajan Bingeissäkin, kaksi luistia. Kylmäkäynnistykseen tarkoitettu kuristinluisti on käytännössä tarpeeton, ellei yritä Junakiaan kovalla pakkasella käynnistää. Normaalioloissa riittää tavanomainen ryyppytytys, ja Junak starttaa magneettosytytyksellään helposti.

Runko on suljettu kaksoiskehtorakenne teräsputkesta. Run-gossa on korvakkeet sivuvaunun kiinnittämistä varten. Jarrut ovat vaihdettavat etu-, taka- ja sivuvaununpyörän kesken. M10-mallin isot, alumiiniset täysnapajarrut ovat hienot, tosin valupinnoiltaan karkeat. Kiillotettuina Junakin jarrut olisivat yhtä hienot kuin Pannonioissa.

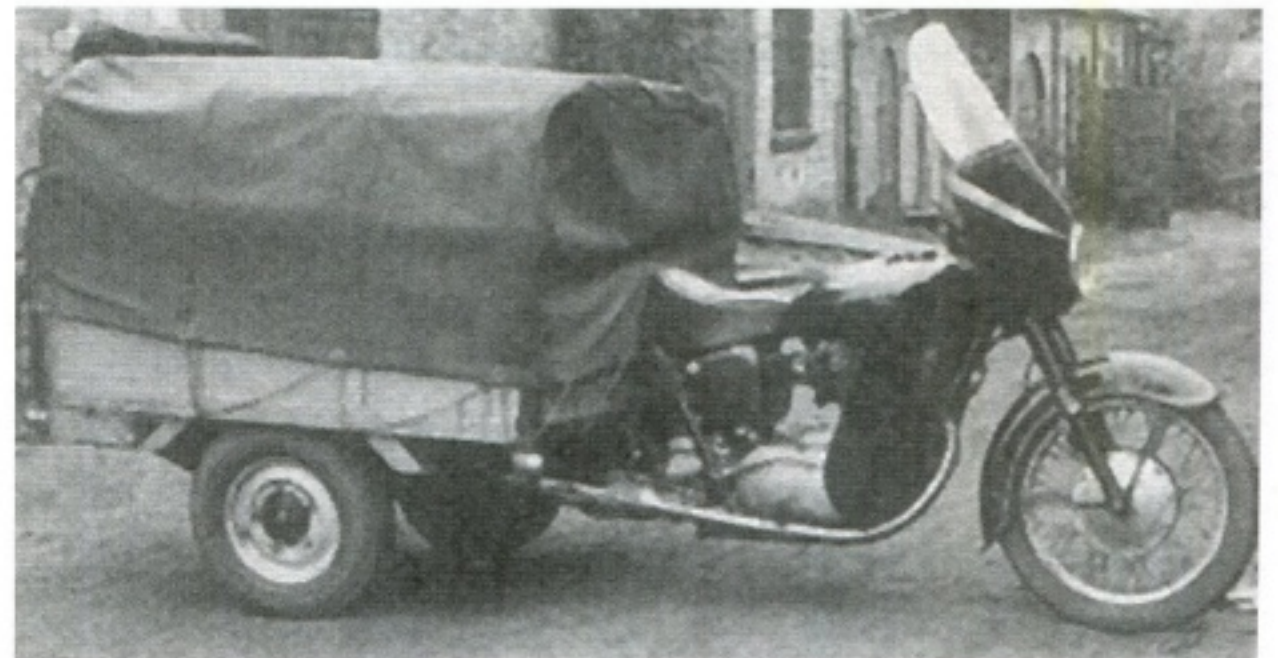
Junakia tehtiin kirsikanpunaisena ja mustana. Vientiin tehtiin myös helmenharmaata versiota. Sellainen esiintyy myös Moottoriurheilu-lehden vuoden 1960 uusien mallien esittelyjutussa, jossa on kuva myös toisesta puolalaisesta, 125-kuutioisesta WSK-pyörästä. Junakin vanteet on maalattu hopeanvärisellä maalilla – kerrankin pyörä, jossa “kiuashopea” on kuta-kuinkin alkuperäistä vastaava kromin korvike.

Junak tuotannossa

Tuotanto saatiin käyntiin vasta pari vuotta esittelyn jälkeen, vuonna 1956, jolloin tehtiin 30 Junakia mallinimeltään M07. Rungot valmisti Stettinin (puolaksi Szczecin) moottoripyörätehdas. Sen nimeksi tuli vuonna 1958 SFM, joka on lyhennys sanoista Szczecinska Fabryka Motocykli. Moottorit teki ZSM [wikipedia.org/wiki/“Łódź”](http://wikipedia.org/wiki/Łódź) Łodzin kaupungissa. SFM:n päämääränä oli valmistaa 20 000 moottoripyörää vuodessa, mutta vuonna 1957 valmistui vain 253 Junakia. Vasta vuonna 1962 tavoitteeksi asetettu 20 000:n vuotuisen tuotannon raja ylitettiin.

1960-luvulla tuotantoon tuli tavanomaisen soolopyörän lisäksi sivuvaunullinen versio WB-1, 3-pyöräinen tavarankuljetusversio B20 ja moto-cross-malli M07-C, jossa oli 5 hv enemmän huipputehoa kuin vakiossa. Kaudella 1960-61 tehtiin soolopyörästä noin 20 000 kpl mallia, jossa on sekä M07:n että sitä seuraavan mallin osia. Nämä ovat siirtymämalleja, puolaksi “przejsciowka”, jotka tunnistaa helpoiten vanhanmallisesta ajovalon kuupasta.

Vuonna 1961 tuli tuotantoon lopullinen, nykyaikaistettu versio M10. Siinä oli isommat jarrut, koteloitu toisiovedon ketju, uusi äänenvaimennin ja modernimman näköinen ajolampun



Tuotannossa oli myös 3-pyöräistä, tavarankuljetukseen tarkoitettua Junak B20 -mallia.)

kuuppa. Viimeksi mainittu tuo mieleen englantilaisen Triumph Tigerin.

Myös erilaisia prototyyppi-Junakeja tehtiin. Saksassa oli 50-luvulla muodissa oli "Vollschwingenrahmen", jousituksen toteuttaminen keinuhaarukoilla. Myös Junakista tehtiin, tosin vasta 1961, koeversio, jossa oli edessäkin keinuhaarukajousitus. Vuonna 1964 SFM:n suunnittelijat tekivät prototyypin myös 2-sylinterisestä mallista, jolle annettiin nimeksi "Iskra". Tuotantoon se ei päässyt, koska SFM-tehdas suljettiin vuonna 1965.

Melko iso pyörämerkki

Vaikka Junakin tuotanto kesti vain 10 vuotta, ei kyseessä ole vähäpätöinen pyörämerkki, sillä kaikkiaan 91 400 Junakia tehtiin. Mallia M07 valmistui noin 10 000, B20-versiota noin 2500 ja WB-1 -mallia noin 8500. Vertailussa esimerkiksi länsisaksalainen 350-kuutioinen Horex Resident, josta olen aiemmin Huimapyörään kirjoitellut, jää pieneksi. Sitä tehtiin ajalla 1955-59 vain vajaat 2500, vaikka 250-kuutioiset versiotkin laskettai-siin mukaan.



Takana on keinuhaarukka, kierrejouset ja öljyiskunvaimennus. Sivuseisontatuki on takajalkatapin kanssa samassa rungon korvakkeessa. Takalokari on suuri ja suojaava.)

Viimeistä Junakia eli M10-mallia tehtiin eniten, 58 000 kpl ajalla 1961-64. Se on samaa tasoa kuin toisen sosialistimaan nelitahtipyörän, itäsaksalaisen Simson 425 S:n tuotanto, joka oli 84 600 ajalla 1955-1961. Läntiset vertailukohdat jäävät jälleen pieniksi. BMW ei tehnyt 350-kuutioista pyörää tuohon aikaan, mutta 250-kuutioista BMW R27-mallia tehtiin vuosina 1960-66 hieman yli 15 000 kpl.

Junakeja vietiin Bulgariaan, Egyptiin, Englantiin, Italiaan, Iraniin, Kuubaan, Libyaan, Mongoliaan, Syyriaan, Turkkiin, Unkariin, Uruguaihin, Venezuelaan, Yhdysvaltoihin ja myös Suomeen.

Junak veteraanipyöränä

Suomessa Junakia ei juuri tunneta. Tuoreimmassa VMPK:n kalustoluettelossa mainitaan kolme Junakia. Oheisissa kuvissa oleva, Jorma Frilanderin omistama Junak M10 on vuosimallia 1962. Se oli myyty uutena jonnekkin Hämeeseen. 1960-luvun lopulta alkaen se oli ollut tallessa Vilppulassa, kunnes Jorma osti pyörän muutamia vuosia sitten ja kunnosti sen.



Junakin virtalukko muistuttaa Boschin vastaavaa. Varusteluun kuuluu myös ohjauksen vaimennin, jonka säätöpyörässä on valmistajatehtaan tunnus SFM.

Otto Brandt Oy toi Junakia Suomeen 1960-luvun alussa. Vuonna 1960 Junakin ohjehinta oli 198 000 mk. Toinen sosialistimaan nelitahtipyörä, 250-kuutioinen Simson 425 S maksoi 168 000 mk. Kaksitahtiset olivat selvästi halvempia: Jawa 350 maksoi 162 000 mk, IC 350 vain 149 000 mk.

Koska Junakia valmistettiin varsin suuret määrät ja koska kyseessä oli kallis moottoripyörä, on Junakeja säilynyt maailmalla enemmän kuin suomalaisesta näkökulmasta arvaisi. Puolassa on vilkas harrastus Junakin ympärillä, korjauspalveluja on tarjolla ja uustuotanto-osia saa kohtuulliseen hintaan. Esimerkiksi nopeusmittarin vaijeri maksoi alle 5 euroa ja ajovalon kromattu kehys noin 23 euroa.

Internetissä on Junakista runsaasti tietoa puolankielisillä nettisivuilla, esimerkiksi: www.junak.net (tietoa malleista, historiasta, teknisiä tietoja) www.junak.riders.pl (kuten edellä, lisäksi tarkkoja korjausohjeita ja varaosanumeroita)

Saksassa on ainakin pari Junak-kerhoa, ja vastaavasti Internetissä on jonkin verran Junak-tietoa saksan kielellä. Ei kuitenkaan yhtä yksityiskohtaista kuin puolaksi.

Junak M10 oli varsin onnistunut moottoripyörämalli, joka on yhä hyvässä maineessa varmatoimisena ja mukavana ajokkina. Vaikuttaa, että tehtaalla olisi ollut halua ja teknistä osaamista kehittää uusia malleja. On sääli, että Junakin valmistus ja kehittäminen lopetettiin poliittisella päätöksellä kesken hyvässä vauhdissa olleen tuotannon.

Kiitokset Lauri Laitiselle kuvista ja muusta avusta sekä varsovalaiselle Piotr Jankowskille avusta varaosien ja teknisten tietojen hankinnassa.

Many thanks to Piotr Jankowski, Warsaw, for help in getting information and parts for Junak.



Vasemmalla kirjoittaja Horexinsa takana, oikealla Jorma Frilander Junakinsa kera.

Teknisiä tietoja Junak M10:stä.

Vertailun vuoksi samat tiedot myös Horex Residentistä, joka suunniteltiin Junakin kanssa samoihin aikoihin eli vähän ennen 1950-luvun puoliväliä, mutta Länsi-Saksassa.

	Junak M10	Horex Resident
Moottori	1 syl. OHV	1 syl. OHV
Poraus x isku mm, iskutilavuus	75 x 79, 349 cm ³	77 x 75, 349 cm ³
Puristussuhde	7,0:1	7,1:1
Suurin teho hv	19 / 6000/min	24 / 6500/min
Suurin vääntö kgm	2,8 / 3800/min	2,8 / 6000/min
Kaasutin	26 mm Pegaz	27,5 mm Bing
Laturi	P9a: 6 V, 45 W	Noris MLC: 6 V, 60 W
Ensiöveto	kaksoisketju öljyssä	kaksoisketju öljyssä
Vaihteita	4	4
Kytkin	monilevyinen, öljyssä	monilevyinen, öljyssä
Toisioveto	koteloitu ketju	koteloitu ketju
Runko	2-kehtoinen, teräsputkea	2-kehtoinen, teräsputkea
Etujousitus	teleskooppi, öljyiskunvaim.	keinuhaarukka, öljyiskunvaim.
Takajousitus	keinuhaarukka, öljyiskunvaim.	keinuhaarukka, öljyiskunvaim.
Toisioveto	koteloitu ketju	koteloitu ketju
Jarrut	alum. täysnapa, 200 mm	alum. täysnapa, 150 mm
Vanteet	terästä	alumiinia
Renkaat	e ja t: 3.50 x 19	e: 3.25 x 18, t: 3.50 x 18
Pituus cm	217	200
Ohjaustangon leveys cm	73	66
Korkeus cm	102	98
Istuinkorkeus cm	75,5	80
Akseliväli cm	142	135
Maavara cm	17	18
Paino ajovalmiina kg	182	170
Suurin kuorma kg	212	180
Polttoainesäiliö l	17	16
Huippunopeus km/t	125	130

