

2003/1

MEGJELNIK HAVONTA – ÁRA: 700 FT

ELŐFIZETŐKNEK: 600 FT

Veterán

A U T Ó É S M O T O R

LENGYEL BARÁT

JUNAK M10



AZ ARANYKOR VÉGE:

LANCIA FULVIA 1.3 S



BUSZÓZÁS AZ IKARUSOK ELŐTT:
BÜSSINGEK PÉCSÉN

EGY ÉLET A MOTOROKÉRT ÉS A MOTOROZÁSÉRT:
URBACH LÁSZLÓ

BELGIUM ÜZENETE:

MINERVA AUTÓK



9 771417 140009



TÚL A LEGÉNYK

A lengyel motorkerékpár-ipar jellegzetes termékét, a Junak (magyarul legényt jelent a szó) egyhengerest **Ocskay Zoltán** próbálta ki, **Csikós Zsolt** készítette a felvételeket. A márka történetét **Jerzy Kossowski** írta meg.

Vannak motorkerékpárok, amelyeknek valahogy nincs szerencsájük. Nehéz körülírni a dolgot, tehát vegyünk inkább egy példát, a lengyel Junakot. Újonnan drága volt, kevesen jutottak hozzá, nem lett híres semmilyen kiemelkedő tulajdonságáról. Ellenben hamar kiment a divatból, jött a kétüteműláz, a pörgős P20-asok, MZ Trophyk idejekorán nyugdíjba küldték a lomha dohogót, amelynek jó harminc évet kellett várnia, hogy ismét motorzámba vegyék – most éppen a veteránrajongók. Hihetjük, Junakból aztán nincs

hiány, Dunát lehet rekeszteni a restaurált vagy eredeti darabokkal. Kellemetlen felfedezésünk rekesztésügyben: nemhogy Dunát, még Ipolyt sem!

Ahhoz, hogy üzemképes, szép állapotú Junakra leljünk, kis híján le kellett mennünk a térképről, mert bizony Szabás már majdnem Horvátországban van. A somogyi falu dolgos múltjáról három kastélyféle árulkodik (kettő sajnos romos), egyikben rehabilitációs intézet működik, amit csak azért hozunk szóba, mert ott dolgozik gondnokként Kiss Miklós, törté-

netünk hősének gazdája. E munkahely nagy előnye, hogy a Kiss család házatól néhány lépésnyire van, amit Miklós hátrányként is említ, hiszen így nincs módja motorkerékpárral munkába járni. A hiánypótlás érdekében időnként bukósakot ölt, és elindul világot látni. Junakkal.

– Első veteránmotorom egy BMW R35-ös volt, 1979-ben vettem, 2500 forintért. Tíz évig használtam, aztán jött egy Ural. Azt már csak egy évig tartottam meg, falánksága miatt eladtam. A következő



ORON

motorom, egy Cezeta robogó hét évig volt meg, azt követte az áhított Junak.

OLAJGONDOK

Kiss Miklós néha még decemberben is motorozik, feltéve, hogy nincs hó, mert arafelé a havat nem kotorják le az útról, inkább csak letapossák a járművek. Az igazi túrák ideje a nyár, és akkor néha Sopronba is elmotorozik a Junakkal, méghozzá bármiféle üzemzavar, javítás nélkül.

Kiss Miklós a motort Toponárról vette. Történetéről annyi tudott, hogy a ka-

posvári Malomipari Vállalatnál használták 1964-től, és aki egykor járt vele, az vásárolta meg, amikor nyugdíjba vonult. Valójában tehát egyetlen tulajdonosa volt a motornak, s a kilométerórában lévő százezres szám ellenére meglehetősen jó állapotnak örvendett. Fényezése ugyan már nem volt eredeti, és egy kissé stílustalan Pannónia oldalkocsi volt hozzácsatolva, de az alkatrészek szinte mindegyike vagy gyári volt, vagy még megvolt hozzá a garázsban.

– Egy ismerősöm kérdezte, érdekelné-e egy négyütemű motor. Mondtam, persze,

de nincs pénzem. Elmentünk megnézni, a gazdája dicsérte, mesélte, lejártak vele az Adriára. Kinyitotta a benzincsapot, kicsit „úsztatott”, harmadik rúgásra elindult. Járt kicsit, utána leállt, de mondtam, nekem ez már elég. Nem kolompolt, szép hangja volt. Az ára 70 ezer forint volt oldalkocsival. Kérdeztem, mennyibe kerül, ha nekem nem kell az oldalkocsi. Hát, úgy is lehet, akkor 50 ezer forint – volt a válasz. Ez már tetszett, de egy vasam sem volt, és nem is voltam hozzászokva, hogy ennyi pénzt adjak veteránmotorért. A szüleimet sikerült meggyőzőnöm – bár ők mindig ellene voltak, hogy régi motort vegyek –, kölcsönadtak, másnap már mentem is vissza. Addigra akadt, aki 55 ezret kínált érte.

Mivel Kiss Miklós szakmájára nézve fényező, a házilagos átfestés eltüntetésével kezdte a Junak újávarázsolását. Komoly feladat volt az MZ hátsó lámpa helyére eredetit találni, amely nagyon hasonlít a régi Jawa világítótesthez, de nem azonos vele. Kapott a motorhoz két túlméretes dugattyút gyűrűkkel, így a hengerfúrás után gyári alkatrészt használhatott. A főtengelyben 20 ezer kilométer van – mondta az eladó, és ezt igazolta is a jó állapot. A dinamót javítani kellett, igaz, a motorhoz adtak egy másikat és egy pótkarburátort is. Közismert, hogy a motor tömítetlensége miatt a dinamóval sok baj volt. Eredetileg gumigyűrű választja el a dinamót a forgattyúsháztól, vagy parafatömítés, ezt Miklós szimmerringgel cserélte fel, s most tökéletes.

– A Junak nagy csapdája, hogy az olajpumpa átengedi az olajat, így némi állás után magas olajsztint alakul ki a forgattyúsházban. Amikor beindítják a motort, a karterban keletkező túlnyomás miatt az olaj megpróbál kijutni a tömítéseknel. Kis idő múlva, amikor az olajpumpa már felnyomja az olajat, minden kiegyenlítődik. Ezért beindítás után egy ideig kis fordulaton kell járatni a motort, és akkor elkerülhető az olajfolyás. Ha valaki, például a rosszul beállított motor miatt, indítás után jó nagy gázfröccsenket ad, biztos lehet benne, hogy a dinamó nem sokáig fogja bírni, és másutt is megjelennek az olajfoltok.

Körüljárva a Junak M10-est, néhány ritka, eredeti alkatrész ötlük szembe. A kapcsoló és a markolatgumi gyakran idegen darabbal pótolta elem – itt mind eredeti. A kontroll-lámpák közül a bal oldali gyári, a jobb oldali orosz gyártmány. Csupán

Jellegzetes, szivar alakú hangtompítóval készült az M10 utolsó szériája



Kormányoszorító a békafejlámpában. Nagyon Junak

annyi a különbség, hogy a lengyelnek vaskerete van. A bal oldali lábtartógumi utángyártott, a többi, beleértve a hátsókat is, eredeti. A berugón nem volt gumi, a tengely recézése adta a szükséges tapadást. A csíkozás a restaurátor műve, akárcsak a felirat.

– A barátaim lebeszéltek, azt mondták, ne vegyek Junakot, mert sok váltóprobléma van vele, nem tölt a dinamója. Szerencsére az enyémre ezek a hibák nem jellemzők. Volt eset, amikor több mint 700 kilométert mentem vele egyszerre. Igaz, 70-80 kilométeres sebességgel. Eredetileg 48 fogú lánckerék van hátul, ezt én 42 fogúra cseréltem. Így nem pörög annyit a motor, és nincs rezonancia. Korábban 100 kilométer után elzsibadt a kezem. Két személlyel ritkán járok, az én súlyomon kívül esetleg a kempingezéshez szükséges csomagot kell vinnie. A gyári fogyasztás 4 liter 100 kilométerenként, nekem nem is fogyaszt annyit.

SZOLID ERŐ

Kiss Miklósnak igaza van, nem rezonál a motor, jó ötlet volt a hátsó lánckerék cseréje. Más kérdés, hogy nem tudom,

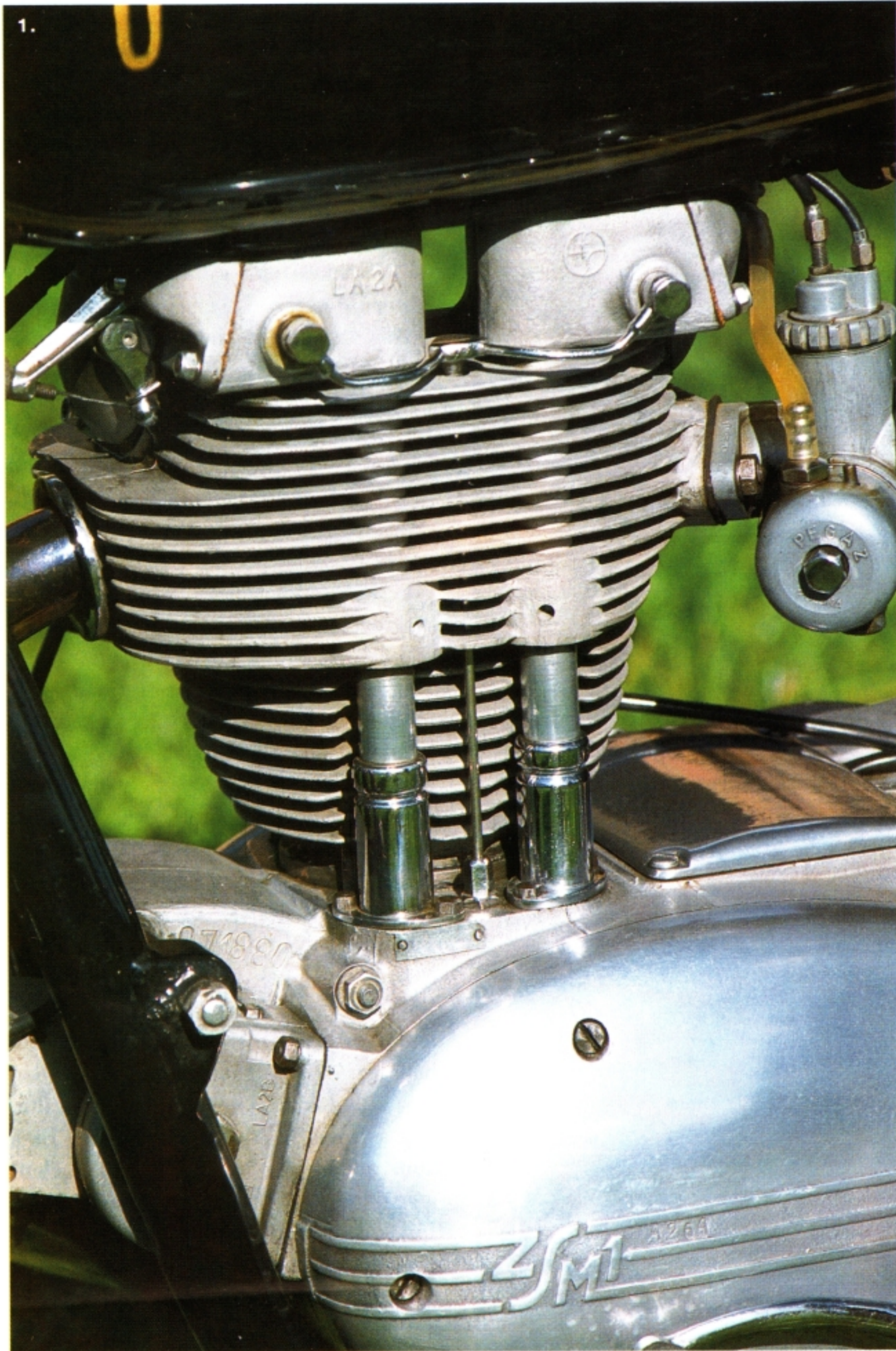
eredeti lánckerékkel milyen érzés lehet a Junak vezetése, mert még sohasem ültem ilyen motoron. Egy időben volt rá esélyem, amikor újonnan vásárolt házuk kerítésén átlesve észrevettem, hogy a szomszéd bácsi fészerében két Junak hever ócska autógumik, tűzifa, szakadt ponyvák és hasonló lerakódások évtizedes nyugalomban. Adandó alkalommal szóba is hoztam a dolgot, hogy érdekelne a motor, de ritka mogorvasággal utasított el, úgyhogy feladtam.

Most, miközben itt ülök a jó mély Junak-nyeregben, kicsit bánom, hogy hajdan nem voltam erőszakosabb a szomszéddal (török átok), de mire kiérek a falu házai közül, és nekilendülnék az országút reménybeli egyenesének, megint elfog a bizonytalanság. Akárcsak a Junakot, amely nem akarja a gázparancsot komolyan venni, hörög, prüsszöl, kedvetlenkedik, mint egy szeszélyes ló a fogatban. Az oldalszél sem segít sokat kedélyünkön, erősen kell dönteni a gépet, vitorlasmódra feszülök a szélnek. A fék kissé ernyedten fog, a kuplung viszont könnyű, és a váltó precíz. Minimális csuklómozdulat kell a gázadáshoz, alig emel-

kedik a motorfordulat, és máris jöhet a következő fokozat. A negyedik kapcsolása után már jól jönne némi teljesítmény is a sebesség fejlesztéséhez, de hiába minden igyekezet, a sportosság leghalványabb jelét sem sikerül előcsiholni az egyhengeresből. Amikor a próba végeztével elpanaszolom a sápadt motorerőt, a tulajdonos gyorsan intézkedik. Berúgja a motort, és néhányszor ütközésig húzza a gázmarkolatot. A motor először csak szenved, vastag fekete füstgömböket öklendezve a kipufogó végén, majd egy hatalmas köhüntés után végre egészségesen felpörög. Most már rendben van – állapítja meg Kiss Miklós, hozzátéve, a fényképek elkészítése alatt sokat járt alapjáraton a motor, és attól mindig elkormozódik a gyertya, emiatt nem dolgozott rendesen.

LENGYEL FELTÉTEL

A Junak története 1951 végén kezdődött. Minthogy Lengyelországban nagyok a távolságok, szükség volt egy viszonylag nagy teljesítményű, megbízható, gazdaságos üzemű motorkerékpárra a hazai piac számára. Kézenfekvő lett volna a második világháború előtt népszerű Sokol gyártá-



1. Lengyel gyártmányú karburátorral cserélték fel az angol típust

2. Korjellemező volt a benzintankra szerelt csomagtartó. Elméletileg lehetett rendelni hátsó dobozokat is

3. A berúgókar mögötti fedél eltávolítása után lehetett olajat tölteni

4. 1959-től használták a telefeket, és újdonság volt a sárvédő első merevítő pálcája

sának felelevenítése, de politikai okok miatt ez nem kerülhetett szóba. A feladat ezek után egy négyütemű, egyhengeres, 350 cm³-es, túra-motorkerékpár tervezése volt, s a munkát a varsói BKPMot (Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego) tervezőirodára bízta. Amint szokásos, a mérnökök egy sor külföldi gyártmányt megvizsgáltak, köztük az Izs 49-est, az M35-öst, a BMW R35-öst, a BSA 350 Goldstar B31-est, az AJS 350 7R-t és a Royal Enfield 350 Bullet modellt, hogy kiderüljön, milyen is a korszerű konstrukció. Az első prototípusok 1953 márciusá-

ban készültek el, s összesen négy motorkerékpárt és hatféle motort vettek tesztelés alá az elkövetkező egy év során. 1954 októberében az S03 jelzésű motor 14 lóerős volt 5000/min fordulat mellett. Némi „tuningolás” után a teljesítmény 17 lóerőre nőtt (5700/min), a legnagyobb sebesség 105–110 km/h, a fogyasztás pedig átlagosan 3 liter/100 km volt. Rövid fennakadást okozott a megfelelő gyártóhely kiválasztása, s végül a szeszecini WSM (Wytwórnia Sprzetu Mechanicznego), a később SFM (Szczecinska Fabryka Motocykli) részesült a kitüntetésben. (A koráb-

bi Stoewer gyár épületeiben rendezték be a szereldéket, mert az épület üres volt, minthogy berendezéseit 1945-ben Németországba szállították.) A motorokat a WSM lodzi gyárában készítették. Az első sorozat 1957-ben hagyta el az üzemet, bár kétségtelen, hogy 1956 végén már készült egy 30 darabos próbaszeria.

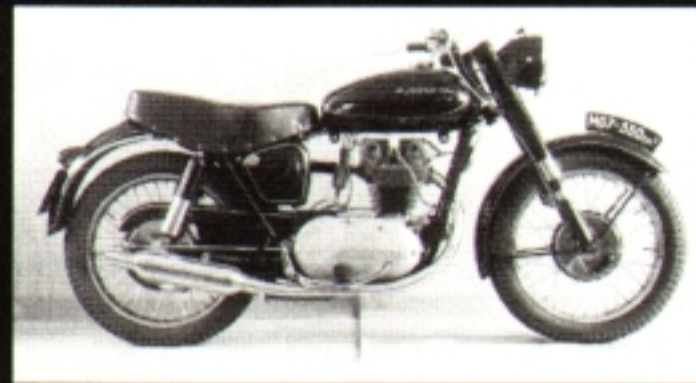
Meg kell jegyezni, hogy az Autó-Motor nagy figyelemmel kísérte a Junak gyártásának előkészületeit, és már 1955-ben beszámolt arról, hogy egy új motorkerékpárt mutattak be a lengyelek, amelyet „az építőszekrényelv szerint szerkesztettek. Azaz



a 250-es Junakból dugattyú- és hengercserevével 350 cm³-es motor alakítható, és viszont". Az AM-ben illusztrációként használt rajz a Junak M07-est ábrázolja. Nemi magyar vonatkozás, hogy a Junak tette jégre a csepeli motorkerékpárgyár kísérleti üzemében 1953-ban készített boxer-motoros motorkerékpárt, amely ugyancsak érdekes ötlet valóra váltása volt. A Ritter Ödön tervei alapján készült kéthengeres, dugattyú- és hengercsere révén – akár a Junak – lehetett volna 350-es vagy 500-as, sőt szerepelt az elképzelések között egy kétütemű változat is. Amikor elkészült a prototípus, és sor került a KGM illetékesei előtti bemutatásra, kiderült, egy lengyel–magyar kormányközi megállapodás értelmében a 350-es motorkerékpárok gyártása lengyel profil lesz, cserébe a magyaroknak a 250-es kategóriában nem kell lengyel konkurenciára számítaniuk.

Az 1957-ben bemutatott Junak M07 modern és korszerű motorkerékpár volt. Vannak, akik azt állítják, a lengyel egyhengeres a BSA vagy valamely más angol motor másolata. A rendelkezésre álló dokumentumok alapján ma már bizonyosan állítható, hogy eredeti lengyel tervezésről van szó. Ha valaki összehasonlítja az 1953 előtt gyártott (ekkor jelent meg az első prototípus) BSA, Royal Enfield, BMW, AJS modellekkel, megvizsgálja a motor és a váz méreteit, könnyen beláthatja ezt. A BSA modelleknél akkoriban még külön házban volt a motor és a váltó, míg a Junak blokkmotort használt. Ez a konstrukció a BSA-nál 1958-ban jelent meg (Model C15 Star). Tény, hogy az első Junakok még BSA-stílusú kerekekkel és első teleszkóppal voltak szerelve, egész egyszerűen azért, mert ezt a konstrukciót a lengyel tervezők praktikusnak és könnyen gyárthatónak találták.

Nem sokkal azután, hogy 1957-ben végre megkezdődött a sorozatgyártás, sor került az első változtatásra is, amelynek eredményeként a motor legnagyobb teljesítménye 19 lóerő lett. Az első sorozatot Amal 246/117/R karburátorral szerelték, az angol gyártmányú dinamó jelzése R6-45, a német gyártmányú (NDK) gyújtómágnesé ZS3. 1958-ban a karburátort lengyel gyártmányú GM26U1 modellre cserélték, a dinamót az ugyancsak hazai P9a típusra. A későbbiek során lengyel M 3304 vagy német ZS3, illetve EZ 41BR1 vagy EZ 41 BR2 gyújtómágneset használtak.



Az M10-es első szériás kivitele, még a rövid hangtompítóval (Fotó: Archív Automobilista)



Junak M10 WB-1 jelzésű lengyel gyártmányú oldalkocsival (Fotó: Archív Zielinski)



Az 1961-es BNV-n bemutatták a háromkerekű áruszállító kivittelt (Fotó: Rózsa György)



22 lóerős volt a krosszváltózat. Az első M07C 1961-ben érkezett (Fotó: Archív Zielinski)

M Ű S Z A K I A D A T O K

Motor. Egyhengeres, négyütemű, léghűtéses. Furat 75 mm, löket 79 mm. Hengerűrtartalom 349 cm³. Sűrítés 7. Legnagyobb teljesítmény 19 LE 6000/min. Karburátor G26. Akkumulátor 6 V, 14 Ah. **Erőátvitel.** Olajban futó, többtárcsás lengéscsillapító. Négyfokozatú, lábkapcsolású váltómű. **Felépítés.** Ovális acélcsövekből hegesztett dupla bölcsőváz. Elöl teleszkópvilla, hidraulikus lengéscsillapítással, rugóút 120 mm. Hátul lengőkar, rugóstag, hidraulikus lengéscsillapítás, rugóút 90 mm. A gumiabroncs mérete: 3,50-19. **Méreték, tömegek.** Tengelytáv 1417 mm, hosszúság 2172 mm, szélesség 740 mm, magasság 1095 mm, ülés magasság 755 mm. Saját tömeg 170 kg. Üzemanyagtartály 17 liter, olajtartály 2,4 l. **Menetteljesítmények.** Legnagyobb sebesség 115 km/h. Fogyasztás 60 km/h-nál 3,5 l/100 km.



Kiss Miklós örömmel venné
márkatársak jelentkezését egy Junak-klub
megtervezésének reményében (06 20/532-4448)

1959-ben megkezdődött az újabb modell, a Junak M10 gyártása, immár alumínium telefékes kerékgagyakkal. Az évek során változott számos kisebb-nagyobb alkatrész, például bowden váltotta fel a hátsó fék-rudat. 1960 elején a sportosan lapos sárvédőket mélyebben húzottakkal cserélték fel, az év második felében pedig új formájú fényszórót és módosított láncvédőt alkalmaztak. 1961-ben vezették be a hosszabb, szivar formájú hangtompítót, amely a Magyarországra került motorokon is volt, és módosították a váltómechanizmuson. 1962-ben az egyik utolsó fejlesztésként a karterszellőző olajvezetékét a hátsó lánchoz vezették, és ebben az évben kezdték alkalmazni az alumínium hengert.

ÉLVEVŐK VOLTUNK

Az M10-es Junak ára meglehetősen magas volt Lengyelországban, közel 24 ezer zloty, miközben az átlagfizetés 1500 zloty volt, s egy olcsó 125-ös motorkerékpár 7000 zlotyba került. A gyártás első teljes évében, 1958-ban 2800 motor készült, a következő esztendőben már 8 ezer, 1960-ban pedig 12 ezer. Utóbbi évben kezdődött a háromkerékű áruszállítók sorozatgyártása M10/B20 típusjellel. A

meglehetősen magas vételár miatt az eladások nem nőttek a kívánt ütemben, és a gyártás 1965-ben, összesen 91 429 darab elkészülte után befejeződött.

A Junak M07 és M10 típusokat a világ 14 országába exportálták. Magyarország vásárolta a legnagyobb mennyiséget, összesen 2507 darabot, rajtuk kívül az NDK, Kuba, Mongólia, az USA, Törökország, Mali, Egyiptom, Irán, Finnország, Bulgária, Csehszlovákia, Norvégia, Marokkó lett célsország.

Mind az M07, mind az M10 is készült sportváltozatban – enduro és krosszmodell –, gyártottak háromkerékű áruszállítót és szállítottak speciális kivitelű Junakokat a rendőrség és a hadsereg számára. Természetesen lehetett oldalkocsit vásárolni a Junakhoz, de ennek magyarországi importjáról nincs információnk.

Magyarországon 1960 végén jelentek meg az első próbadarabok, bár az egész Junak-importnak kissé rossz emléket ad utólag, hogy arra azért került sor, mert a lengyelek bejelentették, csak akkor vesznek át Pannónia motorkerékpárokat, ha cserébe mi Junakot vásárolunk. 1961 nyarán érkezett az első szállítmány, amelyet szinte teljes egészében közületeknek

adtak át, és csak a következő évben behozott szállítmányból vásárolhattak „maszekok”, 26 ezer forintért.

Manapság a Junakok meglehetősen nagy népszerűségnek örvendenek Lengyelországban, amiben annak is része van, hogy nem okoz gondot a pótalkatrészek beszerzése. Egy restaurált Junak ára 500 és 1750 Euro között változik, a munka minőségétől függően. Az árhelyzet Magyarországon is hasonló, csak éppen a kínálat gyengébb, mint az anyaországban.

Kétségtelen, hogy a Junak számos hibától szenvedett, amelyek többnyire a nem megfelelő minőségű anyagok használatának következményei voltak. A váznyak töréseit a konstrukció módosításával hamar megoldották, nagyobb feladatnak bizonyult azonban a szellőzési rendszer hiányosságai miatti olajfolyások megszüntetése, amelyet ma a tulajdonosok kisebb átalakításokkal orvosolnak. A dinamó fentebb említett hibája konstrukciós problémából ered, amellyel egyébként már a tervezés idején tisztában voltak a konstruktorok. Ezt a megoldást állítólag a lengyel néphadsereg illetékesei erőltették, és 1951-ben a katonák akarata ellen nem lehetett tenni. ■