

SUPERKONKURS
SKUTERY ROZLOSOWANE!

WAWA
przebojowe radio

2000 świat motocykli

5 zł 30 gr

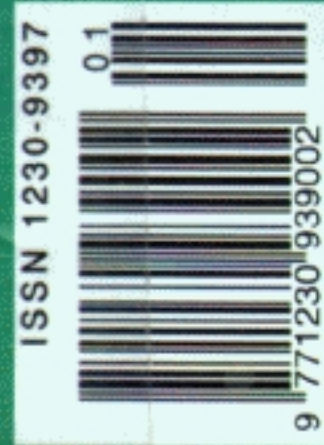
MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

NR 1 (75) • STYCZEŃ 2000
INDEKS 323527 • ISSN 1230-9397

100
STRON!

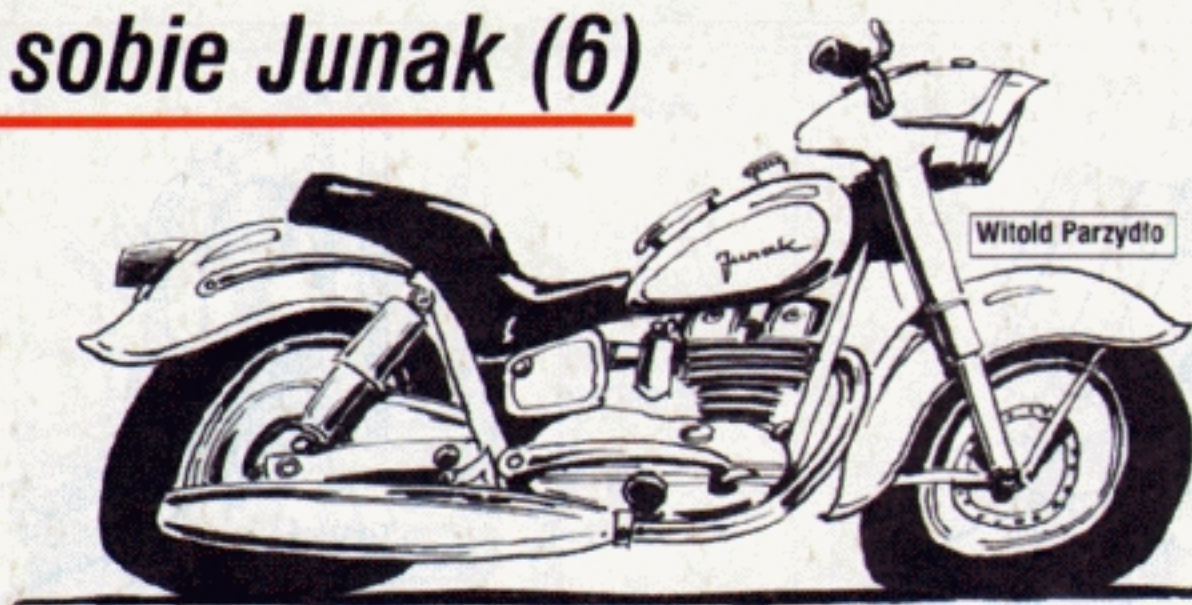
**SKUTERY
i MOTOROWERY**
nowy, stały
cykl artykułów

**W NUMERZE „GIEŁDA”
BEZPŁATNY DODATEK
OGŁOSZENIOWY**



www.swiat-motocykli.pl

**Kawasaki ZX-12R Ninja • Tokyo Motor Show • Yamaha XV 1000/XV 1100
Ducati • Sport • Szkoła jazdy off road • Technika • Turystyka**



Stara miłość nie rdzewieje

Jest to już szóste i jednocześnie pierwsze w tym roku spotkanie w cyklu „Junakowych opowieści”. Początek roku skłania do snucia planów. W zakończonym już sezonie motocyklowym obserwowaliśmy większą niż w latach poprzednich, ilość ładnie odrestaurowanych Junaków. Zdarzają się egzemplarze odrestaurowane z takim pietyzmem, że nakład pracy i kosztów na remont, z pewnością wielokrotnie przewyższył cenę samego pojazdu. Właściciele często nie traktują ich już jako motocykle tylko do jazdy. Posiadanie Junaka dla wielu nie jest już etapem przejściowym na drodze od motoroweru do „japończyka”;

Junak to nie epizod motocyklowego życia, wart tylko zapomnienia, ale cel sam w sobie. Do Junaków powracają ludzie, którzy zetknęli się z tym motocyklem w przeszłości, a młodzi, biorąc przykład ze starszych kolegów, coraz częściej traktują te pojazdy z należnym szacunkiem. Coraz rzadziej spotykamy już maszyny technicznie zaniedbane, broczące olejem. Junak stał się już motocyklem kultowym. Z roku na rok zwiększa się rzesza motocyklistów uznających jego wartości za bytkowe i pragnących doprowadzić swoje maszyny do stanu oryginalnego. Właściciele zaczynają dbać o zgodność wyglądu swoich maszyn

drugi, na którym troszeczkę pojeździłem, ale też się popsul. Oba motocykle spoczęły w komórce, a ja zacząłem składać Harleya WLA. Wszystko to (pokazuje sklep) dzięki niemu posiadam, bo sprzedałem go na części. Zostało mi z niego tylko koło.

– **Jak długo zajmujesz się sprzedażą części do Junaka?**

– Od 1993 roku, ale wtedy jeszcze nie miałem odpowiednich warunków. Części trzymałem u rodziców i u szwagra. Dopiero od dwóch lat, od kiedy tu mieszkamy, mogłem się tym zająć bardziej profesjonalnie.

– **Skąd u Ciebie tak dużo przerobionych motocykli?**

– Część, to motocykle komiśowe, a część kupiłem do „roboty”. Przez okres jesienno-zimowy będę je remontował. Ludzi nie zawsze stać jest na oryginały. Przyjeżdża wielu starszych panów, którzy kiedyś mieli Junaka, ale żona, dziecko... Teraz sentyment powraca. Tacy ludzie dążą do odtworzenia pełnego oryginału.

– **Jakim zapasem części dysponuje obecnie sklep?**

– Ooooo! Pokazać?

– **A ile można złożyć z tych części kompletnych motocykli?**

– Około 40, plus to, co jest zakonserwowane w beczkach z olejem. Tak jak w tej chwili ciężko jest zdobyć oryginalne części do M07 lub innych, starszych moto-

z modelem wytwarzanym w danym roczniku. Jakkolwiek zdarza się nadal przerabianie Junaków, to zdecydowanie zmienia się charakter tych przeróbek, są bardziej dopracowane. W zapomnienie odchodzą przeróbki byle jakie, zrobione tylko po to, aby jeździć. Niechlujnie przerobionego Junaka można kupić już za kilkaset złotych, a i tak brak jest chętnych na taki motocykl, natomiast oryginalne egzemplarze osiągają ceny trzech tysięcy złotych i są sprzedawane.

Oddzielnym tematem są egzemplarze pierwszej serii produkcyjnej modelu M07. Motocykle te są już tak rzadkie, że nikt nie kwestionuje ich wartości historycznej. Niestety, w pełni oryginalnych zachowało się zaledwie kilka sztuk.

Tendencję do przywracania oryginalnego wyglądu Junakom, obrazuje zwiększający się popyt na elementy obłachowania, do niedawna beztrudnie niszczone lub po prostu wyrzucane na śmietnik. Elementy takie jak obudowa reflektora (tzw. głowa, żaba), kratka na zbiornik, lub osłona łańcucha, usuwane kiedyś najchętniej, dziś stanowią ozdobę i powód do dumy. W cenę „idą” także inne części zamienne. Zakup oryginalnych elementów dekoracyjnych, uszczelki, tłoków, pierścieni jest już prawie niemożliwy. Ponieważ popyt na te części jest coraz większy, produkcję ich podjął sektor prywatny.

RAFAŁ DMOWSKI

cykli, tak za piętnaście lat będzie ciężko ze zdobyciem części do Junaka, bo to się wreszcie skończy, tym bardziej, że ciągle niestety są niszczone. Coraz mniej tego się pojawia, a coraz więcej osób szuka.

– **Jakim motocyklem jeździsz?**

– Oczywiście Junakiem, ale trójkołową, trochę przerobioną. Jeździmy nim na wakacje, dlatego ma dodatkowe siedło i pojemnik na bagaż. Ciągle coś w nim usprawniam. Przygotowałem ten motocykl tak, aby jak najwygodniej nim podróżować. Kosztowało to masę pracy i pieniędzy. Wiem, że nigdy nie uda się sprzedać go za taką cenę, ale o sprzedaży nie ma mowy. Czasem tak długo dłużej w garażu, że żona przychodzi po mnie i mówi: „już piąta rano, musisz rano wstać, prześpij się chociaż trochę”, ale przy moim motocyklu mogę grzebać całą noc.

– **Jakie są Twoje plany na przyszłość?**

– Chcę nadal prowadzić sklep i gromadzić części do Junaków. Może przyjdzie taki czas, że będę mógł porzucić pracę zawodową i zająć się tylko tym sklepem. Może kiedyś, w przyszłości, kiedy będzie już bardzo trudno zdobyć oryginalne części do Junaka, moje dzieci powiedzą: „Tata to miał głowę i nie bez powodu gromadził to wszystko. Wiedział, że po latach te części nabiorą wartości.”

– **Dziękuję za rozmowę.**

LISTY

Widzę rzecz inaczej

Dzięki za to, że zamieściliście tych parę słów, które skrobnałem na temat Junaka. Miło mi, że autor cyklu artykułów o tym motocyklu nie poczuł się urażony moimi uwagami. Kiedyś, mając okazję polemizować na temat przebudowy motocykli, a w szczególności ram motocyklowych, odniosłem wrażenie, że mój adwersarz ma ochotę zetrzeć mnie w pył, rozprawiając się ze mną na całej stronie ŚM. Szkoda, że decyzją Redakcji miał być to głos kończący dyskusję.

Ale ad rem. Pan Rafał Dmowski w ostatnim słowie zaprasza do dalszej korespondencji; za pośrednictwem ŚM z zaproszenia skorzystam. Nie używam słowa „chętnie” ponieważ wolalbym, czytając fachowe pismo być tylko odbiorcą, który dowiadyuje się tylko nowych rzeczy. Natomiast wiadomości i pewne doświadczenie nie pozwoliły mi bezkrytycznie przyjąć informacji, które w artykułach „Był sobie Junak” znalazły miejsce. Cieszę się, że ich autor przyjął postawę otwartą wobec sprostowań i uzupełnień. Widać w tym duszę pasjonata, bo ponad własną ambicję stawia chęć poznania – i o to chodzi. Ale znowu – do rzeczy i w części trzeciej cyklu pada stwierdzenie, że uszkodzenia osłon lasek popychaczy wprasowanych w głowicę „nie naprawia się, kwalifikując całą głowicę do wymiany”. Nie mogę się z tym zgodzić, gdyż miałem okazję zajmować się tym problemem. Zdarza się, że nawet nie uszkodzone osłony wykazują nieszczelność. Jest to usterka możliwa do usunięcia – należy wyprasować osłony celem ich uszczelnienia (prawdę mówiąc można je nawet umiejętnie wybić młotkiem, biorąc poprawkę na to, że mają cienką ściankę i są wykonane z aluminium. Wiem, że młotek nie jest najbardziej wskazanym narzędziem do takich rozwiązań, ale często łatwiej o młotek niż o prasę hydrauliczną, a ja mam nadzieję, że swoje słowa kieruję do ludzi, którzy posiadają pewne techniczne „obycie”). W poprzednim liście pisałem o tym, że głowice wczesnej „siódemki” miały w górnej części głowicy zatoczenia na uszczelkę osłony popychacza (takie same jak w tzw. „szklankach” popychaczy; a propos „szklanki” – idealnie pasują tam uszczelki od drążków popychaczy malucha – myślę, że wszyscy o tym wiedzą, ale gdyby nie...). Jeżeli głowica nie posiada miejsc na uszczelki (późna M07 i M10) warto by je wykonać. Sprawa jest trudna, ale warta zachodu. Sugerowałbym również wykonanie rowków pod o-ringi – powyżej i poniżej otworu sphywowego oleju (w dolnej części głowicy – tam gdzie wewnętrznym kanałem olej powraca do osłon popychaczy). Potem należy już tylko osłony wcisnąć na miejsce, zwracając uwagę, aby otwory w głowicy pokrywały się z tymi w osłonach.

Druga kwestia dotyczy czwartego odcinka artykułu „Był sobie Junak”. Od razu rzuca się w oczy duży rysunek przedstawiający sposób uszczelnienia doprowadzenia oleju do łożyska stopy



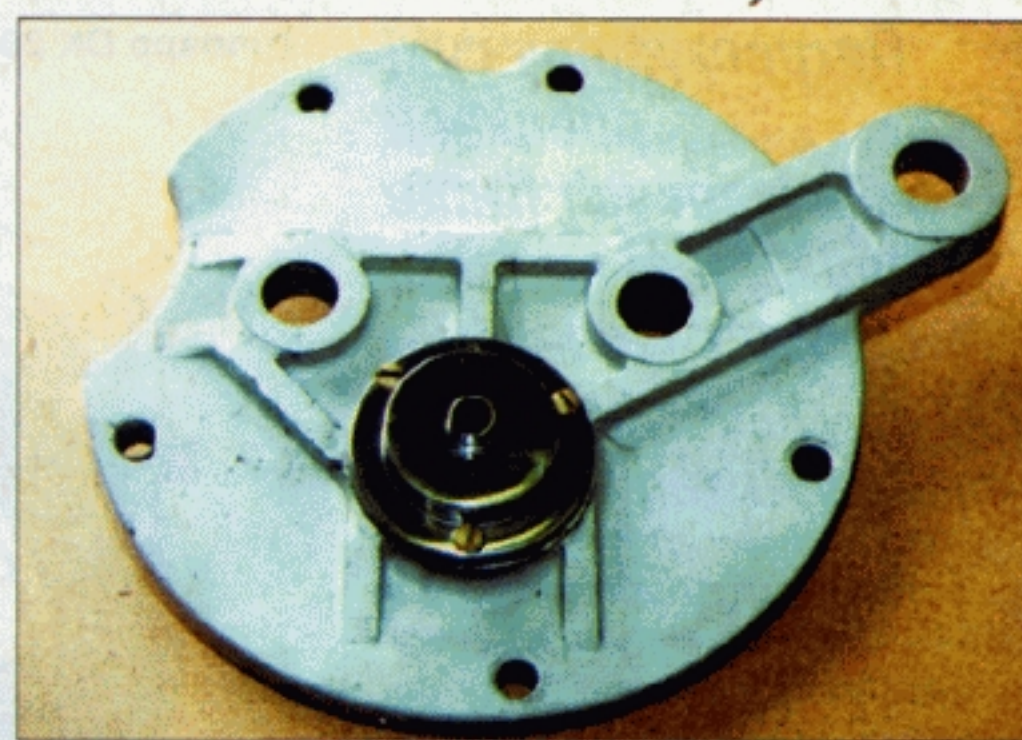
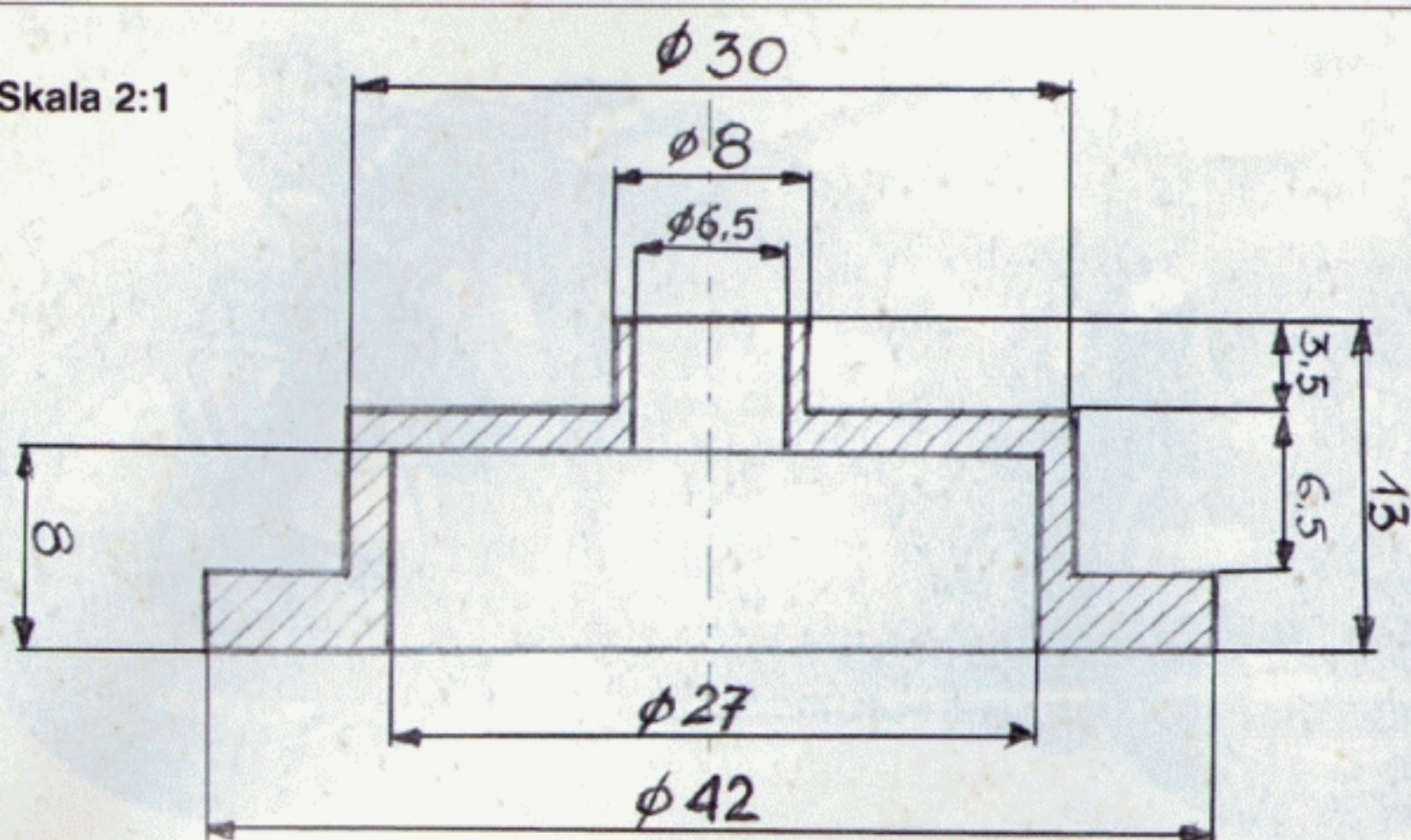
Fot. Rafał Dmowski

Powstają już sklepy zajmujące się wyłącznie sprzedażą części do Junaka. Pan Sławomir Jankowski jest właścicielem takiej „skarbnicy” w warszawskim Rembertowie. Uprzejmy właściciel sklepu oprowadził mnie po zakamarkach swojej posesji. Zapas części jest naprawdę duży. W sklepie, poukładane na półkach, leżą części używane i nowe, te z produkcji współczesnej. Czasami trafi się oryginalna część nie używana, ale nie zagrzewa długo miejsca w sklepie. Pan Sławomir dzwoni do osoby oczekującej na daną część i jest ona natychmiast sprzedana.

– **R. DMOWSKI: Jaki był Twój pierwszy motocykl?**

– **S. JANKOWSKI:** Oczywiście Junak, który popsul mi się w ciągu dwóch dni. Nie wiedziałem o co tam chodziło, uszkodzenie związane było z głowicą. Zacząłem go rozbierać, jak rozebrałem, nie umiałem złożyć. Motocykl leżał w częściach. Później dokupiłem

Skala 2:1



wiązanie to ma jeszcze dodatkową zaletę, że poprawia smarowanie tulei wału korbowego – czyli... same plusy.

Dla ubarwienia tej całej pisaniny dołączyłem parę zdjęć silnika, nad którym miałem okazję w tym roku popracować. Jeżeli tekst ten będzie czytany przez miłośników Junaka myślę, że taki widok może sprawić przyjemność. Silnik jest w całości chromowany. Posiada aparat zapłonowy w miejscu iskrownika i króćce do podłączenia do obiegu oleju dodatkowego filtra i chłodnicy (widoczne tuż za komorą prądnicy).

Pozdrawiam Redakcję i... jak to mówią „Junak not dead”.

Bernard Prócnal

Od redaktora: Miło mi, że znów mam okazję odpowiadać na list stałego Czytelnika. Po przeczytaniu listu wnioskuję, że jest Pan osobą lubiącą przerabiać oryginalne motocykle i dysponującą w tej materii szerokim doświadczeniem. Na wstępie chcę wyjaśnić, że jestem zwolennikiem zachowania motocykli zabytkowych w stanie oryginalnym (nawet najmłodszy Junak dawno już skończył 25 lat, jest więc zabytkiem). Zdaję sobie też sprawę z faktu, że nie wszyscy posiadacze Junaków dysponują wystarczającym doświadczeniem warsztatowym i wyposażeniem, aby mogli w domowych warunkach dokonywać regeneracji części. Części do Junaka są jeszcze na tyle dostępne, że nie ma konieczności ich pracochłonnej regeneracji, a przez nieumiejętne naprawy i przeróbki wiele motocykli trafiło na złom. Wszystkim zainteresowanym polecam zapoznanie się z pierwszą częścią cyklu „Był sobie Junak” (SM 8/99), gdzie szeroko opisuję ten temat. Z wymienionych wyżej powodów nie będę zachęcał Czytelników do domowej regeneracji części, a dokonywania przeróbek i ingerowania w konstrukcję motocykla będą wręcz odradzał.

Przyznaję, że komentarza wymaga rysunek przedstawiający sposób uszczelnienia doprowadzenia oleju do lewego czopa wału korbowego, prezentowany w czwartej części cyklu „Był sobie Junak” (SM 11/99). Otóż każdy, kto przyglądał się poprzecznemu przekrojowi junakowego silnika (np. przedstawionemu w instrukcji obsługi), zauważył na pewno, jak daleką drogę do głowicy musi pokonać olej tłoczony z pompy

olejowej. Jest to wysoki słup oleju, którego wytworzenie wymaga odpowiedniego ciśnienia, czyli sprawności pompy i szczelności układu. W oryginalnym wytwórcy nie zapewnił przyzwoitego uszczelnienia odgałęzienia magistrali olejowej, doprowadzającego olej do wału korbowego (widać to na rysunku zamieszczonym w trzeciej części cyklu „Był sobie Junak”, SM 10/99), licząc na dostateczną sprawność pompy olejowej. Brak wydajnego filtrowania zanieczyszczeń z oleju i niskie jego gatunki, stosowane w początkowym okresie eksploatacji, spowodowały znaczne zużycie pomp olejowych w Junakach. Zaowocowało to spadkiem ciśnienia oleju w układzie i niedostatecznym olejeniem, lub całkowitym zanikiem olejenia głowicy, gdzie olej powinien dochodzić pod ciśnieniem do dźwignek zaworowych.

Można oczywiście zalecić Czytelnikom demontaż pomp olejowych i dokonywanie ich regeneracji. Prościej jednak zatkać dziurę, czyli uszczelnienie doprowadzenia oleju do wału korbowego, bez zbędnej ingerencji w konstrukcję silnika. Uszczelka proponowana przeze mnie musi być wykonana z dużą dokładnością, z materiału odpornego na ścieranie. Osobiście zastosowałem uszczelkę wytoczoną z twardego teflonu. Teflon – jest to nazwa handlowa polichloroetyleno, wysoko zaawansowanego technologicznie tworzywa, o dużej wytrzymałości mechanicznej, odporności termicznej i małym współczynniku tarcia. Nadaje się on, między innymi, do produkcji podkładek i tulei odpornych na wysokie obroty. Jest to materiał wytrzymały nawet na brak smarowania. Zastosowana w moim Junaku uszczelka działała bez zarzutu sześć sezonów (około 18 000 km). Zastosowanie proponowanego uszczelnienia nie wymaga żadnych przeróbek i w każdej chwili można powrócić do oryginału. Dla polepszenia warunków pracy uszczelki, a głównie zmniejszenia tarcia, można wypolerować końcówkę lewego czopa wału korbowego, współpracującą z uszczelką (na rysunku zamieszczonym w czwartej części cyklu „Był sobie Junak”, oznaczoną jako „stożkowe wcięcie uszczelniające”).

Czytelników zainteresowanych większą ilością szczegółów proszę o kontakt z redakcją.

Rafał Dmowski

korbowodu poprzez lewy czop wału. Idea uszczelnienia jest słuszna, ale nie jest to konieczne w przypadku kiedy ułożyskowanie stopy korbowodu jest oryginalne tj. rolkowe. Ani katalog części zamiennych, ani warsztatowa instrukcja napraw nie potwierdzają istnienia takiej uszczelki w fabrycznej wersji. Ale z pewnością warto pokusić się o uszczelnienie wału w myśl zasady, że „lepsze jest wrogiem dobrego”, a absolutnie konieczne jest poprawienie smarowania, jeżeli chcemy zastosować w stopie korbowodu łożysko ślizgowe.

Ciekawy natomiast jestem, czy autor zastosował w praktyce zaproponowane przez siebie rozwiązanie. Nasuwa się przy tym kilka pytań: z jakiego materiału wykonana jest „podkładka uszczelniająca”, czy jest dociskana przez pokrywę silnika, co się z nią dzieje po uruchomieniu silnika, kiedy wał zaczyna się obracać z prędkością kilku tys. obrotów na minutę? Może zawodzi mnie wyobraźnia, ale wydaje mi się, że nie jest to rozwiązanie mogące funkcjonować. Pozwolę sobie (aby nie wyszło na to, że tylko krytykuję) zaproponować alternatywną wersję uszczelnienia wału. Wspomniałem o nim przy prezentacji Red Barona, którego opis znalazł się w nr 10/96 SM.

Zabieg wymaga skrócenia gwintowanej końcówki lewego czopa wału o połowę. To samo należy zrobić z nakrętką (oczywiście w czopie wykonujemy nowy nakiełek). Do pokrywy rozrządu przykręcamy pokrywę uszczelniającą (wykonaną wg rysunku). W tym celu, w nadlewie pokrywy rozrządu gdzie jest osadzona tuleja wału korbowego, wykonujemy otwory z gwintem M3 (np. 3 otwory co 120°). Pod pokrywę uszczelniającą zakładamy podkładkę z klingerytu (ok. 1 mm grubości) smarując ją obustronnie silikonem. O grubości podkładki decyduje kwestia, o ile skróciliśmy końcówkę czopa; chodzi o to, aby czop i nakrętka, we wnętrzu wykonanego przez nas elementu, obracały się swobodnie. Tulejowata wypustka (Ø8 na rys.) służy do ustalenia położenia gumy uszczelki, która powinna mieć taką wysokość, by po założeniu pokrywy silnika była przez nią dociskana do pokrywy uszczelniającej.

Chciałbym zaznaczyć, że nie jestem autorem tej innowacji, ale udało mi się ją upowszechnić stosując w kilku przebudowanych przeze mnie motocyklach. Roz-

