

Oldtimer Praxis

nur 1,70 €

Technik · Tipps · Termine

4 April 2002

€ 1,70

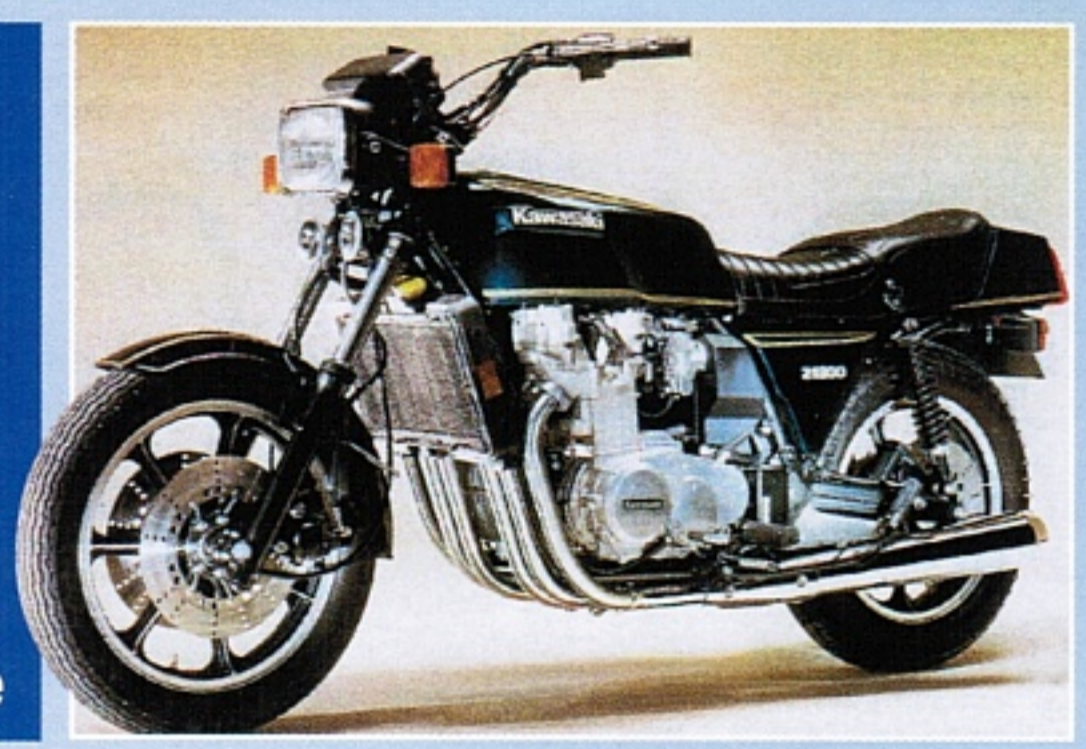
A € 1,85 · H sfr 3,30 · B € 1,95 · I € 2,20 · L € 1,95
NL € 2,25 · E € 2,10 · DM dkr 18,00 · N nkr 26,00 · S skr 20,00

VF MEDIEN
GRUPPE MAINZ



Nachwuchsarbeit: Die Story eines Citroën 2 CV, den ein 17-jähriger Hobby-Novize in perfekten Zustand brachte

Wenn es auch mal sechs Zylinder und mehr als 300 Kilo sein dürfen: Kawasakis Z 1300 unter der Lupe



Tipps und Technik

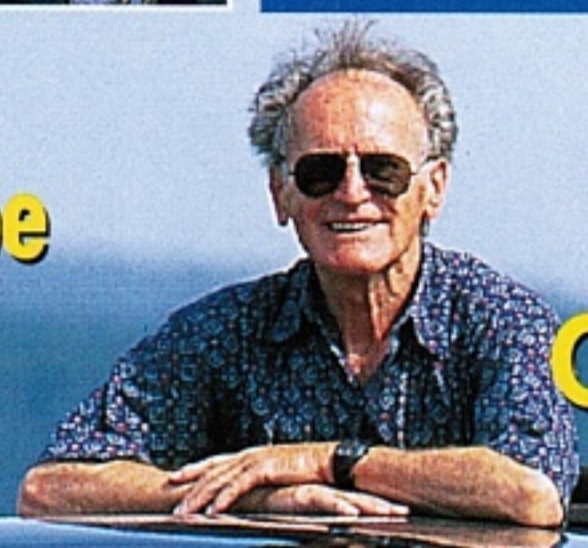
So werden Getriebe richtig überholt

Saisonbilanz

Triumph-Competition

Viertakter aus Polen

Die Motorräder von Junak



Der Kult-Bulli lebt!

VW Samba-Bus



In erster Hand: 40 Jahre unterwegs mit dem Rekord A

Kerniger Kerl

Junak – der deftige Eintopf aus Polen



Auf den ersten Blick wirkt sie wie der klassische, englische Eintopf der fünfziger oder sechziger Jahre: Einzylinder-ohv-Motor, elegante Linie mit Lampenverkleidung und Tankgepäckträger á la Triumph und eine echt britische Aussprache. Doch die Junak – was kerniger Junge, Pionier oder Pfadfinder heißt – ist so polnisch wie der Rotkohl-Eintopf Barszcz...

Der Mangel an Automobilen im Nachkriegspolen ließ ebenso wie im Westen nur das Motorrad als kostengünstige Alternative übrig, um die Bevölkerung mobil zu machen. Ein Motorrad musste her, und dessen Entwicklung wurde dem Stettiner Werk „Polmo“ übertragen, einem Ableger des Traktorenwerkes „Ursus“. Dort war einst das NSU-Kettenrad vom Band gelaufen, vor dem Zweiten Weltkrieg hatte das Unternehmen unter dem Namen Stoewer firmiert und motorisierte Dreiräder, Repräsentationswagen und geländegängige Fahrzeuge wie den Stoewer R 200 produziert. Beste Voraussetzungen also, um hier eine Motorradproduktion aufzulegen.



Als wär's eine britische Lady: Tatsächlich handelt es sich bei der Junak um kein billiges Plagiat der Insel-Bikes, sondern um ein eigenständiges Konzept

1956 war es soweit: Die ersten Junak mit der Bezeichnung M 07 verließen die Polmo-Werkshallen und fanden reißenden Absatz beim nach Mobilität dürstenden Volk. 17 PS bei 5500 U/min mobilisierte das mit 75 Millimeter Bohrung und 79 Millimeter Hub leicht langhubig ausgelegte 350-ccm-Triebwerk. 1960 lancierte Junak das Nachfolgemodell M 10 mit nun 19 PS bei 6000 Touren bei ansonsten unveränderten Eckdaten. Anfang der sechziger Jahre stellten die Junak-Männer die Leistungsfähigkeit ihrer Kreation beim Six-Days-Einsatz in Garmisch-Partenkirchen unter Beweis – mit erstaunlichem Erfolg: Der polnische Eintopf deklassierte in Halbliter-Spezifikation die internationale Konkurrenz!

Bis 1965 sollten rund 90.000 Maschinen in den verschiedensten Varianten mit Seitenwagen, als Lastendreirad oder Kabinenroller folgen, dann wurde auch der Ostblock vom „Autowahn“ erfasst. In der Folge landeten die „kernigen Jungs“ reihenweise auf dem Schrott, nachdem sie ihre Erstbesitzer jahrelang treu und brav mit Aktentasche auf dem Gepäckträger zum Arbeitsplatz in der Solidarnosz-Werft oder mit Seitenwagen und Familie in die Sommerfrische an die Ostsee geschaukelt hatten. Nur wenige Exemplare überlebten vergessen in Kellern und Scheunen.

Andere fielen der im Ostblock aufkeimenden Easy-Rider-Szene in die Hände. Die Film-Harleys standen auch hinter dem eisernen Vorhang Pate bei gnadenlosen Umbauten, die einen Hauch des Traums vom ach so freien Westen in den sozialistischen Alltag bringen sollten – heu-

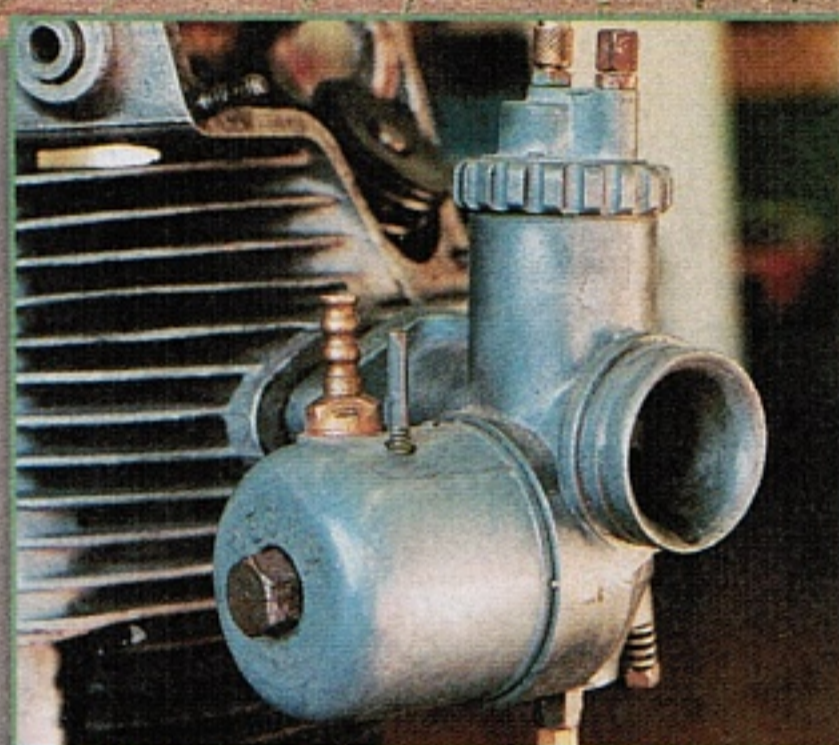
te kann man die Produkte mit Hirschge-
weih-Lenkern, vorverlegten Fußrastenan-
lagen und Stars-and-Stripes-Tanks auf
polnischen Motorradtreffen bewundern.

„Man findet kaum noch eine Junak im
Originalzustand“, weiß Junak-Restauro-
rierer Thomas Masella aus Wendeburg bei
Braunschweig daher auch zu berichten.
Aber nicht nur weil Chopperfreaks sie
zum Objekt ihrer Begierde erwählt ha-
ben. „Manche Komponenten sollte man
einfach austauschen, um das Motorrad
alltagstauglich zu machen – die Mate-
rialqualität ist doch recht bescheiden.“
Auch Masellas Maschine, einst als Ge-
spann mit originalem Junak-Seitenwa-
gen gekauft, zieren heute Teile westli-
cher Produktion, die aber den Gesamt-
eindruck der Maschine kaum verändern
und sich nur Kennern offenbaren.

„Die originalen Federbeine sind Müll, ich
habe BMW-Dämpfer der /5- und /6-Serie ver-
baut“, verrät der Karosseriebaumeister. Wobei
allerdings der äußere Eindruck durch den Bei-
behalt der originalen Hülsen erhalten blieb. Um
bessere Fahrleistungen zu erzielen, wanderte
der originale Pegaz-Polska-Vergaser ebenso in
die Originalschrottkiste wie der Geschwindig-
keitsmesser – selbst ein Tachospezialist war
nach zwei Instandsetzungsversuchen an dem
Gerät gescheitert. Jetzt tut in der Lampenver-
kleidung zuverlässig ein fast baugleicher, neu-
er Nachbautacho für nur 30 Euro vom Teile-
markt seinen Dienst.

Auch die originale Auspuffanlage hatte sich
per Oxidation aufgelöst und wurde durch eine
Eigenbaulösung ersetzt. „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 30.000 echten Ost-
block-Kilometern gnadenlos zerritten“, erinnert
sich der Meister an den Anblick im Inneren.
Nockenwellen, Kipphebel, Stößel, Kolben – al-
les war hin, weil von zu weichem Material. Die
Kurbelwelle wurde neu gelagert – dank Norm-
lagern kein Problem – und der Hubzapfen nach-
gefertigt. Und da keine Originalkolben zu be-
schaffen waren, tut jetzt in Masellas M 10 einer
aus dem Fiat-Ersatzteilregal seinen Dienst. „Die
Ventilführungen habe ich selbst gefertigt, die
Ventilfedern stammen von Yamaha und die Ven-
tile aus dem Standard-Katalog von TRW“, be-
richtet der Spezialist, weist aber darauf hin, dass
auch Ventile aus dem Guzzi-Programm als Al-
ternative verbaubar seien.

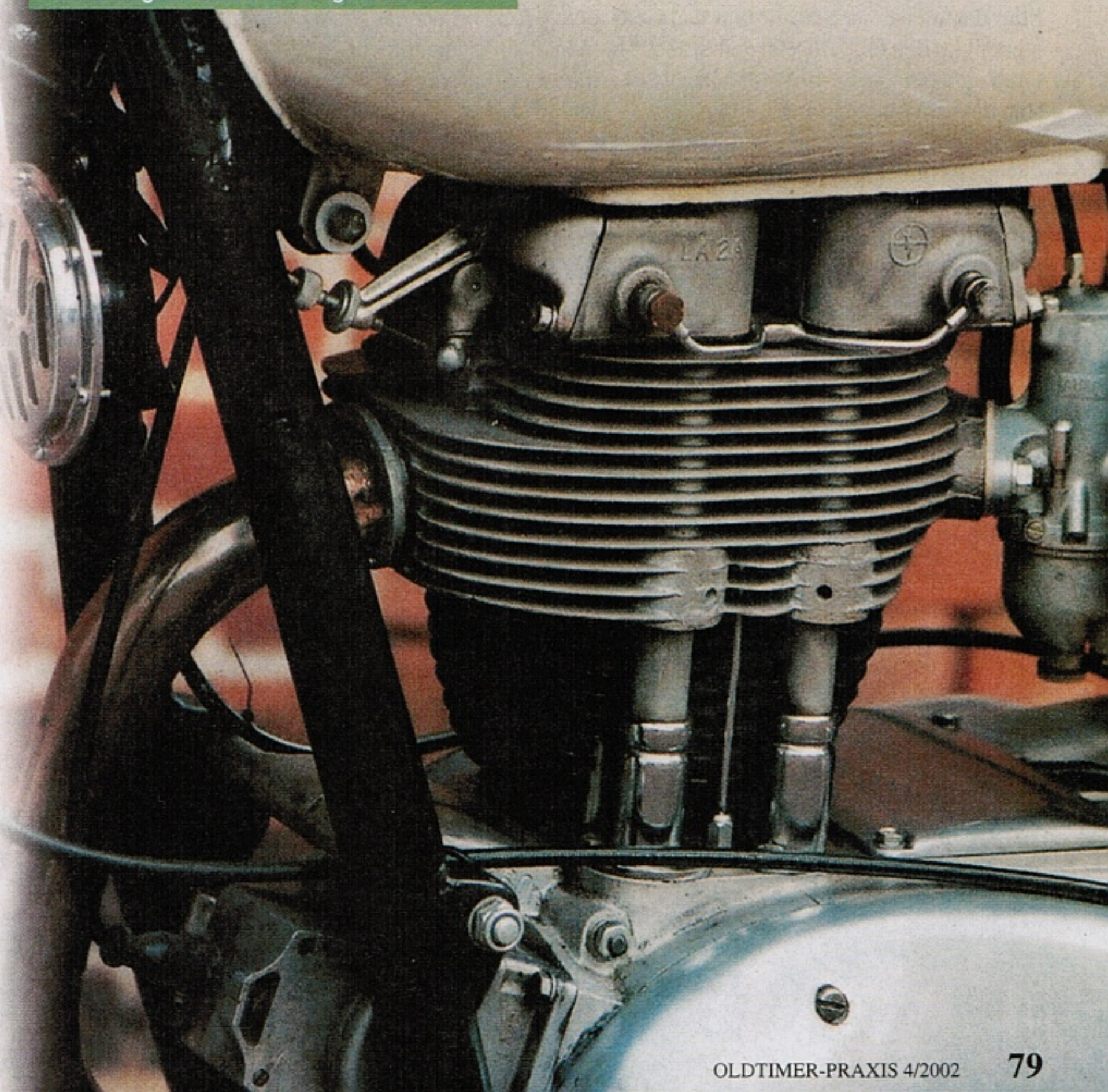
Das Getriebe musste Masella lediglich neu
ausbuchen, und als Primärkette verwendete er
ein Produkt aus dem Hause Opel, das ur-
sprünglich für einen braven Kadett bestimmt
war. „Sollte die mal nicht greifbar sein, dann tut
es auch eine Steuerkette mit vernietbarem
Schloss aus dem Hause DaimlerChrysler“, so
der Fachmann. Bei Problemen mit der Licht-
maschine greift er zu Teilen von der BMW R35,
passende Magnetzündler findet der geneigte Ju-
nak-Schrauber beim AWO-Händler seines Ver-
trauens. Ach ja: Und sollte es noch an geeigne-



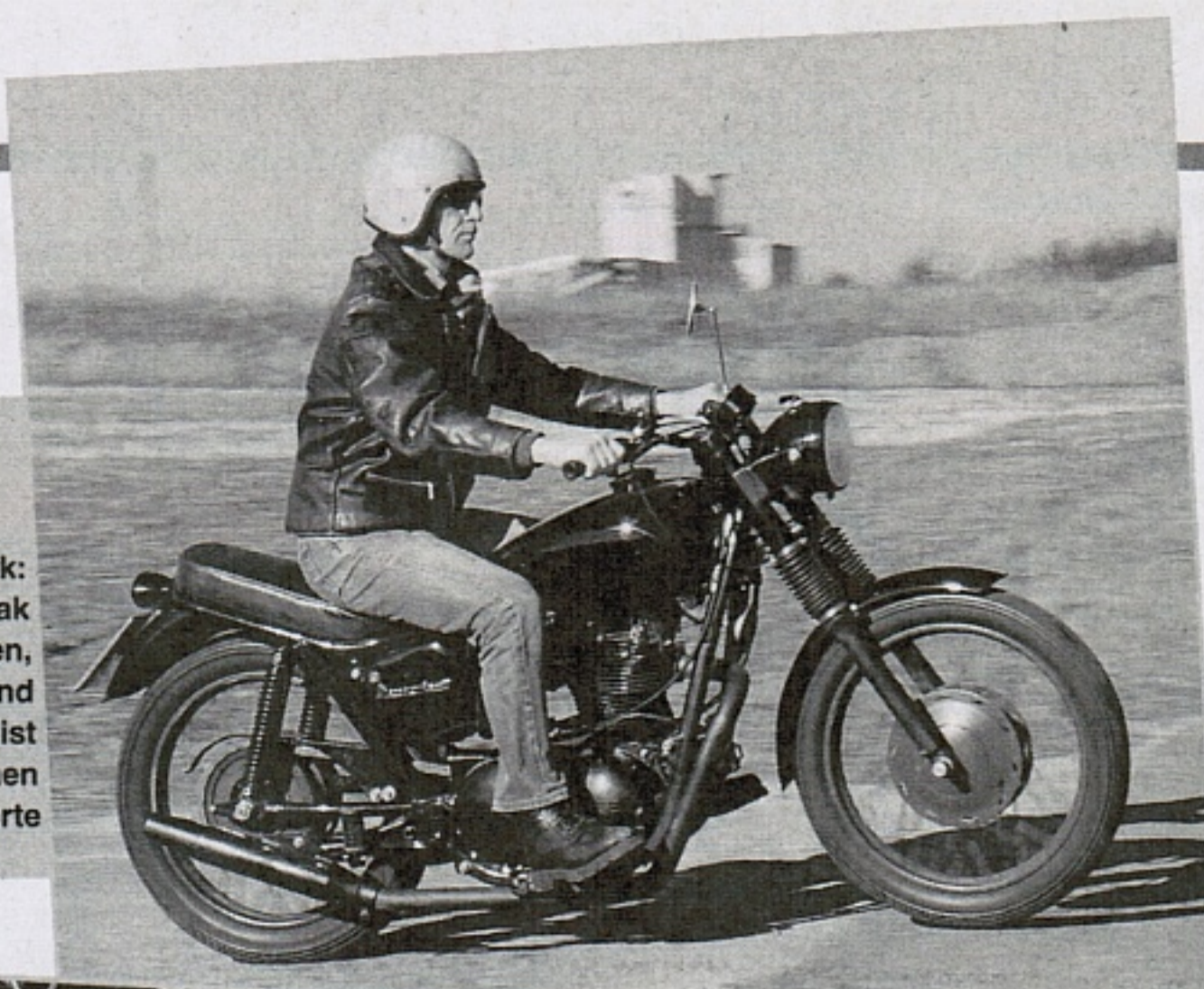
Nur fürs Foto: Wer fahren will, legt den Pegaz-
Polska-Vergaser bald in die Originalteilekiste

Kaputt? Alles! Ersatzteile? Keine!
Es bedurfte tiefer Eingriffe, um diese Junak nach
vier arbeitsamen Jahrzehnten im Sozialismus
wieder in guten Zustand zu versetzen

Junak



Schwarz & stark:
Carsten Schmidts Junak
mit Porsche-Kolben,
Amal-Vergaser und
erhöhter Verdichtung ist
von der sportlichen
Sorte



Getarnt: Das Hebelchen verrät die BMW-Stoßdämpfer unter den Junak-Blechkülsen



Edel: Die schnittige Lampenverkleidung ist eine Augenweide, der eingebaute Tacho indes Müll

ten Felgen mangeln, so bieten die Produkte des einstigen „großen Bruders“ Alternativen, denn die 19-Zoll-Felgen der Dnepr passen perfekt in der Punzung. „Nachbauteile aus dem ehemaligen Ostblock sind von durchwachsener 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 Originaldichtungen einzusetzen. „Dann ist ein für alle mal Ruhe“.

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 Ventil-

einstellung über exzentrisch gelagerte Kipphebelwellen“, so der Engländerfan, der seit Jahren BSA und AJS fährt, „außerdem findet sich im ganz unenglisch eher kurzhubigen Motor nur eine Primärkette, während alles andere über Zahnräder läuft. Auch der Fußschalthebel ist links angebracht.“

Voll auf Leistung und optische Individualität setzt 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“,

Drei Mann, drei Konzepte: Carsten Schmidt mag's individuell, Ulrich Nehr Korn suchte was für den Alltag, Thomas Masella ist der Restaurierer mit Hang zu Engländern



grinst er. Um die Verdichtung weiter zu erhöhen, nahm der Kraftfahrzeugmeister gleich Material an Kopf und Zylinderfuß ab. Vergrößerte Ein- und Auslasskanäle und Ventile von Münchner und Stuttgarter Autoherstellern sorgen für erhöhten Gasdurchsatz. Das Ergebnis kann sich sehen und hören lassen: ein echter Ballermann, 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 flotten Drehzahlen – angesichts des recht kurzen Hubs kein Problem. 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 originale Maschinen aussehen, aber ich lasse mich nicht von Originalheimern gängeln“, vertritt er seinen Weg. „Messerschmitt“ steht auf dem Seitendeckel – ein Freund fand das Gerät so scharf, dass er Schmidt den Schriftzug schenkte.

Besonderen Spaß hatte der findige Schrauber mit seiner Kupplung. Während die Vierscheiben-Ölbadekupplungen in anderen Maschinen einwandfrei funktionieren, machte sie Schmidt nur Probleme. „Ich habe mir extra Naturkork besorgt und ein Werkzeug zum Ausstanzen der Stücke gebaut, aber das verdammte Ding wollte einfach nicht funktionieren“, ärgert er sich noch heute. Also entschloss sich der Fachmann zur Radikalkur. „Ich habe das gesamte Kupplungspaket einer Yamaha RD 250 genommen und es auf den originalen Adapter geschraubt“,

Die Adresse

Thomas Masella
Peiner Straße 5 a
38176 Wendeburg

beschreibt er in Kurzform den Umbau. Seitdem ist Ruhe und andere Junak-Fahrer bemerken anerkennend den positiven Unterschied in Sachen Handkraft zur Originalkupplung.

Auch die Vorderradgabel einer Yamaha fand Eingang in den Umbau. „Schließlich will ich ja die Motorleistung auch ausnutzen und zügig vorankommen, dafür sind die ausgeschlagenen alten Originalgabeln selbst in gutem Zustand nicht geeignet“, findet der 43-Jährige.

Eine Standard-Junak für den Alltagsbetrieb bewegt dagegen Ulrich Nehr Korn. Der Braunschweiger, eingefleischter Enduro- und Spannungsfahrer und 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 fast sämtliche Moto-

rinnereien mit den üblichen Verbesserungen und Westteilen erneuern müssen. Während die anderen beiden Junak-Treiber auf 50er Einbereichsöl schwören, fährt Nehr Korn Kaufhausöl in seinem erstaunlich trockenen Motor. Und das bereits seit rund zehntausend relativ pannenfreien Kilometern. Konis sorgen bei Nehr Korn für ansprechenden Fahrkomfort.

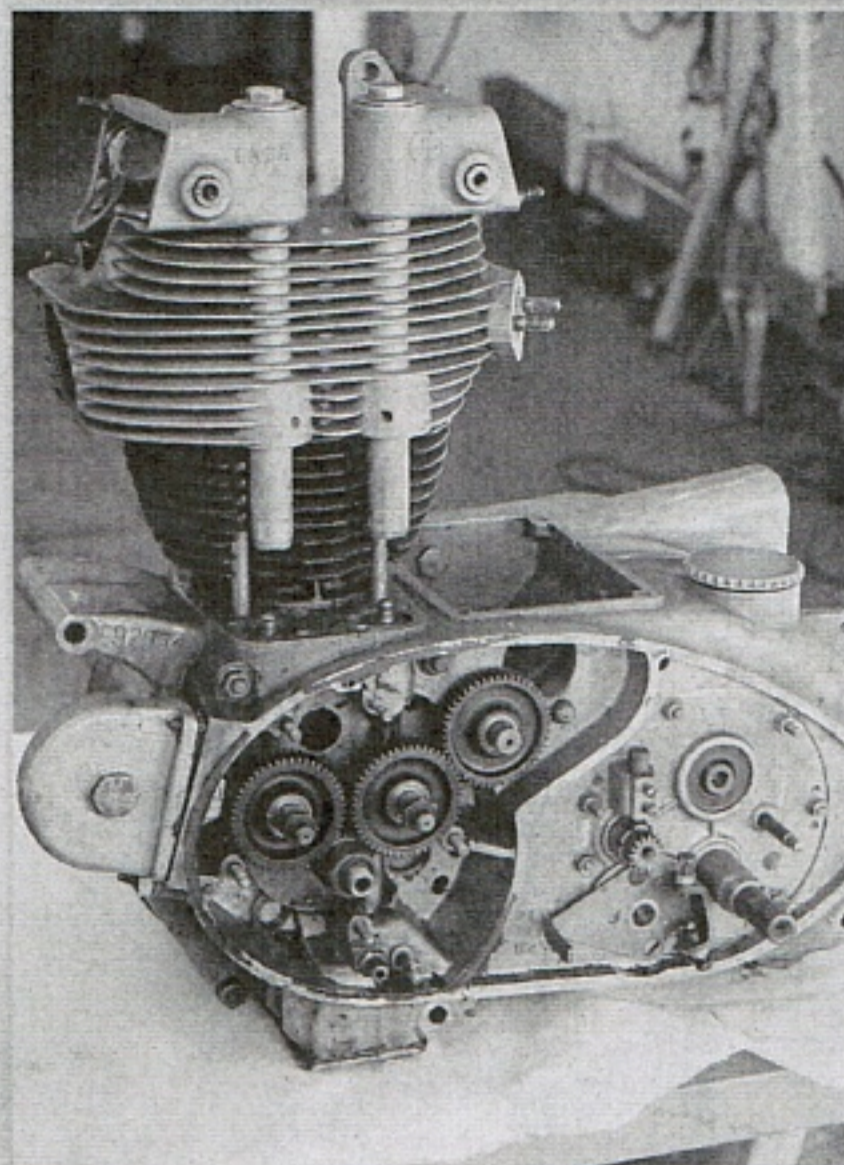
Einen besonderen Umbau leistete sich Andreas Häring aus Wolfenbüttel. Auf der Suche nach günstigen Ersatzteilen für verschlissene Zylinder/Kolben-Kombinationen waren bereits findige Polen auf Ware aus dem Volkswagen-Regal gestoßen. „Nur 125 Mark habe ich für Zylinder und Kolben aus dem 1600er Bulli-Motor bezahlt“, erinnert sich Häring, der als praxiserfahrener Diplomingenieur das nötige Aufbohren des Motorgehäuses und die Modifikationen am Zylinderkopf selbst übernahm. Auch der Kolben wurde am Boden abgedreht. Das Ergebnis: „Die Bohrung ist von 75 auf 85,5 Millimeter gewachsen. 454 Kubikzentimeter Hubraum und eine Verdichtung von acht zu eins hat der Motor jetzt. Damit geht es ordentlich vorwärts“, lacht Häring.

Eine weitere Besonderheit der Junak und ein Problem wegen mangelnden Ersatzteilnachschubs sind die Ein- und Auslassnockenwellen des polnischen Produkts. „Beide haben sieben Millimeter Hub, weisen aber eine andere Kurve auf“, so Häring, „am Anfang hatte ich das nicht bemerkt und sie beim Einbau vertauscht.“ Erst ein Markenkollege brachte des Rätsels Lösung. Aber Häring dachte weiter. „Ich wollte Nockenwellen mit einem optimalen Hub bauen lassen, den ich über ein Computerprogramm errechnet habe.“ 9,5 statt der originalen sieben Millimeter sollten es schließlich sein. „Bei einem Spezialbetrieb habe ich zehn Stück für den Eigenbedarf aufgelegt – ein teurer Spass“, erinnert sich Andreas Häring.

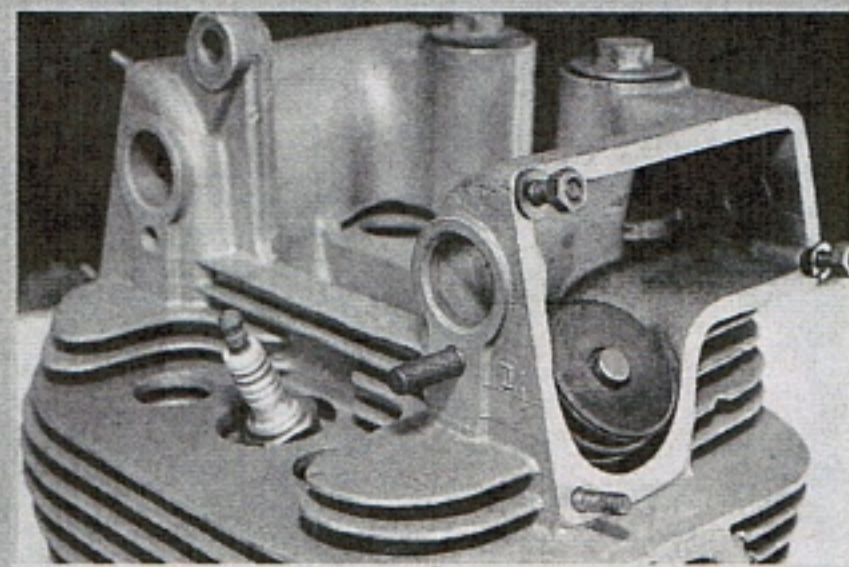
Auch die Elektrik hat der TÜV-Mann im Griff. Als britisches Zitat ist die Original-Elektrik mit Plus an Masse verbaut worden. „Ich habe das geändert und den Kabelbaum und Regler von der BMW R 27 montiert, seitdem ist Ruhe“, beschreibt Häring die Radikalkur.

Was sollten angehende Junak-Fan beachten? „Auf jeden Fall eine M10 kaufen, die insgesamt hochwertiger ist als die frühen Modelle. Aber wer nicht selbst drehen oder fräsen kann oder wirklich gute Freunde hat, die das können, sollte auch davon die Finger lassen“, meint Thomas Masella. Alle anderen haben Glück. Denn obwohl die Junak ein wunderschönes Motorrad mit bestechenden Eigenschaften ist, findet sie in der Szene kaum Beachtung – entsprechend niedrig sind die Preise. Dass das so bleibt, darf bezweifelt werden; auch AWOs bekam man einst nachgeworfen, heute liegen sie preislich fast auf BMW-Niveau. Bouillabaisse, heute eine Delikatesse, hat mal als Fischsuppe für arme Leute angefangen, vielleicht steht Barszcz, der polnische Kohl-Eintopf, ja auch kurz vorm Durchbruch in die Haute Cuisine?

Guntram Jordan



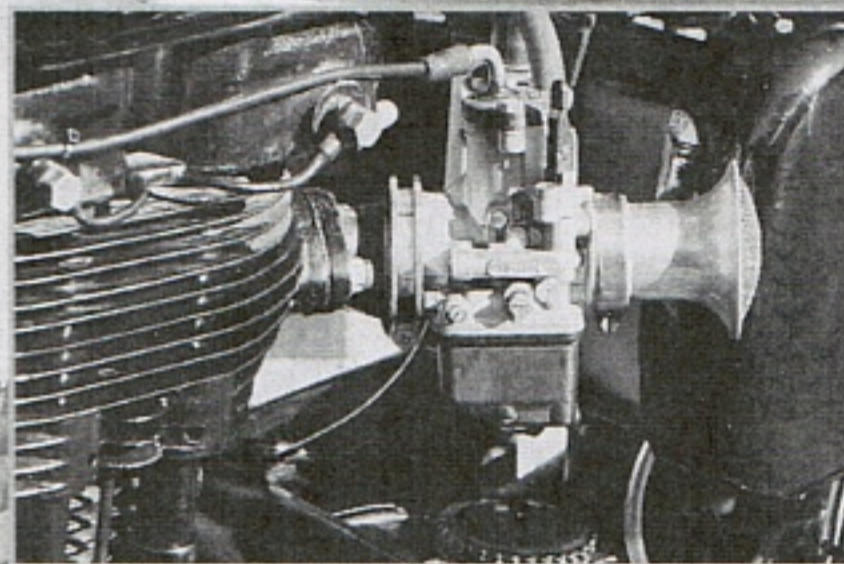
Englisch? Hier rotiert nur die Primärkette zum Kassettengetriebe, den Rest steuern Zahnräder



Bei diesen Wartungs-„Toren“ macht das Einstellen der (Guzzi-) Ventile Spaß



Ersatzkolben finden Junakisti im Fiat- oder Porsche-Teillager – oder samt Zylinder bei VW



Tief einatmen: Schmidts Junak atmet ihren erhöhten Luftbedarf durch einen Amal-Vergaser



Exzentrisch gelagerte Kipphebelwellen machen die Ventileinstellung zum Kinderspiel

