

# Klassik Motorrad

MOTORRAD-LEGENDEN  
und YOUNGTIMER

MOTORRADMAGAZIN  
**MO**  
SONDERAUSGABE

APRIL - JUNI 2003

Nr. 2

Deutschland 4,90

Österreich 5,50 · Schweiz CHF 9,60 · Belgien 5,80  
Luxemburg 5,80 · Niederlande 5,90 · Italien 6,10  
Spanien 6,30 · Griechenland 6,40 · Finnland 7,20  
Dänemark DKK 53,00 · Schweden SEK 62,00

## Harley-Davidson Sportster

Die ganze Geschichte  
auf 25 Seiten!

Großer  
Reifenratgeber  
für Klassiker &  
Youngtimer!



Wayne Rainey's Superbike  
Kawasaki GPZ 750

50 ccm-Fliegengewicht  
Kreidler Van Veen

Enduro-Youngtimer  
Yamaha DT 400 MX



Deftiger Eintopf aus Polen

# Junak

Obwohl sie in der deutschen Klassikerszene zu den echten Exoten gehören, sind polnische Junaks immer noch für eine Handvoll Euros zu haben. Mit Recht, denn die aufwändige Restaurierung verschlingt genug Zeit und Geld. Wir stellen drei völlig unterschiedlich aufgebaute Kräder und deren Besitzer vor

Text & Fotos: Güntram Jordan



**Spaß mit Junak:  
das grimmig kalte  
Winterwetter kann  
Thomas Masella  
(rechts) und Carsten  
Schmidt nichts  
anhaben. Schließlich  
kommt das Motor-  
rad ja auch aus dem  
kalten Osten**



Schön sieht sie aus, wenn sie so restauriert dasteht. Cremefarbener Lack, weiche, englische Linien. Einzylinder Ohv-Motor im BSA-Stil, Lampenverkleidung und Tankgepäckträger à la Triumph. Aber Vorsicht: Hinter der sanften Fassade verbirgt sich polnisches Vollkornbrot statt britischer Cremeschnitten. Zumindest gilt das für den Zustand, in dem man heute Junaks erwerben kann. „Man muss viele Leute mit außergewöhnlichen handwerklichen Fähigkeiten und Dreh- und Fräsbänken kennen“, sagt Junak-Restaurator Thomas Masella schmunzelnd, „und wenn einen der Letzte nicht mehr grüßt, ist die Junak fertig.“

Junak bedeutet soviel wie Pfadfinder oder mutiger, knackiger Kerl. Und mutig und robust mussten nicht nur die Fahrer der Motorräder aus dem Polen der fünfziger und sechziger Jahre sein. Auch die Maschinen mussten aus einem derben Holz geschnitzt sein. Denn die Straßen des einstigen Ostblockstaates waren zu dieser Zeit in vielen Landesteilen immer noch durch den zweiten Weltkrieg in Mitleidenschaft gezogen. Schlaglöcher und Bodenwellen waren an der Tagesordnung, in den ländlichen Bereichen fehlte es häufig sogar am Teerbelag. Ideales Terrain also für ein Motorrad, das in seinem Konzept auch als leicht geländegängige Militärmaschine geeignet gewesen wäre.

Der Mangel an Automobilen im Nachkriegspolen ließ ebenso wie im Westen nur das Motorrad als kostengünstige Alternative zum Auto übrig, um die Bevölkerung wenigstens einigermaßen mobil zu machen. Und auch bei der Produktion der Junak spielten der Zweite Weltkrieg und seine Folgen wieder eine maßgebliche Rolle. Denn in den Fabrikhallen des Stettiner

Werkes „Polmo“, einem Ableger des Traktorenwerkes „Ursus“, war einst das NSU-Kettenrad HK 101 vom Band gelaufen. Vor dem zweiten Weltkrieg firmierte das Unternehmen unter dem Namen „Stoewer“. Hier wurden nicht nur motorisierte Dreiräder und Repräsentationswagen gebaut, auch geländegängige Fahrzeuge hatten hier schon Tradition. 1938 wurde hier der Stoewer R 200 produziert, der über einen permanenten Allradantrieb und eine abschaltbare Allradlenkung verfügte.

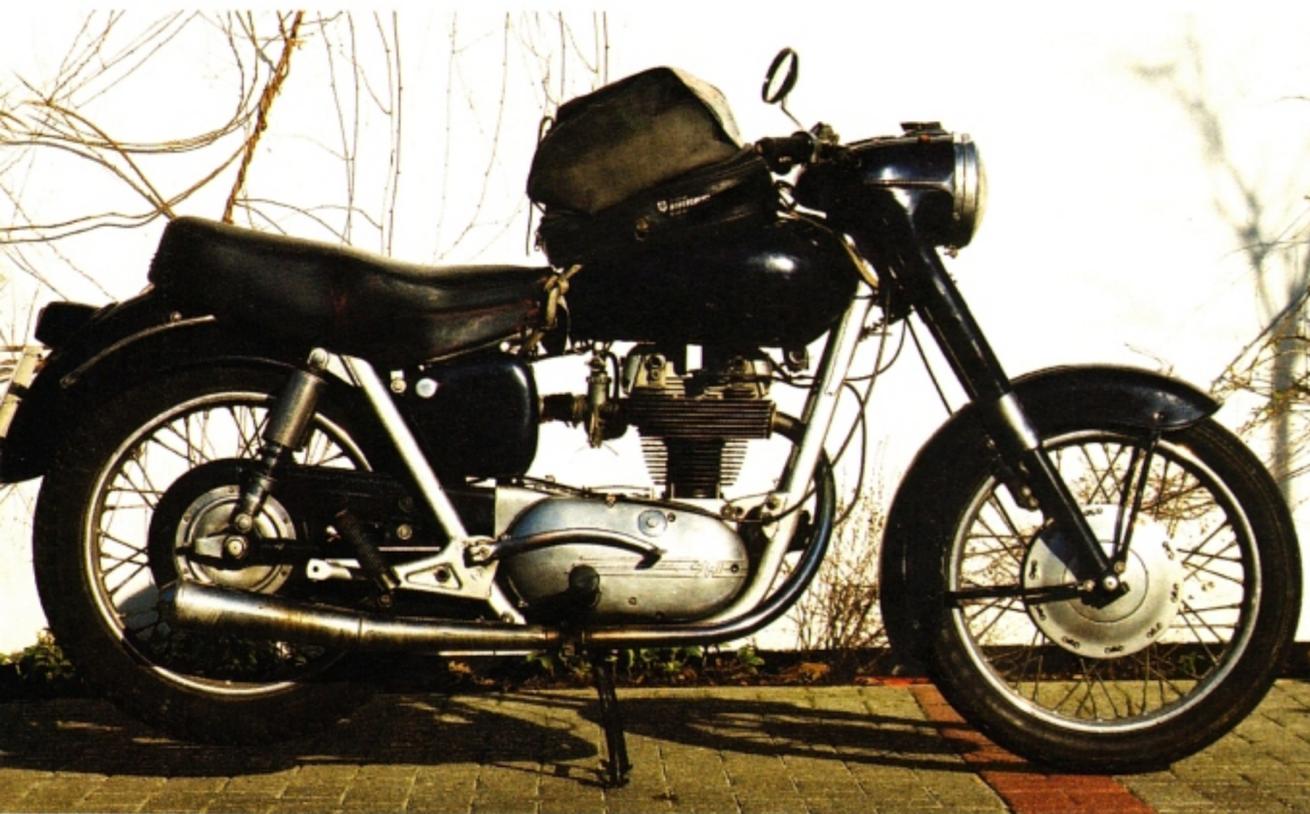
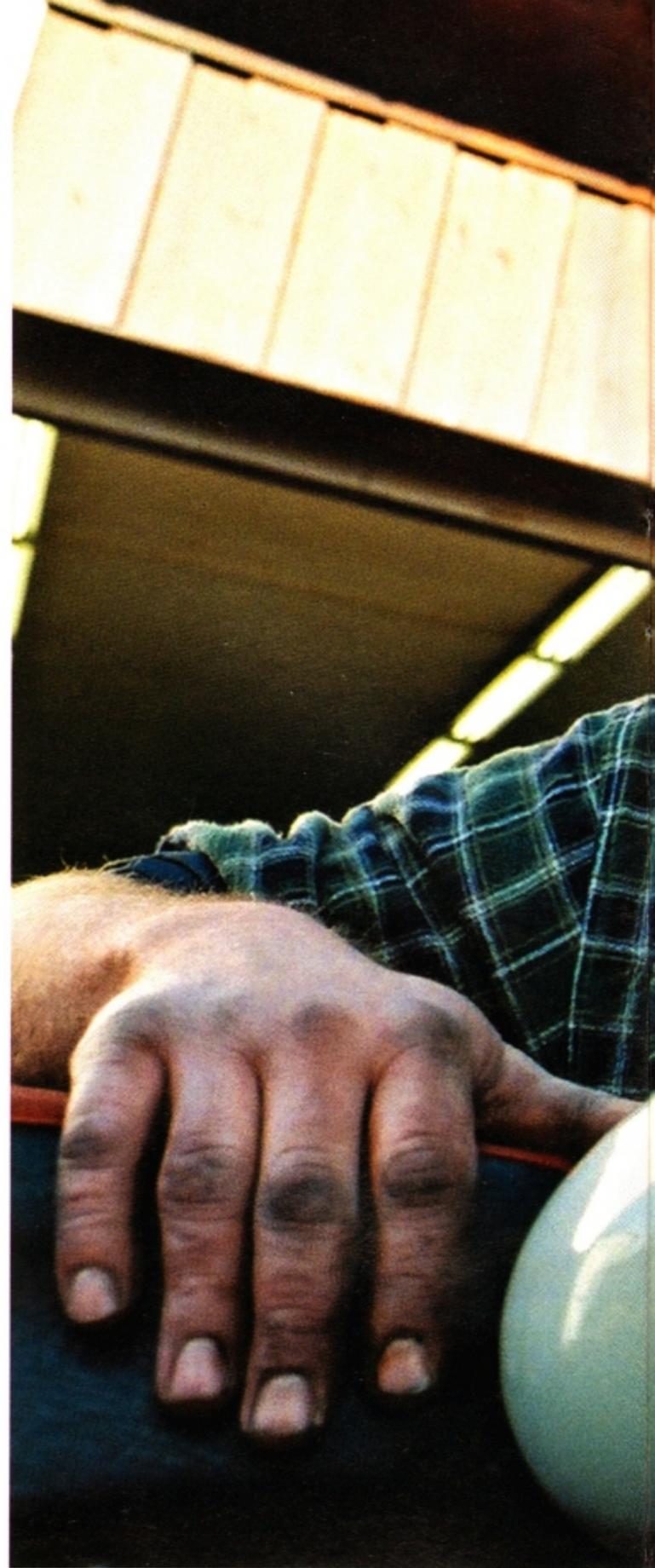
## **Rund 90 000 Junaks liefen in der ehemaligen deutschen Fabrik „Stoewer“ in neun Jahren vom Fließband**

Doch nicht nur die Motorradproduktion hatte in „Polmo“ ein Zuhause, hier wurden auch Notstromaggregate, Spezialanhänger, Traktorenteile und Zahnarztstühle hergestellt.

Rund 90 000 Junaks in den verschiedensten Varianten mit Seitenwagen, als Lastendreirad oder Kabinenroller liefen hier von 1956 bis 1965 vom Band.

1963 verließen immerhin fast 20 000 Maschinen die Werkshallen in Westpommern, nur zwei Jahre später war Schluss mit der Zweiradproduktion.

Die Leistungsfähigkeit der Junak-Männer bewies eindrucksvoll ein generalstabsmäßig geplanter Cross-Einsatz Anfang der sechziger Jahre bei den Six-Days in Garmisch-Partenkirchen. Hier deklassierte der „kernige Junge“ als 500 Kubikzentimeter-Version auf Anhieb die gesamte internationale Konkurrenz, allen voran die siegesver-



**Ein alltagstauglicher Klassiker, wie er im Buch steht. Wenn Besitzer Ulrich Nehr Korn nicht seine Junak treibt, fährt er NSU-Max, Ducati Monster, Suzuki DR 350 oder BMW-Endurogespann**

wöhnten Briten, in einem besonders harten Wettbewerb. Doch es wurde leider der einzige Sparteinsatz, denn aus Kostengründen zogen sich die Polen zur Erleichterung der Konkurrenz im nächsten Jahr aus dem werbewirksamen Sparteinsatz wieder zurück. Doch auch im neuen Jahrtausend kann man sich nach vorheriger Anmeldung im Werksmuseum von „Polmo“ über die große Zeit der Zweiradproduktion informieren und einmal im Jahr findet in Szczecin ein großes Junak-Treffen mit mehr als tausend Teilnehmern statt.

Doch zurück zur Historie: Nachdem die „kernigen Jungs“ ihre Erstbesitzer treu und brav mit Aktentasche auf dem Gepäckträger zum Arbeitsplatz in der Solidarnosc-Werft oder mit Seitenwagen und Familie zur Sommerfrische an die Ostsee geschaukelt hatten, brach ebenso wie für die Einzylinder AWO's oder Simson's im sozialistischen Bruderland DDR



**Restaurator Thomas Masella ist zufrieden mit seinem fast originalen Schätzchen und der aufwändigen Restaurierung. „Man findet heute kaum noch eine Junak im Originalzustand“, hat der Karosseriebaumeister festgestellt**

mit dem Aufkommen der automobilen Massenbewegung die Zeit der Entscheidung über den weiteren Lebensweg an. Viele wanderten auf den Schrott, wenige

### **Viele Junaks fielen dem aufkommenden Easy-Rider-Kult der Siebziger zum Opfer und wurden gnadenlos zu Choppern umgebaut**

wurden konserviert und in Schuppen und Garagen aufbewahrt.

Andere fielen der auch im Ostblock aufkeimenden Easy Rider-Szene in die Hände. Peter Fondas und Dennis Hoppers Harleys standen auch hinter dem eisernen Vorhang Pate bei gnadenlosen Umbauaktionen, die wenigstens einen Hauch des Traums vom ach so freien Westen in den

sozialistischen Alltag bringen sollten. Heute kann man die osteuropäischen Harley-Verschnitte mit Hirschgeweihlenkern, vorverlegten Fußrastenanlagen, hochgezogenen Auspuffen und Stars-and-Stripes-Tanks vor allem auf polnischen Motorradtreffen bewundern.

„Man findet kaum noch eine Junak im Original-Zustand“, weiß Junak-Restaurator Thomas Masella aus Wendeburg bei Braunschweig. Aber nicht nur weil Chopperfreaks sie zum Objekt ihrer Begierde erwählt haben. „Manche Komponenten sollte man einfach austauschen, um so ein Motorrad fahrfähig und alltagstauglich zu machen“. Auch Masellas Maschine, einst als Gespann mit einem originalen Junak-Seitenwagen angekauft, zieren heute Teile westlicher Produktion, die aber den Gesamteindruck der Maschine kaum verändern und sich nur Kennern offenbaren dürften.

„Die originalen Federbeine sind Müll, ich habe BMW-Dämpfer der Strich-fünf und Strich-sechs Serie verbaut“, verrät der Karosseriebaumeister. Wobei allerdings der äußere Eindruck durch den Beibehalt der originalen Hülsen erhalten blieb. Um bessere Fahrleistungen zu erzielen, wanderte der originale „Pegaz-Polska“-Vergaser ebenso in die Originalschrottkiste wie der Geschwindigkeitsmesser. „Den kann man zu allem benutzen, nur nicht um zu sehen, wie schnell man fährt“, meint Masella ironisch. Denn selbst ein Tachospezialist war nach zwei Instandsetzungsversuchen an dem Gerät gescheitert, das ironischerweise als Symbol für Präzisionsmechanik ein stilisiertes winziges Zahnrad und eine Mikrometerschraube ziert. Jetzt tut zuverlässig ein fast gleicher Nachbautacho für nur 30 Euro vom Teilemarkt in der Einfassung der Lampenverkleidung seinen Dienst. ▶



**Die Kipphebel der Junak sind in den meisten Fällen nicht mehr zu gebrauchen**



**Besser als das Original: Ersatzkolben aus dem Automobilbereich (links) sind haltbarer**



**Wohlbehütet: der Marmeladendeckel ist nur ein Provisorium bei Nehrorns Zündmagneten**



**Servicefreundlich: die Junak besitzt von außen einstellbare Exzenterachsen fürs Ventilspiel**

Auch die Auspuffanlage ist durch die Oxidationsauflösung des Originalstücks durch eine Eigenbaulösung ersetzt worden. „Damit bin ich noch nicht zufrieden, aber die endgültige Version ist schon fast fertig“, berichtet er.

Und der Motor war platt. „Den haben sie in 30000 echten Ostblockkilometern gnadenlos zerritten“, erinnert sich der Meister. Nockenwellen, Kipphebel, Stößel, Kolben – alles hin. So wurde die Kurbelwelle neu gelagert und der Hubzapfen nachgefertigt. Wobei hier der Hauptunterschied zu englischen Maschinen liegt, denn der „kernige polnische Junge“ ist im Vergleich zu britischen Produkten eher ein Kurzhuber. Eine 75er Bohrung und ein Hub von 79 Millimetern sorgen für die richtige Füllung. Und da keine Originalkolben zu beschaffen waren, tut jetzt ein Kolben aus dem Fiat-Ersatzteilregal seinen Dienst in der Junak. „Die Ventilführungen habe ich selbst gefertigt, die Ventildfedern stammen von Yamaha und die Ventile aus dem Standard-Katalog von TRW“, berichtet Masella. Auch Ventile aus dem Guzzi-Ersatzteilprogramm sind als Alternative zu gebrauchen und selbst im Regal der Zuffenhausener Edelschmiede Porsche schlummern Kolben, von denen einige bereits in Junaks ihren eher bäuerlichen Dienst verrichten müssen.

Das Getriebe wurde kurzerhand neu ausgebucht und als Primärkette fand sich eine Steuerkette aus dem Hause Opel in dem Zweirad wieder, die ursprünglich für einen braven Kadett bestimmt war. Sollte eine solche mal nicht greifbar sein, dann tut es auch eine Steuerkette mit vernietbarem Schloss aus dem Hause Daimler-Chrysler.

„Wenn man Probleme mit der Lichtmaschine hat, dann passen die Teile von der BMW R 35 perfekt“. Und um die Einkaufsliste bei Fremdfirmen komplett zu machen, findet der geneigte Junak-Schrauber



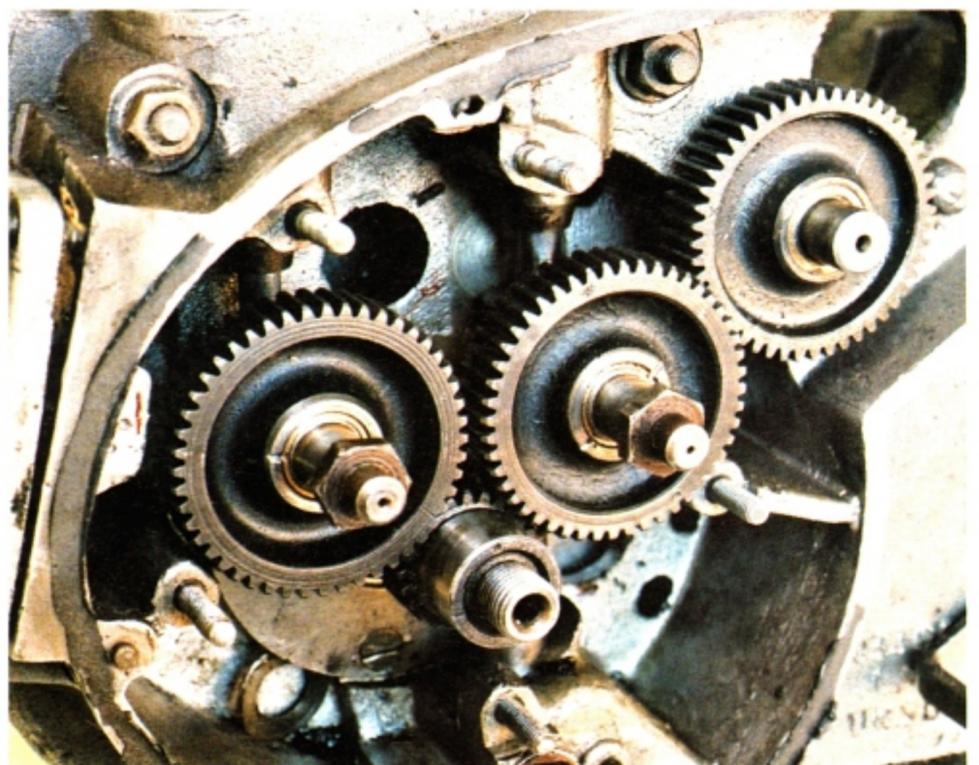
**Scharfes Gerät, scharfer Schriftzug: ein Geschenk von Freunden an Carsten Schmidt**

im Bedarfsfall den richtigen Magnetzündker bei dem AWO-Händler seines Vertrauens.

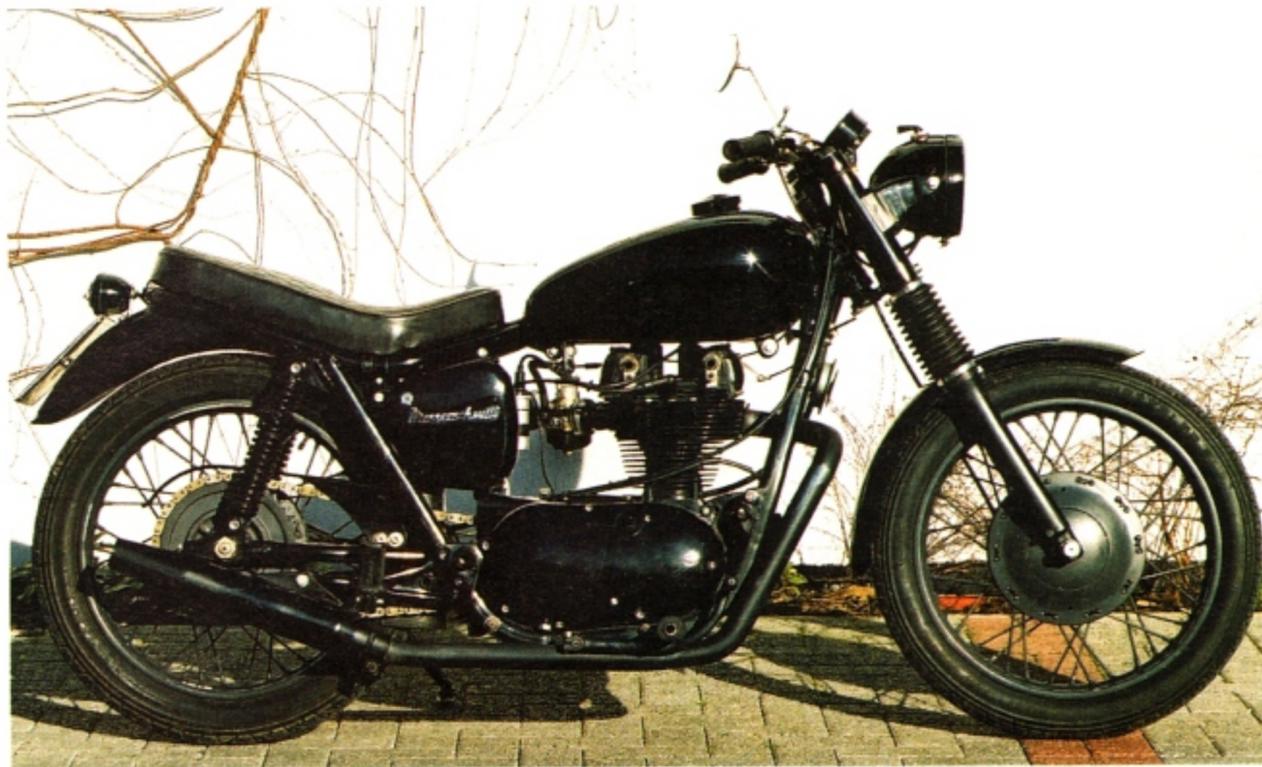
Ach ja: Und sollte es noch an geeigneten Felgen mangeln, so bieten die Produkte des

**Junak-Nachbauteile aus dem ehemaligen Ostblock sind meist echter Schrott und das Geld nicht wert, warnt Thomas Masella**

einstigen sozialistischen Bruderlandes Alternativen. Denn die 19-Zoll-Felgen der Dnepr passen perfekt in der Punzung. „Nachbauteile aus dem ehemaligen Ostblock sind von durchwachsender Qualität, das meiste ist Schrott und das Geld nicht wert“. Um den Ölverlust an den Stößelrohren in Grenzen zu halten, empfiehlt Masella O-Ringe statt der Originaldich-



**Auch wenn vieles bei einer Motorregenerierung ausgetauscht werden muss, die massiven Steuerräder des Ventiltriebs können in den meisten Fällen weiterverwendet werden**



**Böser Radikalumbau: Porschekolben, hohe Verdichtung, offener Amal-Vergaser, Custom-Style. Carsten Schmidt weiß wie eine originale Junak aussieht und pfeift auf Originalheimer**

tungen einzusetzen. „Dann ist ein für alle mal Ruhe“, verspricht er.

Nervig findet Masella die ständigen Vergleiche mit englischen Zweiradprodukten der fünfziger und sechziger Jahre, von denen er eine ganze Sammlung in den Garagen stehen hat. „Äußerlich mag das stimmen. Völlig unenglisch ist aber zum Beispiel die Ventileinstellung über exzentrische Kipphebelwellen“, so der Engländerfan, der seit Jahren BSA und AJS fährt. „Außerdem findet sich, im ganz unenglisch eher kurzhubigen Motor, nur die Primärkette, während alles andere über Zahnräder läuft. Auch der Fußschalthebel ist links angebracht“.

Voll auf Leistung und optische Individualität setzte dagegen Markenkollege Carsten Schmidt. Wie Engelchen und Teufelchen stehen seine tiefschwarze und Masellas cremefarbene Junak nebeneinander. „Ich habe einen Porschekolben eingebaut,

der hat so eine schöne Nase“, grinst er. Und um die Verdichtung noch einmal zu erhöhen, nahm der Kraftfahrzeugmeister gleich Material an Kopf und Zylinderfuß ab. Vergrößerte Ein- und Auslasskanäle und Ventile von Münchner und Stuttgarter Automobilherstellern sorgen für eine entsprechend ausreichende Beatmung des Aggregats. Das Ergebnis kann sich sehen und hören lassen: ein echter Brüllmotor, der seine Lebensäußerungen durch ein Harley-Sportster-Endrohr in die Gegend trompetet. Während Masellas Maschine gelassen dahinstampft, verlangt das schwarze „Biest“ mit seinem offenen Amal-Vergaser nach einer sportlichen Hand und Drehzahlen. Nur eine andere Nockenwelle fehlt dem Junak-Treiber noch zum Glück, aber die ist bereits bei Markenfreund Andreas Häring in Arbeit. Und an der Optik läßt Schmidt keine Kritik zu. „Ich weiß, wie eine originale Maschine aussehen

müsste, aber ich lasse mich nicht von Originalheimern gängeln“, vertritt Schmidt selbstbewußt seinen individuellen Weg. „Messerschmitt“ steht auf dem Seitendeckel der „Black-Beauty“, denn ein Freund fand das Gerät so scharf, dass er Schmidt den Schriftzug schenkte.

Eine selbstgebaute, vorverlegte Fußrastenanlage („da sitzt man einfach besser“) gehört ebenso dazu wie eine knappe, sportliche Sitzbank. Aber auch ein originaler Lenker wurde montiert. „An dem gefällt mir, dass Kupplungs- und Bremsgriff angelötet sind“, so Schmidt. Schlicht ist Trumpf beim Custom-Style inspirierten Umbau der Schmidt-Junak.

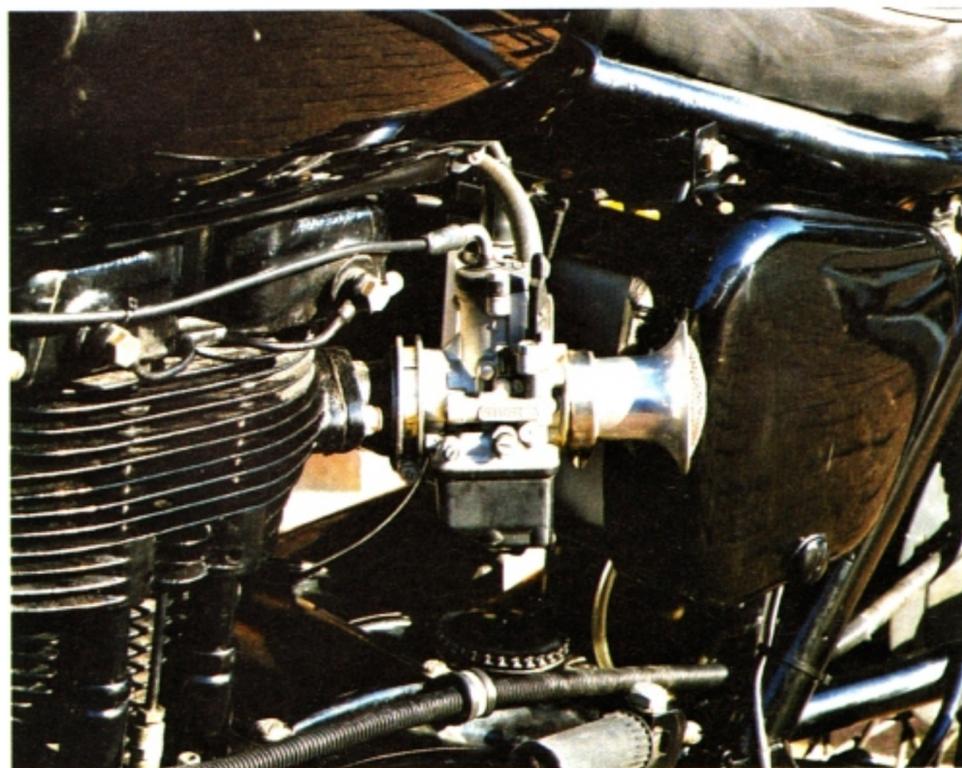
Besonderen Spaß hatte der findige Schrauber mit seiner Kupplung. Während die in anderen Maschinen einwandfrei funktioniert, machte sie Schmidt nur Probleme. „Ich habe mir extra Naturkork besorgt und ein Werkzeug zum Ausstanzen der Stücke gebaut, aber das verdammte

## **Der Erfolg gibt Schmidt recht, denn bereits seit über fünftausend Kilometern verrichtet der leistungssteigerte Motor trotz sportlicher Fahrweise klaglos seinen Dienst**

Ding wollte einfach nicht funktionieren“, ärgert er sich noch heute. Verstärkte Federn brachten nur brachiale Handkräfte mit sich, also entschloss sich der Fachmann zur Radikalkur. „Ich habe das gesamte Kupplungspaket einer Yamaha RD 250 genommen und es auf den originalen Adapter geschraubt“, beschreibt er in Kurzform den Umbau. Seitdem ist Ruhe und andere Junak-Fahrer bemerken anerkennend nickend den positiven Unterschied zur Originalkupplung.

Auch die Vorderradgabel einer Yamaha-Zweitakt-Zwiebacksäge fand Eingang in den Umbau. „Schließlich will ich ja die Motorleistung auch ausnutzen und zügig vorankommen, dafür sind die ausgeklappten alten Originalgabeln selbst im guten Zustand nicht geeignet“, findet der 43-jährige. Der Erfolg gibt Schmidt recht, denn bereits über fünftausend Kilometer tut der heiße Motor klaglos seinen Dienst.

Eine Standard-Junak für den Alltagsbetrieb bewegt dagegen Ulrich Nehr Korn. Der Braunschweiger, eingefleischter Enduro- und Gespannfahrer sowie NSU-Max-Fan, hat sich die letzten drei Jahre durch seine polnische Liebe geschraubt. „Ich wollte eigentlich immer eine BSA haben, da ist mir die Junak über den Weg gelaufen“, erinnert sich Nehr Korn. Auch er hat ähn-



**Da lacht das Herz: der offene Amal-Vergaser beatmet den hochverdichteten Motor von Carsten Schmidt's „Black Beauty“. „Natürlich alles eingetragen“, schwört Schmidt augenzwinkernd**

lich wie Masella und Schmidt fast sämtliche Motorinnereien mit den üblichen Verbesserungen und Westteilen erneuern müssen. „Der Serienkram war einfach Schrott“.

Während die anderen beiden Junak-Treiber auf fünfziger Einbereichsöl schwören, fährt Nehr Korn simples Kaufhausöl in seinem erstaunlich trockenen Motor. Und das bereits seit rund zehntausend relativ pannenfreien Kilometern.

Einen besonderen Umbau leistete sich Andreas Häring aus Wolfenbüttel. Denn auf der Suche nach günstigen Ersatzteilen für verschlissene Zylinder/Kolben-Kom-

**Für die Junak passen auch preisgünstige Ersatzteile aus dem Volkswagen-Programm. Damit sie läuft und läuft und läuft...**

binationen waren bereits findige Polen auf Ware aus dem Volkswagen-Regal gestoßen. „Nur 125 Mark habe ich für Zylinder und Kolben aus dem 1600er Bulli-Motor bezahlt“, erinnert sich Häring an die Wohltat fürs Portemonnaie des Familienvaters. Kleinigkeiten wie das Aufbohren des Motorgehäuses und die Ausarbeitung des Zylinderkopfes, der über den dicken VW-Zylinder gestülpt werden musste, erledigte der praxiserfahrene Diplomingenieur gleich selbst. Auch der Kolben wurde am Boden abgedreht. „454 Kubikzentimeter Hubraum und eine Verdichtung von acht zu eins hat der Motor jetzt“, so Häring, „und die Bohrung ist von 75 auf 85,5 Millimeter gewachsen“.

Eine weitere Besonderheit der Junak und ein Problempunkt durch mangelnden Ersatzteilnachschub sind die Nockenwellen



Den Klang hat die Junak M 10 mit den britischen Schwestern gemein. Die Technik weniger

**Technische Daten Junak-Motorräder**

**Motorrad Typenbezeichnung M 07:**

Produktionszeit 1956-1960, Viertakt-Einzyylinder-ohv-Motor, Trockensumpfschmierung, Bohrung: 75 mm, Hub: 75 mm, Hubraum: 349 ccm, Verdichtung: 6,8, Leistung: 17 PS (12,5 kW), bei 5500/min, Max. Drehmoment: 24 Nm bei 4000/min, Vergaser: Amal 247/117/R, Durchmesser 25,4 mm, Elektrik: 6 Volt, Magnetzündung, Lichtmaschinenleistung: 45 Watt, Vier-Scheiben-Ölbakcupplung, Klauengeschaltetes Vierganggetriebe, Motor-gewicht (inkl. Getriebe) 63 kg, Vorderrad: 3.50x19, Hinterrad: 3.50x19, Gewicht vollgetankt 190 kg, gefertigte Stückzahl: 11 116 Maschinen.

**Junak-Seitenwagen WB 1:** Stückzahl: 6297

**Motorrad Typenbezeichnung M 10:** Produktionszeit 1960-1965, Einzyylinder-ohv-Motor, Trockensumpfschmierung, Bohrung: 75 mm, Hub: 79 mm, Hubraum: 349 ccm, Verdichtung: 7,0, Leistung: 19 PS (14 kW) bei 6000/min, Max. Drehmoment: 27 Newtonmeter bei 3800/min, Batterie: 6V/14 Ah, Vergaser: GM-26 (Bohrung 26 mm), Elektrik: 6 Volt, Magnetzündung, Lichtmaschine: ZWEM P9A, Leistung: 45 Watt, Lichtmaschinenregler: RG9A, 6V, 8 Amp., Vier-Scheiben-Ölbakcupplung, Vierganggetriebe (Übersetzungsverhältnisse: 1. Gang=3,04, 2.Gang=1,97, 3.Gang 1,296, 4.Gang=1,00), Motorgewicht (inkl. Getriebe): 58 kg, Vorderrad: 1.85x19, Hinterrad: 3.50x19, Gewicht vollgetankt: 200 kg, gefertigte Stückzahlen: rund 77 000 Maschinen

**Zwei Prototypen:**

Iskra (Funke) M 14  
Vollverkleideter Zweizylinder-Viertakter, 24 PS, 140 km/h, Kurzschwinge vorne, MZ-Kettenkasten

**Äußerliche Unterschiede zwischen M 07 und M 10:**

Lampenverkleidung und Gepäckträger auf dem Tank, Kotflügel weiter heruntergezogen, geschlossener Kettenkasten, Kurbelwelle ohne Ruckdämpfer. Insgesamt ist die M 10 auf Grund der verbesserten Materialqualität und der sorgfältigeren Verarbeitung die bessere Wahl.

**Preis:** brauchbare Restaurierungsbasis ab 300 Euro

**Adresse ehemaliges Junak-Werk, heute Automobilteilehersteller**

„Polmo“  
71-347 Szczecin  
Al. Wojska Polskiego 186  
Polen  
www.junakmotor.pl

**Junak-Treffen:**

Fehrbellin/Brandenburg  
Kontakt:  
Hans-Jürgen Nagel  
(0174) 412 24 74



Drei Männer, drei Junak-Varianten. Perfekt restauriert, individuell und alltagstauglich

des polnischen Produkts. „Beide haben sieben Millimeter Hub, aber unterschiedliche Profile“, so Häring, „am Anfang hatte ich das gar nicht bemerkt und sie beim Einbau vertauscht“. Aber Andreas Häring dachte weiter: „Ich wollte Nockenwellen mit einem optimalen Hub nachfertigen lassen, den ich über ein Computerprogramm errechnet habe“. Doch die Suche nach Firmen, die Zahnräder und Rundprofile zur Nockenwellenherstellung produzieren konnten, erwies sich als ebenso schwierig wie das Auffinden eines geeigneten CNC-Fräsbetriebs in der Region, der ein Herz für Oldtimer-Kleinteileserien hatte. Jetzt werden die Nocken in einem Nockenwellen-Spezialbetrieb nachgefertigt.

Auch Junak ist mittlerweile wieder auf-erstanden. In Polen werden unter dem traditionsreichen Namen Motorräder mit 250 Kubikzentimeter gefertigt. Eingebaut sind Suzuki-Nachbaumotoren von Hyosung. □