

Auto Motor *Classic*

25. LET SVAMZ

Veličasten dogodek na Vranskem



9 7718547 19202

ZIMA, CENA: 8,5 EUR

Novi MG HS



Že od 27.490 €*

+ 5,49% fiksna obrestna mera

[illegible]

Ne pozabite prevzeti članske izkaznice za leto 2025!

Na dom vam jo bo dostavil v januarju vaš poštar!

Kartico vstavite v denarnico poleg bančnih kartic in jih zaščitite, saj bo tako branje podatkov na daljavo iz njih brez vaše vednosti onemogočeno!



**V ZVEZI SKRBJIMO ZA VAŠO
VARNOST IN POSODABLJAMO
NAŠE ČLANSKE IZKAZNICE S
POSEBNIM "RFID BLOCKERJEM",
SISTEMOM, KI BO ZAŠČITIL VAŠE
BANČNE KARTICE**



SREČNO V 2025!

NA ZAJCA!



Naslov: **Reka 27, Reka, Cerkno, Slovenia**

Spletna stran: **pivozajc.si** in **zajcfest.si**

E-mail: joze@pivozajc.si

Telefonska številka: **041 708 432**



28 V.I.P. druženje na podeželju

Lepe ceste, dobra hrana in prijetna družba

32 Pomaranča & Mi2

33 Medulin 2025 European H.O.G. (Harley owners club) rally

34 VW hrošč klub Slovenija v letu 2024

37 Z gospodom Giacomom Agostinijem na Vranskem

38 25. let SVAMZ

Veličasten dogodek na Vranskem

50 Službeni avtomobili Aleksandra Rankoviča

60 Daniel Aleksov

Vsaj pri avtomobilu je velikost pomembna

70 Mille Miglia 2024

Reli

80 Gen-Z in prihodnost avtomobilizma

82 Klemen Banfič

Intervju

88 Vetrobransko steklo

Element, ki opravlja številne naloge

93 Enciklopedija

Osebni avtomobili Yugo Uno 45/5 / Yugo Uno RE



KAZALO

5 Uvodnik

Zima

10 Novice

Zadnji Opel Kadett praznuje 40. rojstni dan

Po 94 letih na ceste zapeljal prvi novi Bentley Speed Six

30 let prve Škode pod okriljem Volkswagna

Aermacchi Alla d'Oro na dnu kraške jame

Na COP29 kulturniki razočarani nad izidi

Izlet z avtovlakom iz Bohinjske Bistrice v Most na Soči

In Memoriam

20 Redwing tour 60

27 Leto 2025 bo polno dogodkov

Pesmica za novo leto 2025

Nataša ljubeznivo je vprašala:

»Kaj pesmi letos pa ne bo?«

Ma se mi v glavi tolk dogaja, no Nataša naj ti bo.

Obletnico smo praznovali,

s Tomosi na Vranskem zbrali,

za Guinnessov in svetovni rekord,

tri kroge odpeljali.

Tradicionalno v Ormožu vso našo lepoto

na kup smo dali,

kako so lepi, vsi so djali,

naj-starodobnika tam smo zbrali.

Avtonostalgijsko smo imeli,

kjer mladodobniki so tam žareli.

Novo knjigo pridobili z navodili,

kako na kurilca smo se včas vozili.

Nataša naša pol Evrope skozi dala,

da za nas na FIVI bi probleme reševala.

Komisarje nove pripeljali,

na izobraževanjih dobro jih čez roke dali,

smo o vsem jih poučili, strokovnjake smo dobili.

Smo se kregali, ljubili, na koncu objeti

vse probleme smo rešili.

Nekdo je 70 let imel,

smo veliko jedli, pili, o da bi še dolgo Peter nam živel!

Predsednik naš spet nove klube k nam je pripeljal,

še v Albanijo za nas se zapeljal;

za nas bi svojo dušo dal,

daj bog, da še naprej tako priden bi ostal!

Na mladih svet stoji,

mi ta stari pa bodimo zdravi, srečni vsi.

Marko Hvale

SKOK V NOVO LETO

Letos so bili v ospredju predvsem mladodobniki oziroma youngtimerji. Kaj storiti z njimi? Kako jih obravnavati? Ali jim pripada status, enakovreden starodobnim vozilom? V Zvezi SVAMZ smo se zavzeli za priznanje tega statusa zakonsko, pri čemer so nas podprli tudi predstavniki Zveze SVS.

Naša mladodobna vozila so namreč mnogo več kot zgolj prevozna sredstva – so kulturni artefakti svojega časa. Njihova vrednost, podobno kot vrednost umetnin, raste z zavedanjem o njihovem pomenu in redkosti. Oblikovanje modelov, kot so BMW E30, Volkswagen Golf GTI, Mercedes-Benz W124, Honda CRX in Renault 5 Turbo, odraža duh časa, podobno kot minimalistične umetnine Donalda Judda ali geometrijska dela Pieta Mondriana. Ti avtomobili niso nikoli bili zgolj tehnološki dosežki; predstavljali so življenjski slog, estetiko in vizijo prihodnosti.

Poseben primer je Giorgetto Giugiarov DeLorean DMC-12, ki je s svojo futuristično oblikovalsko filozofijo zaznamoval 80. leta. Danes si težko predstavljamo, da je to vozilo, zdaj zbirateljski kos, v svojem času naletelo na številne kritike. Prstni odtisi na nerjavečem jeklu, težave z aerodinamiko, težka dvizna vrata ter 2,85-litrski PRV V6 motor s skromnimi 130 KM, ki je razočaral ljubitelje športnih avtomobilov zaradi slabega pospeška – vse to so bile pomanjkljivosti, očitane vozilu, ki je danes ikona.

Podobno zgodbo so doživeli Ferrari Mondial, Peugeot 205 GTI in številni drugi modeli.

Vprašajmo se: kaj bo z mladodobnimi vozili čez 25 let? Če jih ne ohranimo, bodo izginila v pozabo, tako kot mnoga dela sodobne umetnosti, ki niso našla občinstva. Če pa jih prepoznamo kot del kulturne dediščine, bodo prihodnje generacije občudovalle njihovo estetiko, tehnološke mejnike in zgodovinski pomen. Morda bodo nekega dne celo razstavljena v muzejih kot umetniške instalacije svojega časa – simboli obdobja, ko je avtomobil postal več kot le stroj.

Ohranjanje mladodobnikov zahteva vizijo, razumevanje in podporo. Le tisti, ki so z njimi odraščali, resnično čutijo njihovo vrednost. Naša naloga pa je, da to vrednost prenesemo na prihodnje generacije. Tako kot umetniška dela je tudi vrednost mladodobnikov zapisana v naši sposobnosti prepoznati in negovati njihov pomen – danes, za jutri.

Uredništvo AMC

info@svamz.com





Uredništvo: SVAMZ, Vransko 29, 3305 Vransko
tel.: 03 705 50 66
fax: 03 705 50 67
info@svamz.com
svamz.design@gmail.com
www.svamz.com

Uredniški odbor: Nataša G. Jerina
Emil Šterbenk
Dejan Breznik

Odgovorni urednik: Petja Grom

Oblikovanje in priprava za tisk: Urška graphicart

Tisk: Grafika Gracer Celje, d. o. o.

Naklada: 5000 izvodov

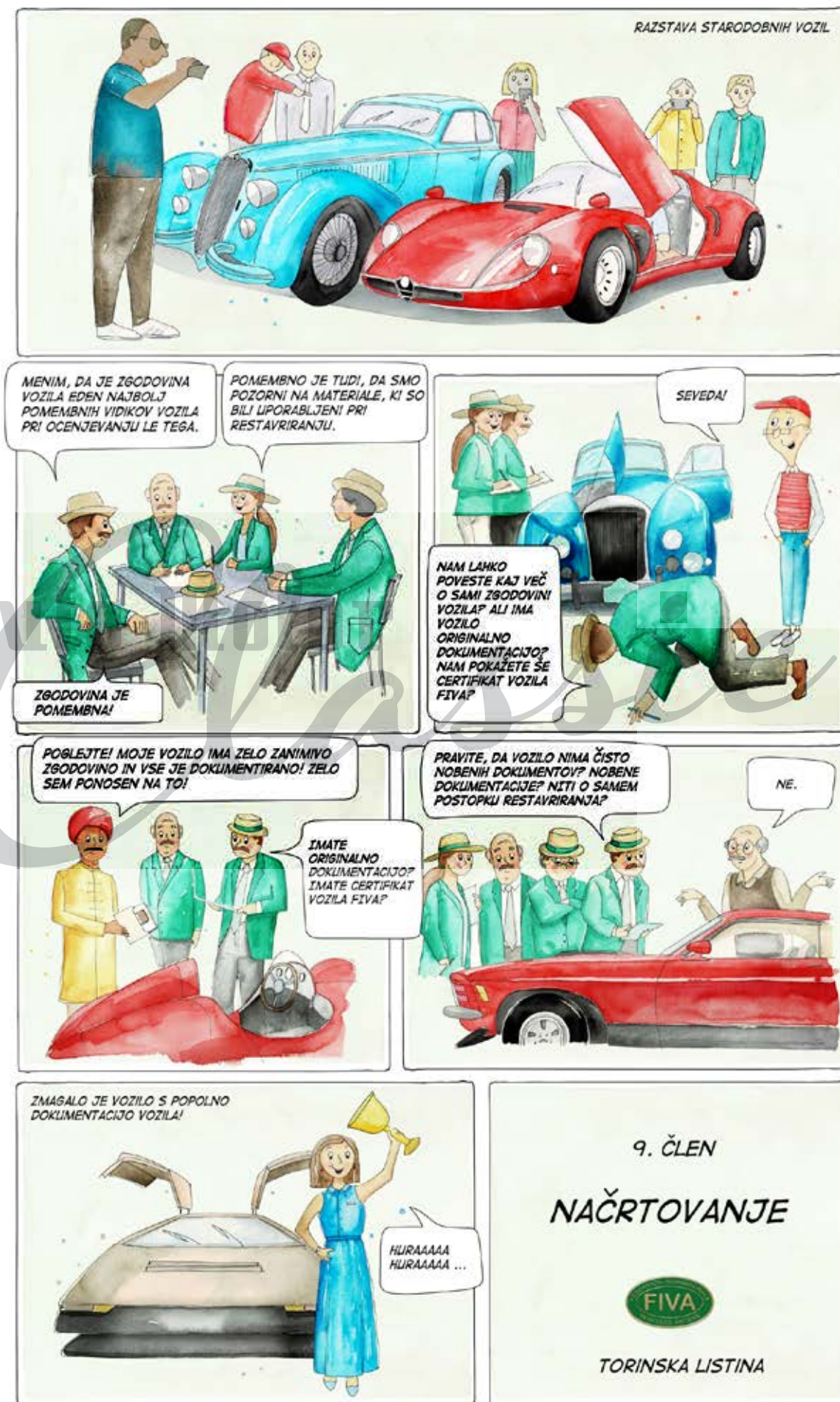
Lektura: Agencija Int, prevajanje in storitve, d. o. o.

Avtor fotografije: Anej Ferko

Sledite nam na socialnih omrežjih!



Pridržujemo si pravico do napak in zmot v tisku. Rokopisi in naročene fotografije se ne vračajo. Posamezni izvod stane 4,90 EUR.
Razmnoževanje ali deljenje vsebine je dovoljeno le z navedbo vira Slovenska veteranska avto moto zveza in pisnega dovoljenja podjetja SVAMZ. Vse pravice pridržane.





STROJNA DELAVNICA AUTOCOMMERCE

Za vaše vozilo poskrbijo s kirurško natančnostjo

Vgradnja nove glavne gredi, menjava ležajev, brušenje glav, čiščenje ventilov in batov, menjava ventilov, centriranje kardanov, popravila vseh vrst motorjev, kamionskih, avtobusnih in železniških pa do motorjev starodobnikov, kmetijske mehanizacije in celo ladijskih motorjev ... **to so le nekatera izmed številnih opravil, ki se jih brez oklevanja lotijo v strojni delavnici servisnega centra Autocommerce.**



STORITVE STROJNE DELAVNICE

- za motorje osebnih in gospodarskih vozil vseh znamk
- za težko mehanizacijo, kmetijske stroje, ladijske motorje
- za starodobnike in druge eksotične motorje
- obnova in popravilo motornih blokov, gredi, motornih glav, ojníc
- soosnost uležajenja glavne gredi (mostički) nad 25 mm premera
- popravilo in uravnoteženje kardanskih gredi
- popravilo in uravnoteženje glavnih gredi



V njej so zaposleni »kirurgi med mehaniki«. Pri svojem delu dopuščajo komaj 0,02 milimetra tolerance, kar je približno polovica debeline človeškega lasu. Čeprav ne nosijo belih halj, njihovo delo ni nič manj strokovno in natančno.

Ti »doktorji za motorje« s svojimi bogatimi izkušnjami ohranjajo življenje motorjev in skrbijo za njihovo zdravje. Strojna delavnica Autocommerce je edina tovrstna specializirana delavnica v Sloveniji, ki skrbi za osebna in gospodarska vozila vseh znamk. Njihove stranke prihajajo tako iz Slovenije kakor iz sosednjih držav, zanje pa največkrat izvedo po priporočilu svojih kolegov.



Industrijsko čiščenje strojnih komponent

V strojni delavnici stoji sodobna naprava Bupi, v kateri lahko pod tlakom in z ustrezno temperaturo vode operejo in nato osušijo tudi največje strojne komponente, kot so denimo motorni bloki za tovornjake ali bagre, stabilne agregate ali celo ladijske motorje.

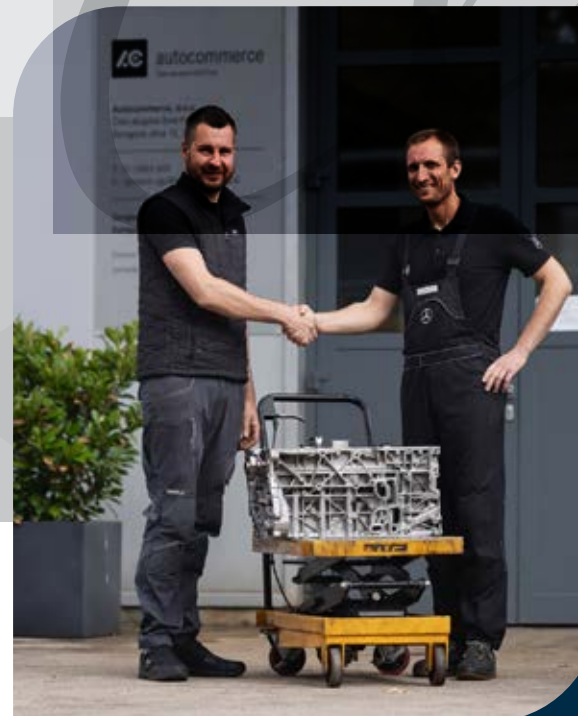
To pa še ne pomeni, da ne čistijo majhnih strojnih komponent! Vse vrste strojnih komponent s čiščenjem pripravijo na nadaljnjo sestavo in vgradnjo. Naprava Bupi zagotavlja tudi temeljito sušenje obdelovancev, kar je pomembno zaradi preprečevanja korozije.

Največji med ličarji z odličnimi kleparsko-ličarskimi storitvami

Kleparsko-ličarska delavnica Autocommerce sprejme vse vrste vozil vseh znamk. Polepšajo še tako grde udrtine, in ko gre za lakiranje vozil, s ponosom rečejo, da so največji med ličarji. Za kleparsko-ličarska popravila so opremljeni z največjo lakirno komoro za vozila v Sloveniji. V njej lahko polakirajo tovornjak s prikolico, pa tudi avtobus.



Vsebino omogoča Autocommerce



»Na mojstre iz strojne delavnice sem se obrnil na priporočilo svojega prijatelja, ki z delavnico sodeluje že več kot dvajset let. Ni pretiraval, ko je rekel, da se tu na obdelavo motornih komponent zares spoznajo in da samo njim zaupa, da bodo delo opravili tako, kot je treba. Tudi sam sem navdušen!«

Robert Barle, direktor, Avtoservis Barle



autocommerce

Član skupine Emil Frey

Autocommerce, d.o.o.

Baragova ulica 12, 1000 Ljubljana

Sprejem

T: 01 5883 600 M: 051 441 944

E: sprejem.sgv@autocommerce.si

Zadnji Opel Kadett praznuje 40. rojstni dan



Kadett velja za enega najbolj uspešnih, pa tudi najdlje trajajočih modelov znamke Opel. Čisto prvi model s tem imenom je namreč nastal že v 30. letih prejšnjega stoletja in postal eden najbolj priljubljenih avtomobilov svojega časa v Evropi. Zadnji Kadett, Kadett E, ponekod že poimenovan kot Opel Astra, pa je na drugi strani luč sveta uzrl leta 1984. A vsekakor se je Opel od svojega prvaka v segmentu C tedaj poslovil v slogu.

Šlo je namreč za enega izmed avtomobilov z najbolj razvejano mrežo različic. Na voljo je bil kot dostavnik, kot karavan, štirivratna limuzina, petvratna kombilimuzina, največ pogledov pa sta pritegnila kabriolet in kupe, še posebej v izvedbi GSi. Ta je namreč s 116 konji moči povsem enakovredno konkurirala Golfu GTI, poleg tega pa je šlo za najbolj aerodinamično oblikovan avtomobil tistega časa, ki je bil tudi osnova za dirkalnik na odprtem nemškem prvenstvu turnih avtomobilov. Seveda pa si ga je marsikdo zapomnil tudi po digitalni armaturni plošči, ki jo je Kadett povzel po ameriški legendi Chevrolet Corvette, ki je v četrti generaciji prišla na trg istega leta.

Razvoj avtomobila je potekal kar pet let, vse od leta 1979, vanj pa so vložili kar 1,5 milijarde takratnih nemških mark, ob tem pa so med razvojem na dirkališčih, v polarnih

razmerah Severne Evrope, ameriških puščavah, jasno pa tudi v običajnih razmerah in pogojih, prevozili kar 6,5 milijona testnih kilometrov. Šlo je za resnično za pravo uspešnico. Leta 1985 je Kadett osvojil laskavi naziv evropski avto leta, v sedmih letih proizvodnje pa je na cesto zapeljalo 3.779.289 avtomobilov.

Pripravil: Jure Šujica



Po 94 letih na ceste zapeljal prvi novi Bentley Speed Six

Britanske avtomobilске delavnice zadnja leta zelo rade pogledujejo v preteklost, kjer se skriva izredno bogata zgodovina. Tudi pri Bentleyju pri tem niso prav nič drugačni. Znamka, ki je bila vselej predana avtomobilskemu dirkanju, se je tako odločila obuditi enega svojih najbolj prepoznavnih predvojnih dirkalnikov Speed Six. Izdelali bodo namreč majhno serijo samo 12 avtomobilov, narejenih po zgledu izvirnika, prvi pa je svoj dom našel v Združenih državah Amerike.

Izdelava vsakega izmed 12 vozil bo vsekakor velik podvig, saj ga bodo v Mullinerjevi delavnici sestavili ročno, prav tako kakor njihove predhodnike pred slabim stoletjem. In ker bodo vse avtomobile sestavili brez obstoječih komponent, bo njihova izdelava trajala kar osem mesecev. Ob tem bodo sledili konkretnemu avtomobilu, ki je leta 1930 slavil na dirki za 24 ur Le Mansa, vključno z vsemi merilniki, barvo usnja in številko štiri na mreži hladilnika.

Speed Six, najuspešnejši Bentleyjev predvojni dirkalnik, pa ni prvi avtomobil britanske avtomobilске znamke, ki je doživel obuditev (maloserijske) proizvodnje. Ta čas je



namreč pripadla modelu Blower. Tudi izdelava tega modela je potekala ročno, pri ustvarjanju pa so si pomagali z originalnimi načrti in sodobnimi laserji, s katerimi so skenirali tovarniški dirkalnik številka dve iz leta 1929 s 4,5-litrskim motorjem, podprtim s kompresorjem, za katerega pri Bentleyju menijo, da je njihov najbolj slaven avtomobil.

Pripravil: Jure Šujica

30 let prve Škode pod okriljem Volkswagna



NOVICE

Škoda je dandanes uveljavljena in v Evropi izredno priljubljena avtomobilska znamka, kar pa nikakor ni veljalo na začetku 90. let. Ko je tedaj znamko prevzel Volkswagen, je imela v ponudbi le en model z zmernim uspehom v Evropi, vendar pa je prav ta s svojo silhueto bil osnova za nov začetek. Iz Favorita je namreč nastala Felicia, ki je ohranjala podoben, le nekoliko omehčan videz predhodnika, hkrati pa je že vsebovala Volkswagnovo tehnologijo.

No, od predhodnika je bila vseeno nekoliko večja, imela je tudi večji prtljažnik, še pomembneje pa je, da je imela pod motornim pokrovom Volkswagnov 1,3-litrski bencinski motor iz Pola. No, kasneje sta sledila tudi večji in zmogljivejši 1,6-litrski bencinar ter celo 1,9-litrski dizelski motor, tedaj še brez prisilnega polnjenja. A to še zdaleč ni bilo vse, za kar so poskrbeli pri Volkswagnu, saj je svež kapital omogočil, da je v svoji življenjski dobi avtomobil dobil tudi potovalni računalnik, štiri varnostne blazine, ABS, klimatsko napravo in celo usnjeno oblaženje, s čimer je postal konkurenčen uveljavljenim evropskim avtomobilom.



Felicia, ki je leta 1995 osvojila naziv češki avto leta, je na trgu vztrajala dolgih sedem let, velja pa za zadnji avtomobil, preden je Volkswagen povsem prevzel nadzor nad razvojem novih avtomobilov. Že dve leti kasneje je namreč na trg prišla nova Octavia, eden najbolj pomembnih modelov češke znamke, ki je Felicii sledila tudi v svet relija, kjer je Felicia na svetovnem prvenstvu začela nastopati leta 1995 in tam vztrajala tri sezone.

Pripravil: Jure Šujica

NOVA
KNJIGA

SLOVENSKA AVTOMOBILSKA SCENA 80. IN 90. LET

218 strani, trda vezava, A4 format,
več kot **tisoč zanimivih fotografij** in zgodb



V obdobju 80. in 90. let je Slovenija doživela izjemno pestro in zanimivo avtomobilsko zgodovino, ki je bila tesno povezana z edinstvenim modelom socializma v Jugoslaviji. Ta model je omogočal večjo gospodarsko svobodo in odprtost proti zahodu v primerjavi z drugimi socialističnimi državami. Slovenija je znotraj SFRJ uživala poseben status zaradi svoje geografske lege, saj je mejila na dve razviti kapitalistični državi, Avstrijo in Italijo. Ta posebnost se je odražala tudi v avtomobilskem parku. Približno tretjino avtomobilov so sestavljali kapitalistični avtomobili, medtem ko so preostali dve tretjini predstavljali avtomobili domače proizvodnje Crvene Zastave in real-socialistični avtomobili iz Sovjetske zveze ter drugih držav Vzhodnega bloka.

Avtor, ki je že od otroštva kazal veliko zanimanje za avtomobile, opisuje, kako je zbiral informacije iz različnih virov, vključno z revijami, kot so Avto Magazin, Auto Motor und Sport, Gente Motori in Quattroruote. Njegova strast do avtomobilov se je kazala tudi v rednem obiskovanju avtomobilskih dogodkov, razstav in dirk, kot so reli Saturnus in dirke na ljubljanski obvoznici.

V primerjavi z danes, ko je avtomobil pogosto zgolj sredstvo za mobilnost in pri mladih ne vzbuja več tolikšnega

zanimanja, je bil v 80. in 90. letih avtomobil simbol statusa in identitete. Tehnološki napredek je sicer izboljšal vozne lastnosti in udobje sodobnih avtomobilov, vendar se je spremenil tudi odnos ljudi do njih. Dandanes se več pozornosti posveča poveztivosti s pametnimi napravami kot pa vožnji izkušnji sami. Tradicija in pomen avtomobilskih blagovnih znamk se z razmahom elektrifikacije zmanjšujeta, vedno večji vpliv pa imajo kitajski proizvajalci avtomobilov.

Knjiga, ki jo je avtor sestavljala šest let, postavlja avtomobile v kontekst specifičnega časa in prostora, ki je edinstven za Slovenijo in njeno zgodovino, ter ponuja osebni pogled na avtomobilsko kulturo, ki je danes precej drugačna od tiste iz preteklosti.

Za naročilo knjige

pokličite 068 180 603

ali jo naročite na www.svamz.com



NOVICE

Izgubljeni zaklad motociklistične preteklosti

Aermacchi Alla d'Oro na dnu kraške jame

Po koncu druge svetovne vojne in združitvi Primorske z matično domovino je Slovenija ponovno dobila del zgodovinsko slovenskega ozemlja, ki je bilo po koncu prve svetovne vojne krivično dodeljeno Italiji. Kljub pričakovani svobodi in upanju na boljše življenje, je življenje v povojni Jugoslaviji prineslo številne izzive. Strahotno pomanjkanje osnovnih dobrin je zaznamovalo vsakdanjik.

V tistem času je že bicikel veljal za pravo razkošje, kaj šele avtomobil ali motorno kolo, ki so ostajali nedosegljive sanje številnih mladeničev. Na cestah so se občasno pojavili predvojni motocikli, kot je Moto Guzzi, vendar je bil dostop do rezervnih delov skoraj nemogoč. Sodobne motocikle so si lahko privoščili le redki, in to pogosto z velikim tveganjem, saj so jih morali švercati iz Italije ali pridobiti na druge nezakonite načine.

V tem času so avtomoto društva kljub pomanjkanju organizirala motociklistične dirke po mestnih ulicah, ki so privlačile domače in tuje tekmovalce. Tujci so tekmovali z najmodernejšimi stroji, domači dirkači pa so morali uporabljati stare motocikle, ki so jih sami večkrat

predelali. Tudi tedanja oblast ni bila naklonjena hitrim motociklistom, saj je pogosto zaplenila motorje brez ustrezne dokumentacije, kar je pri mladih povzročalo strah in frustracije. Mnogi so svoje motocikle skrili, zazidali ali celo uničili, da bi se izognili preganjanju.

Eden takšnih motociklov je bil dirkalni Aermacchi Alla d'Oro, verjetno iz leta 1965. Po legendi je lastnik tega motocikla, ko so mu bili miličniki tik za petami, motor odvrgetl v globoko kraško jamo blizu Kostanjevice na Krasu in peš pobegnil. Zgodba je postala lokalna legenda, ki so jo številni sčasoma pozabili.

Mnogo let kasneje so radovedni jamarji, natančneje oktobra 1990, ki so bili hkrati navdušeni motoristi, sklenili raziskati to težko dostopno kraško brezno. Pod vodstvom izkušenega jamarja Andreja Tomažinčiča, so se spustili v globino približno 100 metrov. Po srečanju z okostji živali in človeškimi odpadki so na dnu jame našli ostanke motocikla, ki je bil nekoč rdeč dirkalnik. Kljub dolgoletnemu ležanju v temi je bil motor presenetljivo dobro ohranjen.

Jamarji so poskušali motocikel izvleči na površje, vendar so zaradi nevarnosti padajočega skalovja in poškodovanega okvirja uspeli potegniti le sprednjo teleskopsko vilico z dirkalno bobnasto zavoro iz magnezija. Motocikel sam je ostal na dnu brezna, kjer verjetno leži še danes.

Ta zanimiv kos motociklistične zgodovine je danes razstavljen kot opomnik na čase, ko je bilo življenje prežeto s pomanjkanjem, strahom, a tudi z velikim pogumom in ustvarjalnostjo. Jugoslavije ni več, številne podobne zgodbe pa še vedno živijo v spominih ljudi.

Ostala nam je "svoboda" – in dragoceni spomini na tiste čase.

Pripravil: Petja Grom, fotografije: Andrej Tomažinčič



16. Mednarodno srečanje starodobnih vozil in tehnike ter praznovanje 20. obletnice društva



Kljub slabemu vremenu so v soboto, 20. julija 2024, v klubu Društvo ljubiteljev starodobne tehnike Oldtimer »Abraham«[»] uspešno izpeljali 16. Mednarodno srečanje starodobnih vozil in tehnike. Dogodka se je glede na vremenske razmere udeležilo presenetljivo veliko razstavljavcev traktorjev, avtomobilov in mopedov, prireditev pa je pritegnila tudi številne obiskovalce.

Letošnje srečanje je imelo še poseben pomen, saj so obeležili 20. obletnico ustanovitve društva, ki deluje od leta 2004. Zbrane je najprej nagovoril predsednik društva, g. Drago Abraham, nato pa sta prisotne pozdravila tudi župan občine Gornji Petrovci, g. Šlithuber, in župan občine Cankova, g. Kacijan.

Med prireditvijo so potekala različna tekmovanja v zabavnih igrah, kot so metanje bataša, kolo sreče, natikanje matic in zabijanje žebeljev. Prvi trije tekmovalci v vsaki igri so prejeli pokale in priznanja. Podelitev pokalov in medalj je spremljala tudi priložnost za nagovore gostov in predstavnikov društev. Za glasbeno spremljavo je skrbel Duo Biciklen, za dobro voljo in smeh pa je poskrbel Gorički Lajči (Franc Gorza). Kljub slabemu začetku vremena se je popoldne nebo zjasnilo, kar je pripomoglo k podaljšanju prireditve vse do poznih popoldanskih ur.

Srečanje je znova dokazalo, da ljubezen do starodobnih vozil in tehnične dediščine povezuje ne glede na vremenske razmere.

Na COP29 kulturniki razočarani nad izidi

(povzeto po www.europanostra.org, foto splet)

NOVICE



Konferenca ZN o podnebnih spremembah za leto 2024 (COP29) se je zaključila v Bakuju v Azerbajdžanu po dveh tednih napornih pogajanj. Z več kot 30-urnim zamikom zaradi napetih nesoglasij glede ključnega vprašanja podnebnega financiranja, ki so vodila do prekinitve pogajanj, so bile sprejete odločitve, katerih ustreznost je močno sporna. V tem procesu so pogajalci zamudili priložnost za lahek napredek za planet in človeštvo ter niso uspeli narediti niti majhnega koraka k sistematičnemu obravnavanju kulturne vrzeli v trenutni mednarodni podnebni politiki in načrtovanju.

Zagovorniki so uspeli zagotoviti enotno omembo kulture v zaključnem dokumentu COP29 v okviru zelo spornega Programa ukrepov za omilitve podnebnih sprememb (MWP). Ta se nanaša na razpravo o »mestih: stavbah in urbanih sistemih« in poudarja »potrebo po prilagajanju rešitev sociokulturnim in ekonomskim kontekstom«. Ta vključitev odraža obsežno sodelovanje Delovne skupine 3 Mreže za podnebno dediščino (CHN) v globalnih dialogih MWP

leta 2024. Ta prizadevanja se bodo leta 2025 razširila prek nove iniciative CHN, imenovane Decarbonizing the Built Environment Through Heritage (DBTH), ki jo vodijo Build Buildings Lab, Univerza v Lagosu A+URH in Architecture 2030, s financiranjem Mellonove fundacije in fundacije 1772. Sociokulturna dimenzija je priznana omogočitevno stanje za sistemske prehode, ki bi omejili segrevanje planeta in hkrati dosegli trajnostni razvoj. Kljub temu kultura prejema malo pozornosti v primerjavi z drugimi omogočitenimi stanji, kot so finance in tehnološke inovacije. Edina omemba kulture v odločitvi MWP je izjema, ki potrjuje to pravilo v Bakuju. To spodkopava učinkovitost podnebnih ukrepov ter prispeva k neprilagajanju in neuspešnim omilitvam.

Za spremembo tega paradigatskega pristopa je pred COP28 leta 2023 na tisoče organizacij in voditeljev podpisalo Globalni poziv za postavitve kulturne dediščine, umetnosti in kreativnih industrij v središče podnebnega ukrepanja. Ta poziv je naslovljen na pogajalce COP, naj omogočijo, da kultura v celoti prispeva k podnebnim rešitvam. COP28 je

nato naredil pomemben korak v tej smeri z ustanovitvijo Skupine prijateljev za ukrepe na področju kulture in podnebja, mednarodne koalicije držav članic UNFCCC, ki zagovarja podnebne ukrepe, temelječe na kulturi. Letos je kampanja Globalni poziv poskušala združiti nevladne akterje in države članice Skupine prijateljev za predlog, da se v končno odločitev COP29 vključi prošnja, da se podružnice UNFCCC leta 2025 posvetijo eni ali več delavnicam za obravnavo vprašanj, povezanih s kulturo in dediščino. Ta majhen korak bi lahko postavil temelje za širšo odločitev o kulturi na COP30, ki bi vodila do »skupnega dela« (JW) na področju kulture in podnebnega ukrepanja leta 2026 ter na COP31 do prvega delovnega načrta UNFCCC za kulturo. Žal to ni bilo doseženo.

Skupina prijateljev se je v Bakuju sicer sestala na 2. ministrskem dialogu na visoki ravni o podnebnih ukrepih na osnovi kulture. Ministri so naredili spodbuden korak in za svoj primarni cilj določili zagotovitev delovnega načrta UNFCCC za kulturo. Kljub temu pa člani skupine teh besed niso pretvorili v konkretne ukrepe v pogajanjih, kljub čustvenemu pozivu posebne odposlanke CHN, NJKZ princese Dane Firas iz Jordanije, in podpori držav članic Jordanije, Malte in Španije.

Zagovorniki kulture so pozorno spremljali tudi prilagoditveno agendo COP. COP28 je pomenil preboj za vključevanje kulture v podnebno politiko z vključitvijo tematskega cilja za prilagoditev kulturne dediščine podnebnim spremembam v novi UAE okvir za globalno podnebno odpornost ter s pozornostjo na znanje in vrednote domorodnih in lokalnih skupnosti.

Vključitev kulture v ta okvir ima potencial za večjo pozornost pri prilagajanju kulturne dediščine na nacionalni in lokalni ravni ter v okviru podnebnega financiranja. To je ilustriral primer Brazilije, ki je v svojem novem nacionalno določenem prispevku vključila cilje za prilagajanje, ki odražajo UAE okvir, vključno s »spoštovanjem življenjskih slogov tradicionalnih ljudstev in skupnosti« ter »zaščito kulturne dediščine pred tveganji, povezanimi s podnebnimi spremembami«. Prihodnja smer UAE-Belem programa dela je bila v Bakuju predmet številnih razprav, zlasti glede sredstev za izvajanje (MOI). Zadnji trenutek kompromisa je ohranil MOI v okviru programa dela, kar bo pomembno za realizacijo potenciala

UAE okvira. Sprejetje novega zemljevida prilagajanja v Bakuju obljublja večjo pozornost prilagajanju na splošno in posebej UAE okviru.

Mreža za podnebno dediščino (CHN) bo še naprej obravnavala ta vprašanja prek zavezništva Heritage Adapts to Climate Alliance (HACA), ki ga vodi Preserving Legacies s financiranjem Mellonove fundacije in National Geographic Society.

Kot "finančni COP" je bil glavni cilj COP29 zagotoviti ambiciozen in pravičen globalni podnebni finančni cilj. Na koncu so se razvite države dogovorile, da bodo do leta 2035 usmerile »vsaj« 300 milijard USD letno v države v razvoju. To je močno razočaralo številne, ki so zahtevali bistveno večje vsote in hitrejše ukrepanje. Mnogi zagovorniki kulture so podprli idejo o podciljih za financiranje prilagajanja ter izgube in škode, vendar ti niso bili vključeni. Kljub temu določba v finančni odločitvi, ki povezuje cilje globalnega cilja prilagajanja s potrebo po »dramatičnem povečanju financiranja prilagajanja«, prinaša upanje za nove kanale financiranja prilagoditve kulturne dediščine. Na splošno je bil COP29 ključna priložnost za postavitve temeljev za odločitve o skupnem delu na COP30, s ciljem krepitve povezav med podnebnimi in kulturnimi ukrepi. Neuspeh pri tem ustvarja negotovo pot do politične zmage za kulturo v Belemu in odpira možnost, da najbolj kulturno obarvan COP v zgodovini ne zapolni kulturne vrzeli v podnebni politiki.

Uresničitev potenciala Skupine prijateljev zahteva bolj sofisticirano strategijo. Retorika o vključevanju kulture v podnebno politiko iz lanske Emiraške deklaracije o podnebnih ukrepih na osnovi kulture (ki je bila še okrepljena v kulturnih deklaracijah G7 in G20 za leto 2024) potrebuje robustno podporo v nacionalnih prestolnicah za prevod v dejanja. Iz tega razloga bo Globalni poziv pod vodstvom Alison Tickell iz organizacije Julie's Bicycle leta 2025 prenovil svojo javno kampanjo, s ciljem ustvariti javno gibanje za postavitve kulture v središče podnebnega ukrepanja, ki ga nacionalne vlade ne bodo mogle prezreti.

Prvi preizkus bo junija 2025, ko se bodo podružnice UNFCCC sestale v Bonnu. Takrat bo ključnega pomena zagotoviti signal, da bo kultura na dnevnem redu COP30.

OPTIKA PETRA
PETRA VOGA KUMER s.p.
Drofenikova 16
3230 Šentjur

03/5740 152
040/467 657

AKCIJA NA SONČNA OČALA OD
-40% DO -70%

NAROČITE SE NA BREZPLAČNO KONTROLO VIDA 03 574 01 52, ALI PA NAS OBIŠČITE!



Izlet z avtovlakom iz Bohinjske Bistrice v Most na Soči

BESEDILO IN FOTOGRAFIJE: Ula Šmajd

Kako se radi potepate? Radi potujete? Tudi mi.

Radi potujemo, radi se potepamo, predvsem zato, ker nam je lepo. Ker smo radi skupaj. Ker tako spoznavamo vso lepoto in čudesa narave. Radi uživamo v lepi naravi, dobri hrani, spoznavanju novih krajev in njihovih domačinov, radi stopimo iz cone udobja in si ustvarimo nov izziv. Poznate že vse poti, ki vodijo iz Bohinjske Bistrice do Mosta na Soči?

Tokratni izziv, ki smo si ga ustvarili, je izlet z avtovlakom po točno tej poti.

Potniki z osebnimi avtomobili se lahko preprosto, hitro in varno zapeljejo z avtovlakom iz Bohinjske Bistrice do Podbrda in naprej do Mosta na Soči. Peljali smo se z avtovlakom



št. 853. Na vlak lahko naložite osebni avtomobil, kombi, poltovornjak, avtodom, štirikolesnik in kolo. Vozila so lahko visoka največ 3 metre, široka pa največ 2,4 metra. Vozovnico za prevoz kupite tik pred odhodom. Mi smo prišli na postajo eno uro prej, saj nas je bilo vsega skupaj 16 avtomobilov – starodobnikov.

Bohinjska proga velja za eno od najlepših gorskih železnic v Alpah. Ta pot povezuje dva svetova, in sicer bohinjskega in primorskega. Proga ima najdaljši slovenski železniški predor, to je Bohinjski predor, ki meri 6.327 metrov. Peljali smo se tudi čez most čez reko Sočo z najdaljšim kamnitim lokom v svetovnem merilu, to je Solkanski most, ki meri 85 metrov. V Mostu na Soči smo se izkrcali, parkirali avtomobile in odšli na en kratek »coffe time«. Pot smo en za drugim nadaljevali do mesta Bovec in do izvira reke Soče.

Pot se je nadaljevala nazaj proti Tolminskemu Lomu, kjer smo obiskali turistično kmetijo Široko na nadmorski višini 755 m. Tam smo si privoščili njihovo domače kosilo. Po kosilu smo se malo sprehodili po njihovem »dvorišču«, s katerega se razprostira odličen razgled na dolino Soče. Kasneje smo pot nadaljevali proti domu skozi Škofjo Loko.

Izlet je bil odličen, mi smo uživali in če bo še mo- žnost, gremo zagotovo še enkrat na avtovlak, da vidimo še pot do Nove Gorice.



In Memoriam

Z globoko žalostjo sporočamo, da nas je avgusta zapustil Benjamin Strozak (1963-2024), cenjeni podjetnik, dolgoletni član Sveta Mestne občine Velenje, kjer je vodil Odbor za gospodarstvo, in nekdanji kandidat za župana Mestne občine Velenje. Svojo predanost lokalni skupnosti je izkazoval tudi kot član Sveta Krajevne skupnosti Staro Velenje.

Benjamin je bil aktiven član društva potapljačev DPD Jezero Velenje, kjer je sodeloval tudi v podvodni reševalni službi. Bil je človek številnih strasti, med katerimi so posebno mesto zavzemali starodobniki. Kot dolgoletni predsednik Jaguar kluba Slovenija (2014–2022), ki je bil leta 2007 ustanovljen prav na pobudo SVAMZ, je klub pod njegovim vodstvom zaživel in se uspešno uveljavil na domačih in mednarodnih prireditvah.

Benjamin, znan med prijatelji kot Benč, je bil cenjen zaradi svoje predanosti, vizije in strasti, ki jih je delil z vsemi okoli sebe.

Vsem njegovim domačim in članom Jaguar kluba Slovenija izrekamo iskreno sožalje.

Naj počiva v miru.



REDWING TOUR 60

Potopis ekipe, ki se je na pot v Anglijo v bližino Birminghama odpravila s tremi starodobnimi prikoličarji

BESEDILO IN FOTOGRAFIJE: Andrej Pristov

Ideja o daljšem popotovanju je nastala približno šest let pred odhodom, nekako dve leti prej pa se je oblikovala tudi ekipa. Kmalu po upokojitvi sem si zadal cilj, da, ko se mi leta prevesijo v šesto desetletje, se pa z enim od mojih starodobnikov odpravim na daljšo pot. Od potovanja sem si želel predvsem vožnjo po podeželskih cestah Evrope s postanki v zanimivih mestih. Kmalu je padla odločitev, da si za cilj izberem Anglijo, saj je zibelka motorizacije z nešteto muzeji in dogajanja na to temo. Ker sem tudi član kluba POC (Panther Owners Club) in sem bil tudi že na srečanju kluba v Angliji, sem si rekel: »Nič, pa grem tja z mojim Pantherjem.« No, od tega trenutka so me začeli obhajati dvomi in vprašanja, ali bo Panther zmoget to pot. V letu 2018 sem s pomočjo kluba C.M.O.C. organiziral tudi prvi rally POC kluba v Sloveniji, kjer se je večina udeležencev pripeljala na svojih starodobnih motorjih iz Anglije, pa tudi z drugih koncev Evrope, najdlje pa Sindre Lindal z Danske na Pantherju iz leta 1932! Pred približno petnajstimi leti sem sicer bil s svojim Pantherjem v Črni Gori, ampak takrat me kaj dosti ni motilo, razen groznega ropota, ko smo en del poti morali na avtocesto in so se začeli neznosni zvoki. Mislim

sem, da bo najmanj odpadla mašina, če ne bo razpadel kar cel motocikel. No, po nekajkratnem ustavljanju in pregledovanju motorja, kaj se z njim dogaja, sem le opazil, da se mi je odtrgal/počil nosilec strehice prvega kolesa. Po popravilu tega so zvoki nenadoma utihnili. Najbolj zanimivo pa je to, da je kljub nepopisnim strašnim zvokom motor deloval brez težav in njegova zmogljivost je bila enaka kot prej in potem. Grozljivo pa je dejstvo, da ko se voziš s takim ropotom, so najbolj obremenjeni tvoji možgani, saj neprestano premle-vaš razne scenarije, kaj se dogaja in kaj se bo zgodilo (POC ???). Drugače pa sem se vozil v glavnem po Sloveniji in njeni okolici, največ solo – beri: brez bočne prikolice, nekaj časa pa tudi z levo bočno prikolico znamke Pride & Clarke Popular D/A. Ta kombinacija pa je bila tudi najbolj naporna za motor, saj se je kar dobro utrudil in navkljub rednemu menjavanju batnih obročkov, ki mimogrede grede tudi na italijansko kosilnico BCS, na koncu ni bilo več pomoči, tudi če sem nekaj časa uporabljal motocikel brez prikolice. Vožnja s takšnim motociklom ni bila preveč prijetna, sploh za tiste, ki so vozili za tabo, saj so prišli na cilj dimljeni kot klobase, od odvečnega olja, ki je izgoreval mimo batnih obročkov v izpuh. Dejstvo je bilo, da motor potrebuje celovito obnovo pred nadaljnjo resno uporabo. Zadnjič sem tak kadeči motor uporabljal poleti 2023 na danskem POC International Rallyju, ko sva se oba z mojo ženo Zorico vozila na vožnji v sklopu relija in k sreči sva motocikel na Dansko peljala z avtomodom, sicer bi zakadila pol Evrope.

No, pa da se vrnem na našo skoraj enomesečno dogodivščino. Kot sem že omenil, se je ekipa oblikovala dve leti pred odhodom, in sicer na POC International rallyju, ki ga je gostil naš C.M.O.C. v Ajdovščini. Tja so poleg drugih motorjev prispeli tudi trije prikoličarji (motocikli z bočno prikolicco) iz Anglije, vozili pa so jih naša stara prijatelja Clive Cooper in Martin Preston na Pantherjih M100 iz petdesetih let brez vzmetenja zadaj in Mark Leigh, ki pa je vozil M120. Ko smo po uspešno končanem reliju sedeli ob kozarčku rujnega vina in rujne oranžade, Ivan Romšek, Matjaž Zagorc in jaz, sem jima omenil, če bi šla z mano na pot v Anglijo. Nato je sledil zelo kratek trenutek za premislek in po treh sekundah sta odgovorila: »Seveda greva.« In smo rekli, če so Clive, Martin in Mark prišli v Slovenijo, bomo pa še mi v Anglijo. In tako so se začele dvoletne priprave za pot. Velik del celotne vožnje je bilo načrtovanje poti, saj je pot s takšnimi vozili zahtevna, predvsem pa počasna, saj je bila največja predvidena potovalna hitrost 60 km/h. Pa še te kasneje na poti dostikrat niti nismo dosegli zaradi raznih drugih zunanjih dejavnikov (promet, vreme itd.). Najdaljšo pot v enem dnevu smo načrtovali prav na prvi dan, in sicer nekaj manj kot 400 km do Innsbrucka, saj bomo štartali zelo zgodaj in spočiti. Dolžina vožnje pri večini naslednjih dni je merila med 250 in 350 kilometri dnevno. Vsa prenočišča za celotno pot so bila rezervirana in povečini plačana vnaprej, tako da smo bili obvezani priti na vsakodnevni cilj. Intenzivneje smo se začeli pripravljati pri-



ZGORAJ Panther še brez prikolice, kmalu po vožnji iz Črne Gore.

bližno eno leto pred odhodom, ko smo vsi začeli z obsežnimi deli na motociklih, predvsem z generalno obnovo motorjev/agregatov. Sam sem začel obnovo zadnji in sicer po prihodu z danskega Internationala, ko sem razstavil motor in začel menjavati obrabljene dele. Med drugim sem namestil tudi na novo brušen cilinder in nov bat od avtomobila Rover, ki je prilagojen za namestitev v Pantherja, oboje pa sem že pred leti kupil od dolgoletnega člana POC Gordona Northa. Obnova je s krajšimi in daljšimi prekinitvami trajala skoraj celotno zimo in spomladi 2024 je bil Panther pripravljen za testiranje. Kot se radi lastniki starodobnih motorjev pohvalimo, je po obnovi vžgal ob prvem poizkusu (on a first kick), ampak veselje je kmalu po vžigu popustilo, saj se je pojavilo močno puščanje olje pod cilindrom, tam, kjer ima M120 luknjico oziroma kanalček, po katerem doteka olje v spodnji del cilindra in dodatno maže bat. Torej ponovi vajo, snemi glavo in cilinder ter ponovno naredi tesnilo in pravilno zatesni, namesti cilindre in glavo ter ponovno poizkusi. Ponovna zatesnitev je uspela in kmalu zatem uspešna prva vožnja. Potem je bil čas za montažo desne bočne prikolice, saj sta tako Ivanov Moto Guzzi in Matjažev BMW prikoličarja, ekipi pa se je pridružila še Zorica in potrebovala je udoben prevoz. Ker smo mi trije že »penzionisti«, Zorica je pa še v službi, se je odločila, da gre z nami polovico poti in sicer iz Anglije



NASLOVNA Malica nekje v Nemčiji.
ZGORAJ Panther z levo prikolicco Pride & Clarke Popular D/A.



ZGORAJ Andrej in Matjaž štartata iz Vižmarji pri Ljubljani.

nazaj domov. Kmalu po odločitvi sem za Zorico rezerviral letalsko karto do Anglije (Stansted). Velik del dogodivščine je bilo načrtovanje poti. Montažo bočne prikolice sem opravil pri največjem slovenskem prikoličarskem asu in evropskem prvaku v prikoličarskih dirkah Milanu Špendalu, pri zaključnih nastavitvah pa je pomagal tudi njegov sovoznik in prijatelj, ki je bil ravno takrat na obisku, Peter Hill. Montaža prikolice je bila uspešna in tudi vse testne vožnje, ki sem jih opravil so bile uspešne, vendar me je vedno nekaj motilo, vedno sem slišal nek zvok, ki ga nisem mogel locirati ampak delovanje in zmogljivost sta bila odlična. Seveda sem po vsaki vožnji ves čas nekaj preverjal, od napetosti primarne verige, delovanja sklopke, ki sem jo večkrat razstavil in preveril do nastavitve ventilov, pa nastavitve vžiga itd. itd. Prvo daljšo testno vožnjo sem opravil na dirki v Središče ob Dravi 25. 5. 2024. Skoraj 200-kilometrsko pot v eno smer sem z enim postankom opravil brez težav in tudi pot nazaj je minila brez težav, vendar z neprestanim poslušanjem raznih zvokov iz motorja. No, na tem mestu moram poudariti, da so bili to neki normalni mehanski zvoki, kot posledica delovanja dolgododnega enocilindričnega 650-kubičnega motorja in niso bili niti približno podobni tistim zvokom, ki sem jih doživel na poti iz Črne Gore. Sledilo je še nekaj voženj in nastavitvev in počasi je bil prikoličar pripravljen. Tudi Ivan in Matjaž sta opravljala oziroma odpravljala napake in izboljševala delovanje motorjev. Kar nekaj preglavic nam je delal Ivanov motor, saj ni in ni hotel pravilno delovati, na koncu pa tudi vžgal ni več. To je za mehanike prava nočna mora, a vedeli smo, da je nekaj enostavnega, samo priti moraš do konca problema. In na koncu sva z Andrejem Črnjačem, ki je tudi obnavljal Ivanov

motor, ugotovila, da je obrabljena odmična gred. In glej ga, zlomka, ozirom kakšna sreča: Ivan je imel med rezervnimi deli čisto novo odmično gred! Andrej Č. je zamenjal obrabljeno odmično gred in motor je deloval kot nov. Tudi Matjaž je imel nekaj majhnih težav na BMW-ju, predvsem z puščanjem olja na menjalniku, a je Danilo Henigman, ki mu je obnavljal motor, hitro odpravil težave.

V začetku julija oziroma 6. julija na občnem zboru kluba C.M.O.C. je bila ekipa Redwing 60 s prikoličarji pripravljena in predstavljena. Odhod je bil načrtovan en teden po občnem zboru, cilj poti pa je bil POC National Rally v mestecu Alveley v okraju Shropshire v regiji West Midlands. To je bila hkrati tudi najbolj oddaljena točka naše poti. Alvelly leži cca 40 km zahodno od mesta Birmingham v osrednji Angliji. Ime ekipe je povezano z samim konceptom, ciljem poti in člani ekipe. Redwing je zaščitni znak motociklov Panther in se pojavlja kot rdeče krilo na desni strani bloka motorja, natančneje, na tako imenovanem »timing« pokrovu. Število 60 pa je povezano s člani ekipe, saj so kar trije zakorakali v šesto desetletje. No, bolj natančno: eden je že, dva pa sta bila v zaključnih pripravah, Ivan nas je pa že krepko prehitel kar za osem let, vendar, ko je na motorju, je neizmerno vesel in pravi, da ga to pomladi vsaj za dvajset let. Na pot smo bili pripravljeni Ivan Romšek z Moto Guzzijem Nuovo Falcone 500 ccm iz leta 1975, Matjaž Zagorc z BMW R67/2 600 ccm iz leta 1953 in jaz z Pantherjem M120S 650 ccm iz leta 1959. Do odhoda nas je ločil še en teden in zadnje priprave, menjava motornega olja za svežega, še zadnje nastavitve in nalaganje prtljage, nekaj hrane in osvežilne pijače v prikolice in na motorje.

13. julija 2024 je končno nastopil dolgo pričakovani trenutek odhoda na dolgo pot. Ob 5.20 vžig in ogrevanje motorja, še čelada in rokavice in že je bil na dvorišču Matjaž, ki je skoraj sosed. Ob 5.30 se odpraviva in sva nekaj pred šesto v Kranju, kjer se nama pridruži še Ivan. Popijemo kavo, malo pokomentiramo nadaljnjo pot, sam pa sem malo potarnal, da glede na zvoke iz motorja ne vem, če pridem čez Korensko sedlo. Prijatelja sta me pomirila in ugotovila, da Panther dela čisto v redu. No, OK, pa pojdemo! Krenemo proti Naklem, Posavcu mimo Brezij in že smo v Lescah, kjer se nam za spremstvo pripeljeta člana C.M.O.C. Bojan Kačič in Andrej

SPODAJ Mallnitz, čakanje na avtovlak.

SPODAJ DESNO Motorji pod streho v Sprimontu.



Črnjač. Skupaj nadaljujemo skozi Jesenice do Kranjske gore, kjer se na bencinski črpalki ustavimo in dotočimo gorivo. Za zdaj gre vse v redu, samo sam spet razmišljam, ali bom prišel čez Korensko sedlo in nato do Mallniza, kjer naj bi se vkrcali na avtovlak. Pozdravimo se z Bojanom in Andrejem, ki nam zaželita srečno pot, in se odpeljemo naprej v jutro, ki se je že prevesilo v dan. Uživamo v vožnji svojih zgodovinskih strojev, pogledujemo po prekrasni slovenski naravi, sam se malo zamislim, ker gre vse v redu, in kar nenadoma se zavem, da se že spuščamo proti Avstriji in da smo šli čez mejo, ne da bi nas ustavili. Predvsem sem bil pa začuden, da pri prvem vzponu na naši poti nisem imel nobenih težav in sem se v bistvu ukvarjal z vožnjo. Nadaljujemo pot proti Villachu, oziroma po slovensko Beljaku, in nato proti Spittalu ob Dravi, kjer se ustavimo, da odtočimo in že smo ob vznožju vzpona proti Mallnitzu. Ker se prej še nikoli nisem peljal oziroma vzpenjal po tej cesti, nisem vedel natančno, kakšen in koliko je dolg vzpon. In sem si rekel, gremo, pa kar bo pa bo. Zmolim še eno zdravamarijo (prvo na poti), potem pa prva, druga in tretja, saj za četrto ni bilo dovolj hitrosti ... obrati kar visoki, sploh za Pantherja, in gremo – a glej ga, zlomka, motor gre kot veter in pravi užitek je vožnja po taki gorski cesti. Brez težav vsi trije prispemo na planoto oziroma v Mallnitz, kjer se na vstopni postaji ustavimo in počakamo na vlak. Vesel, ker sem brez težav prevozil prvo tretjino poti prvega dneva, si rečem, če sem prišel do tu, bom pa tudi do Innsbrucka. Kmalu se pojavijo občudovalci naših motorjev, med njimi tudi motorist z Harley Davidsonom iz Berlina in prav zanimivo je bilo pokramljati z njim. Vkrčamo se na vlak in po petnajstih minutah vožnje smo že na drugi strani Grossglocknerja. Odvežemo motorje, se izkrcamo z vlaka in se veselo odpeljemo naprej proti Bad Gestainu. In že smo v dolini, ko nam začnejo kruliti želodci, in čas je za slastne sendviče, ki nam jih je pripravila Jolanda. Moram priznati, da sem bil kar malo živčen prvi dan na poti, skrbelo me je za motor, predvsem pa za pravilno izbiro poti, da ne bomo kje zašli, saj se potem vse skupaj podaljša in lahko ne prideš do cilja. Ko sem jedel sendvič, sem hodil okoli motorjev in pri svojem opazim, da mi je skoraj odpadlo steklo zadnje luči. No, še dobro, da je samo to, si mislim in z lepilnim trakom zalepim steklo nazaj na pravo mesto. Zaženemo motorje in nadaljujemo proti Zell am Seeju in nato počasi prispemo v St. Jochann na Tirolskem, kjer spijemo kavo in nadaljujemo proti Worglu. Pot je ves čas nadvse zanimiva, predvsem pa dobro načrtovana, saj se vozimo po dolini in svojih motorjev ne obremenjujemo preveč. Vozimo se ob reki Inn skozi lepe tirolske vasice, tu pa tam opazimo kak lep grad ali graščino, in ker potujemo v soboto, opazimo tudi kakšnega starodobnika na cesti, ki nas pozdravi in mi mu z veseljem odzdravimo, saj smo že blizu dnevnega cilja. Okoli 17.00 prispemo v predmestje Innsbrucka oziroma mesto Thaur, kjer smo imeli tudi rezervirano prenočišče. Skočimo še v bližnjo trgovino z motoristično opremo in kupimo močno verigo oziroma ključavnico za zaklepanje motorjev, saj kot je rekel Matjaž, bolje preventivno zaklepati motorje, kot ostati brez. Po kakšnem kilometru prispemo do svojega prenočišča in kar pokam od veselja, saj nisem niti v sanjah pričakoval, da bo Panther zmogel pot prvega dne brez težav. Z Ivanom si takoj nalijeva kozarček rujnega, Matjaž pa se prime za



ZGORAJ Prihod v Innsbruck pred motoristično trgovino.

plastenko Fante, na štedilnik postavimo slasten golaž, ki nam ga je pripravila Zorica, in tako preživimo prvi večer na poti. Kasneje še parkiramo motorje tako, da jih lahko Matjaž zaklene z novo ključavnico, in se odpravimo spat.

Naslednje jutro vstanemo zgodaj in se lotimo servisiranja svojih motorjev, oziroma pregledamo, če so še vsi deli na mestu, da se ni kaj polomilo ali odpadlo. Z motorji je bilo vse v redu, samo Panther je pokuril malo olja, tako da ga dolijem in vse je pripravljeno za vožnjo. V bistvu je Matjaž vstal že mnogo prej kot midva z Ivanom in se povzpел na bližnji hrib na poti, nazaj grede pa skočil še v bližnjo trgovino po svež kruh za zajtrk. Okrog 9.00 po zajtrku naložimo še prtljago, zaženemo motorje in že smo na poti proti Albstadtu, ki je naš naslednji cilj. Peljemo se skozi Innsbruck, ki je v nedeljo zjutraj še precej zaspan, nam pa to odgovarja, saj ni skoraj nič prometa, nekaj semaforjev in že smo na drugi strani mesta. Nekaj časa se še peljemo po vijugasti ravninski cesti, nato pa se odcepimo desno proti Garmish-Partenkirchenu, oziroma proti Nemčiji. Pot se začne strmo vzpenjati in spet se mi zbudijo dvomi o zmogljivosti motorja, in glej ga, zlomka! Sredi strmega klanca še semafor zaradi del na cesti, ja, kaj hujšega, saj bo ob zeleni luči treba speljati to gmoto železa in prtljage, pa tudi sam nisem najlažji, Panther pa ima deklariranih cca 28 konjskih moči, pa še v ta podatek mnogi strokovnjaki dvomijo. Preden se je prižgala zelena luč, je minilo zagotovo deset ali petnajst minut, tako da je bil motor že dobro pregret. Ivan in Matjaž sta pametno ugasnila motorja, saj je zagon BMW-ja razmeroma lahek, Moto Guzzi pa ima dynamo-štarter in je zagon še lažji, sam pa si nisem upal ugasniti Pantherja, ker bi bil vžig v tako strmem klancu skoraj nemogoč. Če bi se pa spustil po klancu navzdol in ga zagnal, pa bi pristal na repu kolone, ki se je v tem času nabrala, in je bila dolga zagotovo en kilometer. No, pa poizkusimo, sem si rekel. Dodam plin, počasi spuščam sklopko in nekako speljem, dodam še malo plina in prestavim v drugo, a težka gmota noče naprej, klanec je prestrm. Prestavim nazaj v prvo in počasi z visokimi obrati naprej; no, na tem klancu so se začele naslednje zdravamarije in ostale molitve. Zdelo se mi je, da se vzpenjamo celo večnost, vmes srečamo veliko skupino starodobnih mopedov, ki se spuščajo po klancu in tudi na enem parkirišču nekaj popravljajo, a ne upam si spustiti krmi-

la, saj sem v polnem zagonu pri hitrosti cca 20 km/h in zvoki iz motorja so vse prej kot pomirjujoči. Nato pa hvala bogu vrh klanca in spust mimo mesteca Seefeld do bencinske postaje ob cesti, kjer se ustavimo, da ohladimo motorje. Zapeljem na črpalko, Ivana in Matjaža pa nikjer, no, trajalo je kakšno minuto in že sta prispela, Matjaž pa mi pravi: »Ja po vzponu si pa kar zbezljal in nisva ti mogla takoj slediti.« Bil sem tako vesel, da sem premagal klanec in da je motor super deloval, da sem kar pozabil na predvideno potovalno hitrost in potegnil naprej. Motorji se ohladijo, zajahamo jih in že se spuščamo proti Nemčiji, ki jo dosežemo po kakšnih dvajsetih minutah vožnje. Na meji ob cesti stoji policija, ki nas veselo pozdravi, mi odzdravimo in že zavijemo levo proti Garmisch-Partenkirchenu. Kmalu smo v mestu in ga prav počasi prevozimo, da si ga ogledamo, res pa je, da je mesto znano bolj po zimskih športih in poleti ni čutiti tega športnega pridiha. Peljemo naprej in prispemo v Oberau, kjer dotočimo gorivo in nadaljujemo po prelepi vijugasti cesti, ki se polagoma vzpenja. Tukaj prvič zares uživam v vožnji in ne poslušam raznih zvokov, dodam malo plina in takoj je bolj dinamično in veselo. No, ko smo spet pri teh zvokih, je pa tudi tako, da ni nujno, da prihajajo iz motorja oziroma gmote železja, na katerem sedi, lahko so tudi iz okolja, oziroma od drugih vozečih vozil. Je pa res, ko se voziš po dolgih in manj zanimivih odsekih, imaš neomejeno časa za razmišljanje in ti vse živo roji po glavi. Pa pojdimo naprej, prelepa vijugasta cesta se konča po krajšem vzponu in že zapeljemo v mestece Ettal, ki ga krasi prečudoviti benediktinski samostan z enakim imenom, ki ima v svojih prostorih tudi pivovarno. Vendar nas to ne premami, saj dokler smo na motorjih, se hidriramo samo z vodo, oziroma

drugimi brezalkoholnimi pijačami. Pot nas potem vodi naprej po Nemčiji mimo mest Schongau, Memmingen, Biberach an der Ris, Gammertingen in že se počasi bližamo dnevnemu cilju. Je pa tako, dlje časa, ko se voziš, bolj si utrujen in manj te zanima okolica in znamenitosti, še posebej, če potuješ s hitrostjo 60 km/h in če so ceste ravne. Druga polovica poti proti cilju je bila bolj ali manj dolgočasna, saj smo se peljali po ravninskem delu čez pokrajini Bavarska in Baden-Württemberg, dosti krat pa nas je pot zapeljala tudi na kakšno hitro cesto, kjer smo morali vzdrževati konstanto hitrost, če se je dalo, tudi 70 km/h ali več. Dogovorili smo se, da se ustavimo za postanek vsakih 50 do 60 kilometrov, oziroma približno na eno uro, in se spočijemo, saj je vožnja tako varnejša. Kot rečeno, smo po Gammertingnu že čisto blizu svojega cilja, in sicer mesta Albstadt, kjer nas čaka današnje prenočišče, kamor prispemo po prevoženih 320 kilometrih okrog 18. ure. Namestimo se v udobnem in zelo velikem apartmaju, nazdravimo svoji uspešno in srečno prevoženi poti, skočimo še pod tuš in se odpravimo na večerjo v bližnjo grško restavracijo. Po zelo okusni in cenovno sprejemljivi večerji pokrijemo motorje, jih zavarujemo z verigo, pogledamo še finale evropskega prvenstva v nogometu in se odpravimo počivat. In že je pred nami ponedeljek, 15. junij 2024, in sveže sončno jutro, ravno pravšnje za pregled motorjev in dolivanje olja. Kmalu po zajtrku se odpravimo in počasi zapustimo Albstadt, se po slikoviti cesti peljemo mimo Bisigena in Empfingna, se vmes ustavimo na jutranji kavici in že zapeljemo v prekrasno zdraviliško mesto Freudenstadt, ki leži na robu Schwarzwalda. Nadaljujemo in kmalu se odcepimo desno proti Schwarzwaldskemu nacionalnemu parku. Vozimo se po

SPODAJ Pred trajektom čez reko Ren.



ZGORAJ Tankanje goriva na poti proti Nizozemski.

prekrasni planoti, na nekaterih delih se nam odpre tudi nekaj razgleda, potem se po vijugasti gozdni cesti spustimo proti Seebachu in mimo Kappelrodecka prispemo v Achern, kjer se ustavimo za kosilo. Po kosilu še enkrat nastavim navigacijo in že smo na poti proti francoski meji. Na tem mestu moram obrazložiti, da sem pot načrtoval po navigacijskem zemljevidu, kjer pa nisem preverjal morebitnih vzponov ali prečkanj rek. Pomembno je bilo, da gremo v pravo smer in da se izognemo večjih mest tako, kot je bilo v tem trenutku, saj smo se izognili bližine Strassbourga. Kot rečeno, zajahamo motorje in že smo na poti, ki pa je spet ravninska z ravnimi cestami samo, na krožiščih in križiščih rahlo spreminjamo smer. Ustavimo se še na bencinski črpalki, da dotočimo gorivo, saj je po podatkih v Franciji dražje. Nadaljujemo skozi gozdnati del in ob cesti zagledam znake, ki jih do zdaj še nisem opazil, nakazujejo pa vodo in ladjo. Razmišljam in seveda to so znaki za trajekt oziroma brod. Čez nekaj kilometrov se pripeljemo na breg reke, počakamo kakšnih petnajst minut in že smo na trajektu čez reko Ren, na drugi strani pa je pred nami že Francija. Prvo opažanje med vožnjo po Franciji so bile ceste, ki so neprimerno slabše kot v Nemčiji, a hvala bogu naš del poti po francoskih cestah se kmalu konča in pri Sarregueminesu prečkamo mejo in smo že nazaj v Nemčiji in tik pred Saarbrückom. Tam se odločim, da se bomo zapeljali malo skozi mesto. Izkazalo pa se je, da moja odločitev ni bila prav pametna, saj se vozimo sem in tja po mestu toliko časa, da Ivanu skoraj odpade izpušna cev. Ustavimo se ob cesti sredi mesta in pritrdimo cev ter se hitro odpravimo proti cilju. Razdalja med Saarbrückom in Saarlouisom, kjer nas čaka prenočišče, je sicer dobrih dvajset kilometrov, ampak nam vzame skoraj uro in pol, saj se vozimo po predmestjih obeh mest z nešteto semaforji in križišči. Na koncu vseeno srečno prispemo na cilj, kjer nas že čaka prijazna lastnica apartmaja, ki smo ga rezervirali. Po krajšem seznanjanju nas vpraša, če želimo motorje čez noč postaviti v garažo in mi z veseljem sprejememo ponudbo in zapeljemo v garažo. Ni minilo deset minut in že so se pojavile prve kaplje, mi pa veseli, saj so motorji na suhem, mi pa tudi že imamo streho nad glavo. Sledila je še daljša predstavitev apartmaja od lastnice, še posebej pa nas je razveselilo, da nas v hladilniku čaka za

vsakega brezplačna steklenica vina, saj je Saarlouis glavno mesto pokrajine Saarland, ki je še posebej znana po vinogradništvu. Zahvalili smo se lastnici za predstavitev, napotke in vino, si pripravili večerjo, posedli za mizo, zunaj pa se je ulilo kot iz škafa in je padalo pozno v noč, tako da smo vsak v svoji postelji zaspali kot polhi. Naslednje jutro nas je pred garažo že čakal oče lastnice, ki je občudoval naše motorje in hitro smo se zapletli v razgovor o motorjih, seveda je tudi on povedal zgodbo o svojem BMW-ju. Zanimivo je bilo klepetati, a nas je čakala pot proti Belgiji, do našega naslednjega prenočišča, sicer je bila ena krajših na potovanju, in to okrog 200 km. Zaženemo motorje in se odpeljemo, a ko naredimo krog po ulici, nam na drugi strani ceste maha lastnica in nas ustavi, saj je Matjažu padel telefon iz žepa. Zahvalimo se in nadaljujemo. Kmalu se peljemo mimo Merziga, ko nas na gričevnatem delu ujamejo prve kaplje dežja, ustavimo se in se oblečemo v dežne obleke in nadaljujemo proti Trierju, kamor prispemo že v suhem, tako da si dežne obleke slečemo. Nadaljujemo skozi del univerzitetnega mesta Trier in prek mosta prečkamo reko Mozelo in se po vijugasti cesti v bližini meje z Luksemburgom povzpemo proti Bitburgu. Na eni od serpentin vidim v vzratnem ogledalu Ivana, da mi daje znake, naj ustavim. Hitro zavijem na bližnje parkirišče ob cesti in parkiram. Ivan pravi, da mu ropota pogonska veriga, preverimo jo ter ugotovimo, da je preveč ohlapna. Vzamem orodje iz prtljavnika, Ivan in Matjaž dvigneta zadnji del Moto Guzzija, odtegnem osovino in ostale vijake, napnemo verigo, zategnemo nazaj in že smo pripravljeni za pot naprej. Pot nas vodi mimo Bitburga, Waxweilerja, Lunebacha, Winterspelta vozimo se po prekrasni gozdnati pokrajini z vijugasto cesto in asfaltom, kot bi ga nekdo polikal z likalnikom. Nato se pot malo spusti v dolino in že prek manjšega mostu čez reko Our prispemo v Belgijo, ravno prav za postanek in malico. Po malici nadaljujemo proti St. Vithu in kmalu opazimo, da asfalt ni več tak kot v Nemčiji, ampak je na nekaterih delih še slabši kot v Franciji. Peljemo se tudi mimo znamenitega dirkališča Spa-Francorchamps. Pot oziroma navigacija nas nato vodi po nekih ozkih gozdnih, a zanimivih poteh, nekajkrat nas ujame tudi dež, ustavimo se še v trgovini, da si nabavimo sestavine za večerjo, in kmalu prispemo do našega prenočišča v kraju Sprimont. Parkiramo na dvorišču in poiščemo lastnico, ki nam pride odpret apartmajsko hišico in nam pokaže, da lahko motorje spravimo pod streho, da bodo čez noč na suhem. Razpakiramo svojo prtljago, se namestimo in se pogovarjamo, kakšne narodnosti je lastnica in ko že ugotovimo, da je Ukrajinka, zaslišimo na dvorišču znan jezik, ki smo ga popolnoma razumeli. To pa ni ukrajinsko, pravi Matjaž in pravi »pa to su naši ljudi«. Beseda da besedo in že smo pri izmenjavi hrůškovega žganja od Ivana in lastnikovega, ki je iz Sarajeva, a že dvajset let živi in dela v Belgiji. Sam sem kar kmalu zapustil pogovor in šel pripravljat večerjo, saj sem kmalu videl, »kam pes taco moli«. Lastnik nam je nato prinesel še nekaj steklenic mrzlega belgijskega piva, večerja je bila gotova in prav prilleglo se je pivo po večerji in že smo bili v posteljah. Zjutraj pa jutranja rutina, priprava motorjev, zajtrk, kava in premik proti novemu cilju. Tokrat je bila pred nami Nizozemska in mesto Gouda, kjer nas je v bližnjem kampu čakalo



ZGORAJ Čez reko Ren v Francijo.
DESNO Postanek na belgijski meji.

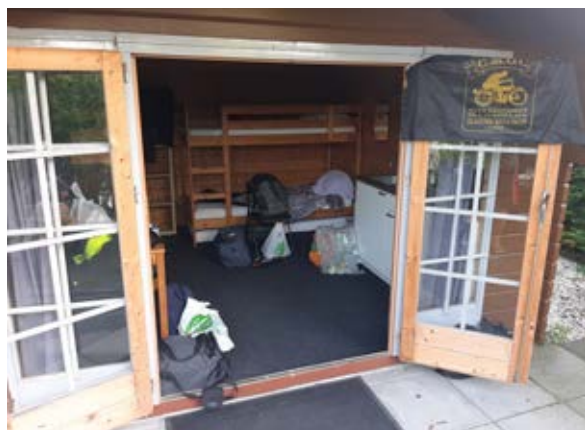
prenočišče. Najprej smo morali obvoziti polmilijonsko mesto Liège in njegovo predmestje Herstal, kjer sta pred drugo svetovno vojno in nekaj let po njej domovala dva giganta belgijske motociklistične industrije FN in Gillete. Pokrajina je bila vse bolj ravna in s tem je tudi vožnja postajala vse bolj dolgočasna. Obvozili smo še Maastricht, mesto znano po pogodbi, ki je oblikovala Evropsko unijo in evro, ter počasi nadaljevali proti nizozemski meji. Mejo smo prečkali nekje v bližini mesta Neeritter in še opazili nismo, da smo v drugi državi, edino obcestni napisi so se malo spremenili in počasi smo ugotovili, da smo na Nizozemskem. Čas je bil za postanek in kosilo, nato pa nadaljevanje poti, ki nas je v glavnem vodila ob večjih ali manjših kanalih, ki so bili polni manjših in večjih plovil. Kar nekajkrat smo se morali ustaviti ob rečnih zapornicah, da so lahko ladje oziroma čolni nadaljevali svojo pot. Ravne ceste so nas vodile mimo Helmonda in s-Hertogenboscha, potem pa smo prispeli do vasice Brakel, kjer nas je že čakal trajekt čez reko Waal. Vožnja je bila kratka, tako da nisem ugasnil motorja, saj smo bili po nekaj minutah že na drugem bregu. Nadaljevanje vožnje je bilo malo bolj zanimivo kot doslej, saj smo se vozili po ozkih cestah ob kanalih po slikoviti nizozemski pokrajini. Bili smo že blizu cilja, mogoče kakšnih 20 km, ko v vzratnem ogledalu ne vidim ne Ivana in ne Matjaža. Na bližnji črpalki obrnem in po kakšnem kilometru zagledam oba za cesto, kako gledata v Matjažev BMW. Vprašam, kaj se je zgodilo in Matjaž pravi, verjetno je odpovedal sklopka, saj motor nenadzorovano tuli, kot bi drsela sklopka. Zaženemo motor in normalno deluje, dodam plin, motor gre v obrate, ko pa hočem odvzeti plin, pa nič, motor še kar tuli. Aha, pravim, v tem grmu tiči zajec, k sreči se zatika samo ročka za plin. Za vsak primer pa odpremo še uplinjače in namažemo drsnike in ročko za plin, in motor spet deluje brezhibno. K sreči vse skupaj opravimo v manj kot pol ure in se odpravimo naprej. Kmalu prispemo do kraja Haastrecht in po kakšnem kilometru nas čaka prenočišče v



kampu Streefland. Prijavimo se še na recepciji in že se za eno noč vselimo v leseno hišico, v kateri nas čaka vse, kar potrebujemo. Pripravimo si večerjo, nazdravimo na uspešno pot, ki smo jo opravili čez Evropo, saj nas jutri čaka še približno petdeset kilometrov do пристanišča Hook of Holland, kjer se bomo vkrcali na trajekt.

Jutranje priprave in že smo na poti proti trajektni luki. Ustavimo se še v mestu Gouda, kjer na črpalki dopolnimo gorivo, nadaljujemo mimo Rotterdam in po dobri uri prispemo v trajektno lukso Hook of Holland. Smo eni od prvih v čakalni vrsti, ugasnemo motorje in si čestitamo, saj smo prevozili prvo tretjino svojega potovanja, čaka nas samo še vkrcanje na trajekt. Sam sem zelo vesel, saj si nisem mislil, da bom pri vseh raznoraznih zvokih, ki so prihajali iz motorja, prevozil približno 1500 km brez resnejših težav in prispel do te točke. O nadaljevanju poti pa v naslednjih številki.

SPODAJ Klubski tabor v kampu Streefland.



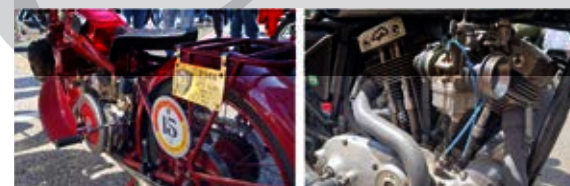
Leto 2025 bo polno dogodkov

BESEDILO IN FOTOGRAFIJE: Dejan Breznik

Zveza SVAMZ ob zaključku leta že napoveduje, da bo leto 2025 za vse ljubitelje starodobnih motociklov izjemno zanimivo in dinamično. Poleg že uveljavljenih dogodkov, ki jih člani in ljubitelji starodobnih motorjev že dobro poznajo, bodo v letu 2025 potekale tudi naslednje prireditve. Za te dogodke že zbiramo prijave, dodatna pojasnila pa lahko posredujete na e-naslov: tritonmanx@gmail.com.

Potrjeni dogodki:

- **ENDURO IZLET V MOSTAR - BLUES & ROCK FESTIVAL 2025**
Potekal bo v drugi polovici julija (predvidoma okoli 3. vikenda). Na izlet se bomo podali z enduro motocikli – klasičnimi ali retro – čez Velebit in Bijelašnico, po makačamskih cestah. V letu 2025 se nam pridruži nekaj voznikov iz EU (Royal Enfield Himalayan Owners Group), zato bo število udeležencev omejeno. Predhodne prijave ali najave udeležbe so zelo priporočljive. Dogodek bo že tradicionalni, 7. rally.



Načrtovani dogodki:

- **Srečanje ljubiteljev motociklov Moto Guzzi**
Namenjeno predvsem predvojnim oz. starodobnim enovaljnim motociklom. Srečanje bo potekalo v maju ali juniju, predvidoma na Rakitni nad Ljubljano.
- **Srečanje lastnikov in ljubiteljev starodobnih Harley-Davidson motociklov**
Dogodek bo namenjen predvsem modelom pre-EVO oziroma motociklom, starim najmanj 30 let.
- **BRITISH ONLY 2025**
Jeseni pripravljamo vseslovensko srečanje lastnikov in ljubiteljev starodobnih britanskih vozil. Dogodek bo namenjen britanskim vozilom in motociklom, starejšim od 30 let, ter youngtimerjem. Rally bo potekal v dveh skupinah, podobno kot na zadnjem srečanju.

SPLOŠNE INFORMACIJE:

Vsi dogodki bodo organizirani med vikendi (sobota in nedelja), z možnostjo cenovno ugodne prenočitve za udeležence. Število udeležencev bo omejeno, za člane SVAMZ pa bo veljal 10 % popust.

Vabimo vse zainteresirane, da svoje zanimanje za udeležbo in svoje kontakte posredujete že ta mesec na e-naslov: tritonmanx@gmail.com. Ob prijavi prosimo, da navedete tudi, ali bi želeli prenočitev, ter podate morebitne predloge ali pojasnila za dogodek.

Naj bo leto 2025 polno nepozabnih dogodivščin in druženj!

Ne pozabite prevzeti članske izkaznice za leto 2025!

Na dom vam jo bo dostavil v januarju vaš poštar!

Kartico vstavite v denarnico poleg bančnih kartic in jih zaščitite, saj bo tako branje podatkov na daljavo iz njih brez vaše vednosti onemogočeno!

V ZVEZI SKRBIMO ZA VAŠO VARNOST IN POSODABLJAMO NAŠE ČLANSKE IZKAZNICE S POSEBNIM "RFID BLOCKERJEM", SISTEMOM, KI BO ZAŠČITIL VAŠE BANČNE KARTICE



V.I.P. DRUŽENJE NA PODEŽELJU

Lepe ceste, dobra hrana in prijetna družba

BESEDILO: Marko Miklavc, FOTOGRAFIJE: Bruno Sotošek, Darko Šturm, Duško Dokošić

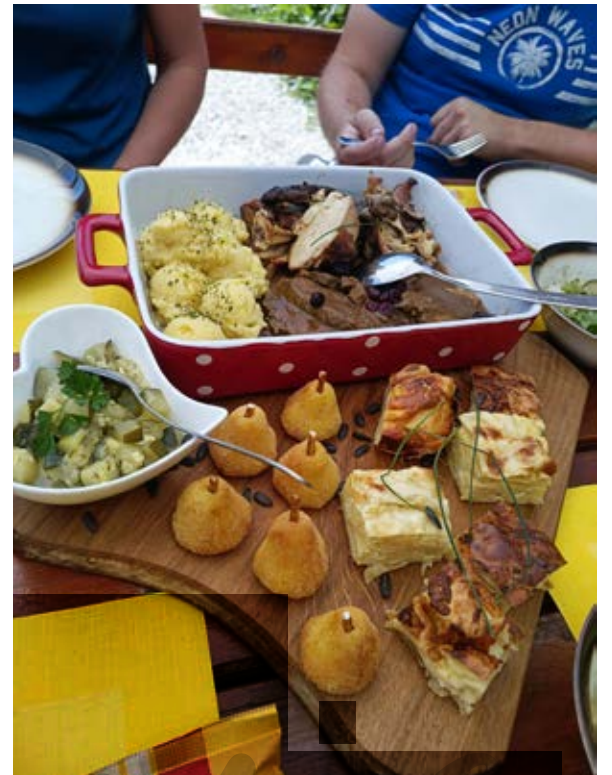


Ob letošnjem prazniku Marijinega vnebovzvetja (15. avgust) se je v okolici Tolmina, Kobarida in Cerkna odvilo letošnje V.I.P. srečanje manjše skupine lastnikov mladodobnih in starodobnih vozil, ki je navdušilo udeležence s čudovito pokrajino in lepimi lokacijami, seveda ob povezavi s sproščujočo vožnjo, odlično hrano in zelo prijetno družbo.

Že na začetku je potrebno povedati, da tokratno 'V.I.P. DRUŽENJE' ni privabilo kakšnih 'znanih Slovencev', ki so dostikrat kvečjemu 'znano neznani Slovenci', dejansko okronanih in ostalih, drugače okronanih glav ter kakšnih, že prav nesramno bogatih Slovencev in Slovenk, niti se ga niso udeležili lastniki kakšnih (splošno gledano ...) izredno dragocenih 3- in 4-kolesnikov, čeprav smo lahko občudovali nekaj raritet, ker gre v tem pogledu za avtomobile, ki jih ne morete prav pogosto srečati na naših cestah. Kljub temu si tokratno 'V.I.P. DRUŽENJE' v določenih pogledih vseeno zasluži ta naziv, predvsem zaradi izbranih lokacij ob povezavi

s čudovito pokrajino, lepih cest, odlične kulinarike in tudi dejanskega V.I.P. sprejema manjše karavane (približno 15 vozil ...) starodobnih in mladodobnih vozil v Tolminu, Mostu na Soči in Kobaridu, ker smo svoja vozila lahko parkirali na lokacijah, ki so običajnim smrtnikom po navadi nedosegljive. Kakšna je bila tokratna 'zvezdniška' zasedba avtomobilov? Lahko rečemo, da je bila zasedba dokaj pisana, posledično so na svoj račun lahko prišli številni ljubitelji avtomobilov, ker smo na majhnem prostoru lahko občudovali tudi nekatere raritete na slovenskih cestah, prav dosti manj občudovanja pa niso poželi niti nekateri, bolj običajni (v pogledu kolektivne zavesti ...) avtomobili, ki imajo sedaj zaradi nostalgije po dobrih starih časih v očeh njihovih lastnikov in 'sledilcev' precej višjo moralno in finančno vrednost. Velja pa poudariti tudi to, da so vsi avtomobili in njihovi lastniki ter potniki uspešno prestali celoten dan, sam sem ob tem z mojim 44-let starim avtomobilom prevozil približno 290 kilometrov.

Za organizacijo in uspešno izvedbo tega bolj 'intimnega' (majhno število vozil, posledično pa tudi manjša gruča ljudi ...) srečanja, ki bo zaradi prijetne družbe morda poskrbelo tudi za nastanek novih prijateljstev med udeleženci tega dogodka in krepitev sodelovanja na področju promocije tehniške kulture (srečanja so se udeležili tudi predstavniki nekaterih 'staro-mladodobniških' slovenskih avto-moto klubov, opazili smo tudi predsednico kulturne komisije FIVA in prisotnost nekaterih pomembnih akterjev na slovenski 'youngtimer' sceni, največ pa je bilo povsem običajnih, vendar pravih ljubiteljev in ljubiteljic takšnih avtomobilov), je v prvi vrsti zaslužen Darko Šturm (lastnik čudovito ohranjenega živordečega peugeota 205 1.9 GTi ...), seveda ob izdatni podpori njegove žene Katjuše, ker sta si morala za uspešno organizacijo in izvedbo enodnevnega dogodka vzeti veliko njunega časa in potrpljenja. Zbor te relativno 'kompaktne' karavane 'motorizirane pločevine in celo enega kosa 'rostfraja' (delorean DMC-12) se je odvijal v jutranjih urah pred hotelom Dvorec v Tolminu, kjer si je zbrana vozila ogledalo veliko obiskovalcev hotela in njegove kavarne, vključno z naključnimi domačimi in tujimi turisti, ki jih je v četrtek v Kobaridu in Tolminu ter na Mostu pri Soči kar mrgolelo. Takrat sta se pojavila tudi dva 'padalca' (čudovito ohranjen, rdeče obarvan ford mustang 4.7 V8 'notchback' iz leta 1968 in podobno star in odlično ohranjen živordeč fiat 500 ...), ki sta nas kasneje zapustila. Po 'pobegu' (pred radovednimi pogledi in navdušenostjo nekaterih opazovalcev ...) iz Tolmina smo okrog 11. ure obiskali Most na Soči, kjer nas je že čakala električno gnana ladja Lucija, ki seveda ni 'trajekt', zato smo naše ljubljene 'jeklene konjičke' pač pustili na obali v neposredni bližini pristana. Tudi tokrat je približno 15 starejših vozil poskrbelo za popestritev lokalne



LEVO Postanek in razstava vozil pred občino Kobarid.

ZGORAJ Kosilo na Jelenovem bregu v Avsi.

SPODAJ Ogled vozil pred turistično kmetijo.





ZGORAJ Vožnja z ladjo Lucija po jezeru na Mostu na Soči. Za dobro vzdušje na ladji so poskrbele zabavne zgodbe že legendarnega kapitana Deana in družba V.I.P.

'navtične ponudbe', ker so potniki na ladji najbrž dobili vtis, da jih je obiskal 'potujoči muzej cestnih transportnih sredstev'.

Ladja Lucija je dolga približno 30 m (lahko sprejme približno 100 potnikov ...). Za užitek med tiho in mirno plovbo (približno 70 minut) iz pristanišča pri Modreju do jezua HE Doblar poskrbi čudovita, dejansko neokrnjena narava, bistra jezerska voda, občudovali smo lahko tudi številne jezerske ptice, za piko na i pa poskrbi dobra postrežba v kombinaciji z zgodbami že legendarnega kapitana Deana, ki dajejo plovbi še dodatno vrednost in čar. Po uspešnem povratku na trdna tla nas je čakala resnična preizkušnja (za večino starodobnikov ...), ker nas je čakala lepa, vendar strma in z ovinki dobro 'opremljena' cesta do turistične kmetije JELENOV BREG POD MATAJURJEM (območje Kobarida), kjer domujejo Medveševi (6-članska družina ...). Čeprav sem na tem, zame že skoraj 'epskem vzponu' ob vožnji lastnega starodobnika zelo užival, sta mi vzdušje po nekaj prevoženih klancih pokvarila dobro delujoča števca za temperaturo vode in olja, ker sta se začela pomikati proti rdečemu polju. K sreči poznam staro modrost (preklop kabinskega gretja na 'max' in vklop 'kalerifera' (ventilator kabinskega zračenja)), zato sta si oba kontrolna merilnika po nekaj minutah tega početja malo opomogla (nekaj milimetrski povratek, oziroma premik kazalca proti sredini ...), na koncu sem srečno prilezel do destinacije, kjer nas je čakala izvrstna domača hrana in prava, nezaigrana prijaznost gostiteljev. Ljubiteljem dobre hrane in pijače bodo brez dvoma teknili na star, kmečki način pripravljeni obroki hrane, ker na tej znani turistični kmetiji, ki obiskovalcem ponuja tudi cel kup drugačnih možnosti glede preživljanja prostega časa, v oborah domuje tudi divjad, posledično se bodo na vaši mizi lahko znašle tudi divjačinske specialitete.

Nato je sledil za avtomobile precej bolj prijazen spust do



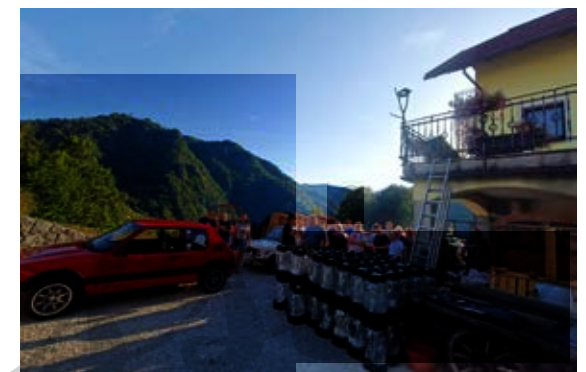
LEVO Postanek pri kulturnem domu v Kobaridu.

LEVO SPODAJ Skupinska slika.

SPODAJ Levo župan občine Tolmin, Alen Červ, na sredini organizator srečanja, Darko Šturm, in desno Nataša G. Jerina za SVAMZ.



ZGORAJ Turistična kmetija Jelenov breg pod Matajurjem.
SPODAJ Ogled Pivovarne Zajc.



Kobarida, kjer smo lahko dobro preizkusili zavore in ob prihodu v Kobarid pred poslopjem Občine strnili svoje vrste in ob tem pritegnili poglede mimoidočih krajanov in turistov. Po krajšem postanku v Kobaridu smo se zapeljali do območja arheološkega parka Divje babe pri Cerknem, kjer se nahaja tudi pivovarna ZAJC 1725. V njej se nahaja tudi muzej, kjer si obiskovalci lahko ogledajo zgodovino pivovarstva s poudarkom na zgodovini pivovarstva na Slovenskem. Seveda pa jih lahko obiščete tudi zato, da preizkusite odlične dosežke iz njihove varilnice in ob tem spoznate tudi postopke za izdelavo piva, na koncu pa vam bodo za zaključek lahko postregli še z odlično domačo hrano. Zaključek tega prijetnega celodnevne V.I.P. druženja je postregel tudi z družbenimi igrami in podelitvijo simboličnih pokalov.

Na koncu pa velja omeniti tudi sponzorje tega dogodka: Občina Tolmin, Občina Kobarid, Občina Cerkno, ATUM, AVTOTEAM KOBARID, Pivovarna Zajc, JELENOV BREG POD MATAJURJEM in ŠTAMPILJKE ŽIŽA

Koristne povezave

<https://www.hoteldvorec.com/>

<https://www.pivozajc.si/>

<http://www.jelenov-breg-pod-matajurjem.si/>

<https://ladja-lucija.si/>



POMARANČA & Mi2 100.000 km

BESEDILO IN FOTOGRAFIJE: **Robi in Danaja Hlupič**

- ITALIJA: Bari, Pompeji, Rim, Firence, Benetke ...
- AVSTRIJA: Dunaj, Salzburg, Grossglockner ...
- NEMČIJA: Berlin, Stuttgart, Wolfsburg, Berchtesgaden ...
- ČEŠKA: Praga, Češki Krumlov, Telč, Češke Budejovice, Tatré ...
- POLJSKA: Krakow, Ostrava, Varšava, Zakopani ...
- MADŽARSKA: Balaton, Budimpešta ...
- SLOVAŠKA: Bratislava, Trenčín, Žilina ...
- ROMUNIJA: Targu Jiu, Transalpina, Bran, Transfagarasan, Bukarešta ...
- BOLGARIJA: Veliko Trnavo, Buzludža, Plovdiv, Sofija ...
- GRČIJA: Solun, Larisa, Kalambaka (Meteora), Parga, Igoumenica ...
- ALBANIJA: Elbasan, Tirana, Drač, Kruje, Skader ...
- Države nekdanje skupne YU
- HRVAŠKA: Rovinj, Zagreb, Karlovac, Dubrovnik, Velebit (Majstorska cesta) ...
- SRBIJA: N. Sad, Pančevo, Beograd, Mladenovac, Šabac, Čačak, Užice, Zlatibor, Divčibare ...
- BIH: Tuzla, Zenica, Bijeljina, Sarajevo, Travnik, Bihač, Mostar, Medžugorje, Jajce, B. Luka ...
- S MAKEDONIJA: Skopje, Matka, Bitola, Ohrid ...
- Č. GORA: Nikšič, Podgorica, Ostrog, Tivat, Kotor, Lovčen, Budva, Virpazar, Žabljak ...
- KOSOVO: Peč, Đakovica, Priština ...

Ta dogodek ima tudi nekaj simbolike: na dan 12. oktober 2024, ko sem obrnil števec, je bil tudi dan poroke naših VW prijateljev Mete & Sama. Namreč, ko smo se pripeljali v svate, so bile »nule« (000000) na števcu na dvorišču njunega doma. Prva tako sem vesel in ponosen, da je ob tem trenutku bila zraven hčera Danaja, saj je zdaj ona lastnica Pomaranče in tudi ona je prevozila nekaj teh »zgodovinskih km«. Tako da je zame to »zgodovinski trenutek«, ki ga lahko primerjam s korakom na Luni.

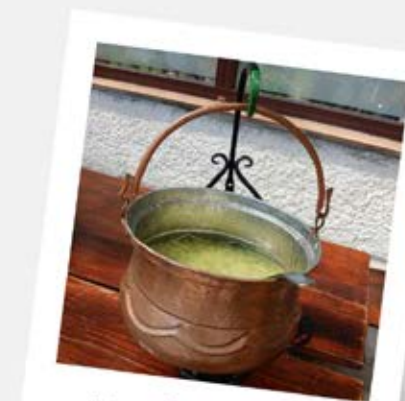
To je malo kilometrov za »navadne smrtnike«, a veliko kilometrov za mene!

»POMARANČA & Mi2: 100.000 km, 13. 5. 2006–12. 10. 2024«
Ne dolgo nazaj se je zgodil težko pričakovan trenutek – s hroščem Pomarančo sem obrnil števec na »nulo«, kar pomeni, da sem prevozil 100.000 km. Nekdo se bo nasmehnil, zamahnil z roko in dejal: »Jaz to prevozim v dveh, treh letih.« Moram poudariti, da je hrošč zdaj star že zavidljivih 52 let, da je to avtomobil, ki nima klime, ABS zavor, servo volana in podobnih tehnoloških funkcij. Prav to je čar takšnega vozila; ko se usedeš v hrošča, pozabiš na čas ter se prepustiš klasični nostalgiji.

Veliko pove podatek, da so v 50., poznih 60. letih prejšnjega stoletja VW trgovci podeljevali svojim strankam – lastnikom VW hroščev posebne nagrade za prevoženih 100.000 km (brez večjih resnih okvar ter popravil). Takrat je to bila za lastnika velika čast. Nagrada je bila dragocena, vsebovala je osebno pisno potrdilo, ročno uro, ki je imela na zadnji strani vgraviran napis 100.000 km, dve plaketi ter zlato značko v obliki hrošča. S tem je sam Volkswagen pokazal, dokazal, kako kakovostni so njihovi hrošči.

Prav tako moram povedati, da se hrošč vozi samo od maja pa neke do septembra, in to samo na srečanja in potovanja. Torej v 18 letih, od leta 2006, odkar je bil hrošč temeljito restavriran, sem večino km prevozil sam – največ po državah nekdanje skupne države YU (cca 60–70.000 km). Nato pa leta 2014 začnem potovati z mojo VW KUČ ekipo (vsa naša potovanja lahko spremljate na FB Kuč VW All Stars Team). Za mano je več kot 150 VW srečanj, 5 velikih potovanj in 17 držav.

Turistična kmetija JELENOV BREG POD MATAJURJEM



izvrstna hrana



čudovita narava



*natilne v leseni
brunahici in hiši*

Naslov: **Avsa 22, 5222 Kobarid** | Spletna stran: **jelenov-breg-pod-matajurjem.si** | e-mail: **medves.branko@gmail.com**



MEDULIN 2025 EUROPEAN H.O.G. (Harley Owners Club) RALLY

BESEDILO: **Dejan Breznik**

Potrjena je novica, da bo v letu 2025 evropsko srečanje Harley-Davidson navdušencev, European H.O.G. Rally, potekalo v bližnjem letovišču Medulin pri Puli, in sicer od 12. do 15. junija 2025.

Na srečanje, ki se bo odvijalo v naši bližini, se bomo odpravili tudi iz Slovenije in seveda iz drugih krajev, s starodobnimi ali youngtimer Harley-Davidson motocikli. Dogovori že potekajo med lastniki modelov Shovelhead in Ironhead, vabimo pa vse lastnike tovrstnih motorjev, starejših od 30 let, ali youngtimerjev, ki jih zanima poletni dogodek v obmorskem letovišču, da se povežejo z nami. Za več informacij ali dogovore nas kontaktirajte na tritonmanx@gmail.com. S pripravi lahko že pričnemo, saj je novo leto pred vrati!



VW HROŠČ KLUB SLOVENIJA V LETU 2024

BESEDILO IN FOTOGRAFIJE: **Ana Vidic**

ZGORAJ Hrošči na ogledu filma Briljantina v drive-in kinu.
SPODAJ Najboljša ekipa - ekipa Let` s bug together #30.



Foto: Andrej Horos

Hitro, prehitro, mine leto, kaj šele naša »hroščarska« sezona in že smo pri spominjanju na preteklo leto in s tem tudi zastavljanju novih ciljev v prihodnjem letu. Preteklo leto je bilo spet polno novih dogodivščin, veselja, smeha in druženja. V začetku leta smo izpeljali redni letni občni zbor, kjer smo izvolili novo vodstvo kluba in si zastavili delo v prihajajočem letu. Med letom smo se udeležili vseh srečanj v Sloveniji, ki jih pripravljajo naši prijatelji, ter nekaj srečanj izven meja.

Začetni, zimski meseci so meseci mirovanja naših vozil, mi pa se radi družimo v vseh obdobjih in tudi v zimskih mesecih smo želeli izpeljati nočno sankanje in smučanje, vendar nam je že tretje leto prekrizalo načrte vreme, tako da smo bili obe druženji primorani odpovedati. Smo pa v mesecu marcu prvič organizirali klubsko druženje na poletih v Planici. Na tekmo smo se v soboto odpeljali z vlakom, kjer smo se tudi poslovili od našega asa Petra Prevca in si obljubili, da se prihodnje leto spet odpravimo skupaj v Planico.

Aprila pa smo spet v pogon spravili svoja starodobna vozila in jim razkazali lepote Štajerske. Izlet, ki smo ga imenovali Potepanje po Štajerski, je bil zelo razgiban in poln novih stvari, ki si jih do tedaj še nismo ogledali. Obiskali smo

Hidroelektrarno Fala, se povzpeli na posestvo Meranovo nad Limbušem ter se med vožnjo do Tezna, kjer smo si ogledali rove pod nekdanjo tovarno TAM, posladkali z izvrstnim sladoledom. Izlet je bil uspešen in predvsem lep in prepričani smo, da ta del Slovenije zagotovo še obiščemo.

V mesecu maju nas je Kino Bežigrad povabil na otvoritev Drive-in kina v Ljubljani, kjer smo si ogledali legendarno Briljantino. Tudi letos smo se v mesecu maju odpravili na srečanja v Rovinj in Izolo, kjer smo uživali v dobri organizaciji in druženju s prijatelji.

Junija se tradicionalno odpravljamo na Dolenjski konec in tudi letos smo se mudili na srečanju v Adlešičih in Vinici. Avgusta je mesec našega srečanja Let` s bug together, ki



ZGORAJ Člani VW Hrošč Slovenija smo spodbujali naše skakalce v Planici.

LEVO Hroščarji smo zasedli prve vrste v drive-in kinu na Viču.



NOVICE

SPODAJ Izlet na štajersko.



je bili v tem letu jubilejno 30-o. V lanskem letu je srečanje odnesla poplava, v letošnjem letu pa nam je srečanje uspelo na vsej črti. Naklonjeno nam je bilo vreme, obisk je bil odličen, dobre volje ni manjkalo ... in obiskovalci so nas zapuščali nasmejani.

Pa naj podamo samo nekaj podatkov. Srečanja se je udeležilo 236 vozil iz 14 držav. Največ avtomobilov je bilo iz Slovenije, in sicer 129, iz Avstrije jih je bilo 24, sledi Češka s 23 avti, nato Hrvaška z 22 avti, s Poljske se je pripeljal 14 avtomobilov, iz Madžarske 9 in Slovaške 4 avtomobili; prav tako iz Srbije iz Bosne sta nas obiskali dve vozili, pa po eno iz Anglije, Italije, Črne Gore, Nemčije in Švice. Število udeležencev je preseгло število 500.

Največ avtomobilov je bilo hroščev, in sicer 96, sledi 53 T3 in 38 T2, T1 je bilo 8 in 6 buggyjev. Bile so 3 Karmann Ghie in prav tako 3-je Varianti, sledita 2 VW 181 oz. kibla in 2 trika. Vse skupaj je to 211 vozil – ostalih 25 pa je bilo mlajših, predvsem T4 in T5.



LEVO Podmladek VW Hrošč kluba Slovenije si je film ogledalo, kar iz strehe hrošča.

SPODAJ Obiskali smo tudi tradicionalno srečanje na dolenjskem.



Kot rečeno, je bilo srečanje uspešno in polno dogajanja ter veselja. Ob 30-tem srečanju smo se zahvalili določenim ljudem, ki nas na tej poti spremljajo že od vsega začetka, oz. so že na samem začetku klubskih srečanj veliko naredili. Za vse smo se zahvalili tudi našim častnim članom. To so: Karlo Rožman, Branko Mihalič – Buggy, Bojan Lorbek – Tihi, Vlasta Hojan, Ivan Lubej, Marko Bolta in Anton Bolta. Ponovno hvala vsem še enkrat!

Srečanja je konec in že gledamo v prihodnje leto in se veselimo novih izzivov.

V začetku septembra smo obiskali naše prijatelje v Karlovcu, kjer se počutimo zelo lepo. Oktobra smo bili v Lovranu, kjer smo poskušali letošnjo bero kostanja. V mesecu oktobru smo organizirali piknik delovne ekipe, kjer se lahko poveselimo in sprostimo ter seveda nazdravimo na uspešno speljano srečanje in že snujemo nove zamisli in ideje.

V letošnjem letu smo sodelovali z Društvom Julijan Viljem in poskušali po najboljših močeh pomagati deklici Karolini. Vsi pa lahko pomagamo tudi še danes in pošljemo SMS sporočilo na 1919 z besedilom KAROLINA5 ali KAROLINA10 1919 ali z nakazilom donacije na TRR Društva Viljem Julijan SI56 0400 0027 7357 570, sklic SI00 111888, namen »Za Karolino«. Za razvoj zdravila – genskega zdravljenja – za Karolino je treba zbrati 2.000.000 €. Društvo in starši so na dobri poti, vendar potrebujejo še kar nekaj sredstev, zato bomo vsi veseli vašega prispevka.

Leto se končuje in meseca decembra nas čaka še novoletna večerja, kjer bomo nazdravili na še eno uspešno leto VW Hrošč kluba Slovenija. Na novoletno večerjo, ki bo letos na Dolenjskem, ste vabljeni vsi – tako člani kot nečlani. Vse

informacije pa dobite na naši spletni in Facebook strani. VW Hrošč klub Slovenija ima status nevladne organizacije. Vse, ki ste nam pripravljeni odstopiti 1 odstotek od dohodnine, vabimo, da se nam oglasite na elektronski naslov vvhroscklubslovenija@gmail.com in vam bomo posredovali obrazec, ali pa poiščite elektronski obrazec na naši spletni in Facebook strani.

Mesečni redni sestanki so vsak prvi torek v mesecu ob 19 uri (v mesecu januarju, februarju in marcu pa ob 18:00) v gostilni in pizzeriji Jurman, kamor ste vabljeni vsi člani. Vse dogajanje v zvezi z VW Hrošč klubom Slovenija lahko spremljate na FB skupini ali na naši spletni strani. Za vse informacije in vprašanja smo dosegljivi na e-naslovu vvhroscklubslovenija@gmail.com ali na FB strani VW Hrošč klub Slovenija.

Redni letni občni zbor bo 18. 1. 2025, o čemer boste vsi člani obveščeni tudi pisno.

Naj vam še zaželimo vse lepo in polno novih dogodivščin v letu 2025!



Z gospodom Giacomom Agostinijem na Vranskem

BESEDILLO IN FOTOGRAFIJE: Miran Mozetič



Na povabilo AMD Domžale smo se tudi nekateri člani Starodobnikov goriške udeležili Classic moto race festivala, ki je potekal dne 13. oktobra 2024 v Centru varne vožnje na Vranskem. Na festivalu je bil prisoten tudi petnajstkratni motociklistični svetovni prvak Giacomo Agostini, ki je večino lovorik osvojil z motornim kolesom MV Agusta. Prireditve se je udeležilo tudi precej slovenskih dirkačev. Tja smo pripeljali nekaj 50-kubičnih Tomosovih dirkalnikov, s tremi replikami dirkalnih motornih koles Honda 400, 500 iz 70. let in dirkalno hondo 750 pa smo sodelovali na promocijskih vožnjah. Z g. Giacomom, ki se nam je podpisal na motorna kolesa, čelade in kombinezone, smo imeli tudi čast pokramljati na tiskovni konferenci in ob obisku boksov. Na srečanju smo Agostiniju podarili spominsko majico Prix Nova Gorica z logotipom plakata iz leta 1969 in Županovo vino. Ob zaključku prireditve smo udeleženci prejeli tudi čudovita steklena priznanja, ki jih je podelil g. Giacomo Agostini. Nabiti z adrenalinom in polni lepih spominov na nekdanje čase smo se nato odpravili proti domu.



25. LET SVAMZ

Veličasten dogodek
na Vranskem

BESEDILO: Emil Šterbenk
FOTOGRAFIJE: Emil Šterbenk in Anej Ferko



Slovenska veteranska avtomoto zveza je začela delovati pred petindvajsetimi leti in ta dogodek smo počastili v soboto, 28. septembra 2024, z veliko prireditvijo v AMZS centru varne vožnje na Vranskem. Za cilj smo si zadali doseči Guinnessov rekord: največja vožnja s Tomosi. Povabili smo lastnike Tomosovih mopedov in motornih koles in odziv je bil ogromen.

ZGORAJ Vkljub slabi vremenski napovedi obiskovalcev na Poligonu varne vožnje AMZS ni manjkalo.



Na Vranskem smo lahko videli tako mladodobnike kot starodobnike.



Na Vransko so lastnice in lastniki pripeljali kar 2.012 Tomosov! To je vsekakor svetovni rekord po številu teh malih dvokolesnih vozil na enem mestu. Za doseg Guinnessovega rekorda je po progi vozilo 714 Tomosov, a uradna številka za prijavo rekorda je 626, in takšno smo tudi poslali naprej. Po uradni vožnji so se po progi zapeljali še drugi udeleženci in udeleženci, tako da je na Vranskem zadnjo letošnjo septembrsko soboto vozilo 1.937 Tomosov. Smo dosegli Guinnessov rekord? Bomo videli. Že dejstvo, da smo z množično udeležbo vsekakor presegli vsa pričakovanja – tako organizatorjev kot udeležencev – je velika zmaga in neverjeten uspeh.

Izkušnje so pomembne

Pri SVAMZ smo se v četrto stoletja naučili organizirati velike prireditve. Tako za 10, 15 kot 20-letnico nismo samo praznovali, ampak smo si ob tem zastavili ambiciozne cilje. Leta 2009, za 10-letnico, smo na Vransko pripeljali več kot 1.000 starodobnih vozil, kar je bil takrat rekord. Celotno naselje je bilo polno starodobnih vozil in je pokalo po šivih. Spoznali smo, da za tovrstne prireditve potrebujemo večji prostor. Za 15-letnico smo tako najeli poligon AMZS Centra varne vožnje na Vranskem – streljaj od naselja, in ugotovili, da z lahkoto sprejme več kot 1.000 obiskovalcev in skoraj

800 vozil. Leta 2019 smo ob praznovanju 20-letnice zato na istem prizorišču postavljali rekord s fički. Kar 291 Zastav 750 in 850 iz Slovenije, držav nekdanje Jugoslavije in Avstrije smo našli. Skupaj z italijanskimi originali (Fiat 600 in 600D) jih je bilo več kot 300. Štirikilometrsko vožnjo po poligonu jih je uspešno končalo 207, a v knjigo Guinnessovih rekordov se nam ni uspelo vpisati – je bila pa to dobra šola za v prihodnje. Seveda smo organizirali še nič koliko prireditev – od dirk do izborov starodobnikov Slovenije, a daleč najbolj množična so bile praznovanja okroglih obletnic.

Dolgotrajne priprave

Priprave za naslednji tako velik dogodek se pravzaprav začnejo že zvečer, ko »pod streho spravimo« prejšnjega. Takrat analiziramo, kaj je bilo dobro, kje smo storili napake, kaj moramo izboljšati in kaj odpraviti. Intenzivno začnemo na novem projektu delati več kot leto pred dogodkom. Za kraj prireditve ni bilo dvoma. Že lega Vranskega približno sredi Slovenije je vrhunska, poleg tega pa AMZS center nudi odlično infrastrukturo. Prostor smo rezervirali že leto prej. Ideja, da bi dali poudarek na Tomosove dvokolesnike, je zorela že dlje časa, dokončno pa smo jo potrdili januarja letos. Za množico, kakršna se zbere na obletnicah SVAMZ, je treba poskrbeti za promocijo, red in varnost, hrano, strokovni



ZGORAJ Lastniki različnih starodobnih vozil so začeli prihajati na poligon že zgodaj zjutraj.



ZGORAJ Na prireditvi je bilo mogoče kupiti rezervne dele, kompletne motocikle, igrače, literaturo in še kaj.

Povedali so

Med prireditvijo sem se sprehajal po prizorišču in tu in tam spregovoril z nekaj organizatorji, lastniki Tomosov in gosti in zapisal nekaj njihovih vtisov in razmišljanj o praznovanju 25-letnice SVAMZ in neverjetni množici Tomosov, ki so zabrnili na Vranskem.



Matjaž Lesjak in Jernej Pogorelc
lastnika Tomos Cross juniorjev in udeleženca

Povedala sta, da sta se spoznala na prireditvi, a se že celo uro pogovarjata, kakor da se poznata vse življenje. Matjaž je začel: »Kot mulc sem si zelo želel ta model, a oče, ki je prav tako bil bencinski navdušenec, mi ga ni hotel kupiti. Privoščil sem si ga šele za 40. rojstni dan.« Jernej pa nadaljeval: »Imel sem ga kot najstnik in ga nato prodal. Zelo sem vesel, da sem do tega lepota spet prišel.« Oba se z velikim veseljem vozita in zatrjujeta, da se ne obremenjujeta, če kakšen vijak ni izviren, ali če kaj improvizirata. Ta motocikel so vendar izdelali za uživanje v vožnji!



ZGORAJ Lepo je bilo videti toliko mladih na mopedih! Tomos je zakon, pravijo!

Ko je kolona
speljala, je
bil prizor še
veličastnejši.
Nisem vedel, kam
bi gledal, kaj
fotografirati.

in zabavni program ter dodatno opremo – od mobilnih stranišč do odra za nastopajoče. In vse naštetu potrebuje ljudi, ki to vodijo. Ogromno je usklajevanja in nemogoče je, da kaj ne bi zadnji trenutek šlo narobe. Takrat je treba hitro ukrepati in tudi tega smo se že naučili. Pri uresničitvi tega projekta je sodelovalo krepko več kot 100 naših članic in članov, ki so pripomogli k njegovi uspešnosti.

Slaba vremenska napoved

Kadar prireditve načrtuješ toliko vnaprej, je ne moreš zadnji trenutek preklicati in prestaviti. Neugodna vremenska napoved nas je prestrašila, saj vemo, da je uspeh starodobniških prireditev v veliki meri odvisen od vremena. K sreči se napoved ni uresničila. Dan je sicer bil siv in tuoben, a deževati je k sreči začelo šele po koncu prireditve. Vsi, ki smo prišli na Vransko, smo bili krepko presenečeni. V primeru lepega vremena smo pričakovali okoli 1.000 udeležencev, vsega skupaj največ 2.000 ljudi. Na koncu je na prizorišču po naših ocenah bilo okoli 4.000 ljudi. Ob Tomosih smo naštetli še več kot 500 drugih vozil – od koles motociklov, avtomobilov, kombijev, bivalnikov do desettonskega tovornjaka in z vsakim sta se večinoma pripeljali vsaj dve osebi. Izkazalo se je, da tudi takšno množico center na Vranskem prenese. So pa bili preobremenjeni ponudniki gostinskih storitev, saj bi za takšno število ljudi prav prišel še kakšen. A težko je biti vedež. Na koncu smo si številni mislili: »K sreči ni bilo sončno, saj bi bil pritisk udeležencev in obiskovalcev še bistveno večji.«

Franci Škrjanec, predsednik SVAMZ

»Na Vranskem smo dostojno proslavili 25-letnico naše zveze. Za okrogle jubileje vedno organiziramo obsežne, vsebinsko bogate dogodke. Pred petimi leti smo tukaj zbrali okoli 1.500 vozil, letošnja številka pa je še večja. Ljubitelji so pripeljali impozantno število Tomosov, na poligonu pa je še množica čudovitih starodobnih, oglada vrednih vozil. Zelo pomemben dogodek je predstavitev dveh temeljnih novih knjig. Brez dvoma smo z več kot 2.000 Tomosi postavili svetovni rekord, kako bo z Guinnessovim, bomo pa še videli. Vse naštetu so pomembne stvari, a najpomembnejše je, da s prireditvami, kot je ta, promoviramo starodobništvo in zanj navdušujemo nove člane, ki bodo skrbeli, da bo naš premični tehniški muzej ostal v dobri kondiciji.«

LEVO Ko so 'Tomosovci' začeli voziti, smo gledalci ostali brez besed.

DESNO Avtor, Tomaž Beguš, je s knjigo Slovenska avtomobilska scena 80. in 90. let požel veliko zanimanja, knjigo o ljubljanskih avtobusih in trolejbusih pa je prisotnim približal Jožef Trpin.

SPODAJ Na poligonu se je dalo videti tudi veliko zanimivih avtomobilov, ki so jih lastniki pripeljali iz vseh koncev Slovenije.

Prestavljanje prireditve na drug datum – misija nemogoče

»Zaradi neugodne vremenske napovedi, smo bili na trnih, kako bo s prireditvijo. Tudi potencialni udeleženci so nas spraševali, če v primeru slabega vremena sploh bo in predlagali, da jo prestavimo. Žal je kaj takšnega nemogoče. Prostor smo rezervirali že v lanskem septembru in zgodaj spomladi prijavi našo namero za doseg Guinnessovega rekorda. Ko odgovorni z njihove strani datum enkrat potrdijo, ne dopuščajo odstopanj. In tako smo prireditve speljali, vreme pa k sreči meteorologov ni ubogalo,« je popoldne po končani vožnji z olajšanjem povedala Nataša Grom Jerina, vodja pisarne SVAMZ.



Slovenska avtomobilska scena 80. in 90. let in Avtobusi in trolejbusi Ljubljane

Petindvajsetletnico zveze smo obeležili z izdajo in predstavitevijo nove knjige in reprizo predstavitve knjige izpred dveh let. To v resnici ni bilo spremno dogajanje, ampak eden osrednjih dogodkov. Dobili smo pomembno publikacijo: Slovenska avtomobilska scena 80. in 90. let avtorja Tomaža Beguša, vrhunskega poznavalca avtomobilizma pri nas in širše. Avtor se je že v zgodnjem otroštvu okužil z bencinskim virusom. V knjigi nas pelje po svoji poti – od zbiranja informacij do obiskovanja avtomobilskih prireditev do šestletnega pisanja tega pomembnega knjižnega dela. Posebno pozornost posveti specifičnim razmeram, ki so vladale pri nas – saj nikjer na svetu niso imeli takšnega modela socialistične ureditve. Prikaže nam takratno avtomobilsko kulturo, ko je avto bil posameznikom dosti pomembnejši in vrednejši kot danes, in

Pestro spremljajoče dogajanje

Razstava Tomosov in vožnja z njimi sta bili samo vrh ledene gore. Ta dan se je na Vranskem dogajala še kopica stvari. Predstavili smo dve knjigi iz založbe SVAMZ, organizirali boljši sejem, pripravili uradni in zabavni program, gostili več pomembnih gostov. Vsak udeleženec je s seboj odnesel monografijo, ki smo jo izdali ob srebrnem jubileju. V nakladi 5.000 izvodov smo jo natisnili namesto jesenske številke revije Avto Motor Classic.



ZGORAJ Med mlajšimi člani je zelo priljubljen stil obnove rat look.



Vinko Bajcar

Doma je iz Zagorja in je leta 2005 kupil novega Tomosa Streetmate: »Vsak dan se vozim z njim, saj je to moje osnovno prevozno sredstvo. V skoraj dveh desetletjih se je števec kilometrov obrnil do številke 28.000 in na vseh mojih poteh mi ni povzročil nobene omembe vredne težave.«



Sašo Benedičič, udeleženeec

Petindvajsetletni mladenič je na Vranskem vozil s Tomosom 15 SL – malim motornim kolesom. Od prvega lastnika ga je kupil že pred devetimi leti in ga 5 let obnavljal ter ga vrnil v tovarniško stanje: »Doma sem iz Škofje Loke in če bi vremenska napoved ne bila tako slaba, bi se pripeljal po dveh kolesih, tako pa sem raje sedel v kombi.



ZGORAJ Lastniki očitno niso varčevali z oljem za male dvotaktne motorje.

LEVO Ob Tomosih smo našli še več kot 500 drugih vozil – od koles motociklov, avtomobilov, kombijev, bivalnikov do desettonskega tovornjaka.



ZGORAJ Sodnica, dva sodnika in vodja projekta – od leve: K. Gibbins, N. Jerina Grom, R. Kumer, A. Vidojkovič.

takratni vozni park ter ji da svoj osebni pečat. Knjigo Avtobusi in trolejbusi Ljubljane avtorja Jožefa Trpina smo spoznali že pred dvema letoma, ko smo jo izdali. Na prireditev, kot je 25-letnica zveze, pa takšno delo vsekakor sodi, zato smo avtorju znova prislunili. Vsak, ki ga zanimajo gospodarska vozila, bo v njej našel kopico zanesljivih tehničnih in drugih podatkov. Konec koncev je ta monografija rezultat vseživljenjskega raziskovanja.

Vožnja Tomosov: veličasten prizor

Zaradi kislega vremena sem imel med vožnjo na Vransko v grlu debel cmok. Z bratrancem Brankom sva se pogovarjala, kaj bo, če bo prišlo le nekaj sto udeležencev. A že na krožišču na glavni cesti je bilo jasno, da nas ne bo malo. Ko sva se pripeljala na poligon, sem ostal brez besed. Kaj takega nisem pričakoval. Očitno smo rekord s Tomosovimi mopedi ob 25-letnici SVAMZ vzeli zelo resno. Pol asfaltnih površin so zasedli ljubitelji Tomosov in udeleženci, ki smo se tja pripeljali s starodobnimi vozili drugih znamk. Tiste s Tomosovimi vozili so postavili v vrste in so čakali na štart. Nekaj minut pred začetkom vožnje so redarji dali znak za vžig mopedov. Zaslišalo se je neponovljivo hrumenje, ki ga je kakšno minuto kasneje začel spremljati dim. Očitno se lastniki za svoje mopede bojimo in »za ziher« dodamo še kakšno kapljico olja. Nad hribi se je vila meglica, nad poligonom pa tudi – le da je bila ta rezultat delovanja dvotaktnih motorjev. Vse skupaj pa se mi je v spomin vtisnilo kot veličasten prizor.

Ko je kolona speljala, je bil prizor še veličastnejši. Nisem vedel, kam bi gledal, kaj fotografirati. Ko sem se pogovarjal z drugimi, so tudi delili moje mnenje. Očitno imamo pri nas Tomosa skoraj v vsaki hiši. To, da jih vzdržujemo – nekateri v zgodovinskem, drugi v voznem in tretji tako rekoč



Ivica Jeromen

Ivico srečujem na številnih starodobniških srečanjih: »Za to moje navdušenje je kriv mož Vinko, velik ljubitelj starodobnikov. Tako me je okužil s tem virusom, da ga še sama spodbujam, da se kam odpeljeva. Tokrat sva prišla z Mercedes-Benzom 190D W201 in zelo sem vesela, da sva kljub slabemu vremenu šla na pot. To doživetje je verjetno neponovljivo – lahko rečem le: veličastna prireditev!«



ZGORAJ APN 4 je bil ljubljeneec številnih generacij.

SPODAJ Za parkirano prvo vrsto na štartu je nepregledna množica komaj čakala, kdaj se bo vožnja začela.





LEVO IN SPODAJ Na poligonu so se zbrali skoraj vsi modeli Tomosovih mopedov, od najstarejšega Colibrija iz 1958 pa vse to najmlajših Automatikov, tudi tovarni tricikel Kurir ni manjkal.



»Navdušen sem, da pri nas toliko damo na tehniško dediščino.«



Marko Berzelak, udeleženec

V Šmartnem ob Paki so v okviru AMD društva ljudske tehnike ustanovili sekcijo Tomos, za kar jih je vzbudil neumorni zbiralec Stevo Vujić iz Kopra, s katerim že dlje časa sodelujejo: »Naša sekcija šteje 45 članov, čeprav obstoja šele pol leta. Na Vransko se nas je pripeljalo dvajset, vozilo pa nas je 17, saj smo prišli še dovolj zgodaj. Vesel sem, da je bilo tako in da smo doživeli nepozabno in (lahko da) tudi neponovljivo izkušnjo!«

LEVO Fiat 128 je bil znanilec sodobnih limuzin nižjega srednjega razreda, in so ga izdelovali tudi v Zastavi – danes so dokaj redki.



Vitez Jožef Ciraj, z ženo dr. Marto, gosta in obiskovalca

»Navdušen sem, da pri nas toliko damo na tehniško dediščino. Tomos je ogromno prispeval k motorizaciji Slovenije in takratne Jugoslavije. Veseli me, da za ta mala dvokolesna vozila skrbi takšna množica lastnikov. To je resnično premični tehnični muzej, kakor radi rečejo pri SVAMZ-u. Vsak lastnik Tomosa po moje predstavlja dve muzejski nadstropji: igra vlogo kustosa, saj želi kar najbolje spoznati zgodovino svojega malega motocikla, po drugi strani pa je restavrator, ki svoj eksponat skrbno vzdržuje v voznem stanju. Torej se je danes tukaj resnično zbralo več kot 2.000 muzealcev. Iskrene čestitke.« je začel vitez Ciraj, njegova soproga, dr. Marta, pa je pristavila: »Ko sem z balkona stavbe AMZS gledala veličasten prizor vožnje Tomosov, sem občudovala mladostno energijo – tudi pri najstarejših udeležencih. Obenem me je to navdalo z neizmernim ponosom. Vidim, da so tudi njihovi lastniki ponosni na ta izjemno pomemben domači proizvod. Nekateri celo tako, da so vozili s slovenskimi zastavami. In prav je, da smo ponosni na znamko, ki je vplivala na generacije naših ljudi in jim omogočila mobilnost ter s tem višjo raven samostojnosti.«

tovarniškem stanju – je dokaz, da cenimo tehniško dediščino. In Tomos je naša prava tehniška dediščina. Še zdaj se mi ježi koža. Zelo žal bi mi bilo, če bi bil ta dogodek zamudil.

Stroga pravila za postavljanje Guinnessovega rekorda

Razlog, da je za postavljanje rekorda lahko vozilo »samo« 714 Tomosov, je bilo dejstvo, da poligon logistično dopušča toliko vozil, da bi lahko neprekinjeno in po pravilih izpeljali vožnjo za Guinnessov rekord. Žal se nekateri jasno napisanih pravil niso držali. Tako je na koncu po poligonu vozilo kar 1.937 Tomosov.

Prireditve so nadzorovali mednarodni in domači sodniki, ki so skrbeli za spoštovanje vseh 21 Guinnessovih pravil: ob prijavi za doseg rekorda prvi pogoj postane datum prireditve, zahtevajo vožnjo v vrstah z registriranimi vozili in voznikom z ustreznim vozniškim dovoljenjem, hitrost 20 km/h in ohranjanje varnostne razdalje, vožnja brez ustavljanja mora biti dolga 3,2 km, vsak udeleženec mora biti posnet na startu med vožnjo in na cilju, vozniki morajo imeti varnostne čelade itd.



Rado Gračner, udeleženec

S svojim APN 4 H se je pripeljal iz Škofje Loke in povedal: »Moped sem obnovil sam v treh letih in sedaj uživam v vožnji z njim. Ne pelje hitro, je pa zanesljiv. Ker je redek, se vsi obračajo za nama. Nepoznavalci menijo, da gre za predelavo, tisti, ki Tomose obvladajo, pa vedo, da je to različica Hippy.«

SPODAJ Na koncu so avtomobile morali postavljati tudi na travo.



Žavski Lidija, Jurij in Janez, udeleženci

Iz Gorice pri Slivnici so se pripeljali trije člani družine Žavski. Janez je Jurijev oče, Lidija pa Jurijeva žena. »Vsi smo člani Tomos kluba Srečkoti, saj smo od nekdaj pri hiši imeli Tomosove mope. Navdušenje nad temi korpskimi malimi velikani je Jurij podedoval po očetu, potem pa sta v to zgodbo potegnili še mene,« z nasmehom pove Lidija.



Renato Kumer, vodja projekta Rekord s Tomosi

Organizirali smo skupino dvajsetih sodelavcev, ki smo poskrbeli za promocijo, varovanje, vpisovanje, zbiranje fotokopij, iskanje sponzorjev in vožnjo v skladu s prometno varnostjo in s pravili za Guinnessov rekord. Pri tem moram izpostaviti svojega pomočnika Petra Mejača, ki je vodil kolono in mi bil ves čas v oporo. Prvih 714 lastnic in lastnikov Tomosov, ki so oddali kopije prometnih dovoljenj svojih vozil, je dobilo nalepke za vožnjo. Usmerili smo jih na ciljno ravnino in jih postavili v vrste. Druge smo napotili na območje kroga, kjer vadijo vožnjo po spolzki podlagi. Vožnjo smo dokumentirali z dronom in štirimi kamerami, kjer smo vsakega posameznika posneli na štartu in ob prihodu na cilj. V poročilo smo vpisali številko, ki so jo potrdili sodniki, in sicer 626 udeležencev. Odgovora še nismo prejeli, a upamo, da nam je tokrat uspelo. Tudi če nam rekorda ne bi priznali, smo z rezultatom izjemno zadovoljni: 2012 Tomosov na enem mestu! Kdo bi si lahko želel še več? Ali pa tudi – to je lahko vzpodbuda za nadaljnje delo. Tako kot organizatorji so bili zadovoljni tudi udeleženci, ki smo jim na obraze privabili širok nasmeh.



ZGORAJ Udeleženci so pred vožnjo in po njej na veliko razpravljali o svojih dvokolesnih ljubljencih.



Mitja Očko, udeleženec

Mitja iz Šmarja pri Ješah je zaposlen na Pošti Slovenije: »Leta 2010 sem kupil moj bivši službeni moped, s katerim sem pošto razvažal tri leta. Gre za model, izdelan nalašč za potrebe pošte – vsekakor, zelo redko vozilo!«



ZGORAJ Do srede leta 1968 so Zastave 750 imele tako imenovana samomorilska vrata.

LEVO David in Goljat – Autopianchi in več kot dve desetletji starejši Oldsmobile.



Aleksandar Vidojković, FIVA Kulturna komisija, Srbija in sodnik

»Skoraj nisem mogel verjeti svojim očem, koliko Tomosovih mopedov in lahkih motociklov so lastniki pripeljali na Vransko. Vidim, da v Sloveniji za svojo tehniško dediščino zelo lepo skrbite. Naravnost fasciniralo pa me je veliko število mladih voznikov in voznikov, ki so vozili z ramo ob rami s svojimi očeti in dedki. Na mladih svet stoji, in sodeč po mladih tehniških navdušencih je strah za vašo tehniško dediščino in starodobništvo odveč.«



David Šov, udeleženec s Hrvaške

Prihaja iz Buj in se na Vransko ni pripeljal s svojim Tomosom BT50S: »Tokrat smo pot na Vransko naredili za družinski izlet, sicer pa se s prijatelji občasno peljemo precej daleč – tudi do 250 kilometrov prevozimo v enem dnevu. V zadnjih petih letih je za nama z mojim Tomosom dobrih 7.000 kilometrov.«

SPODAJ LEVO Za vse mopede na progi žal ni bilo prostora na progi – številni zanimivi primerki so bili na ogled na razstavi – nekateri tudi na prtljažnikih avtomobilov, prikolicah ali v kombijih.

SPODAJ AMZS Center varne vožnje se je ponovno izkazal za vrhunsko prizorišče – s Porschejem 928 je podoba še lepša.



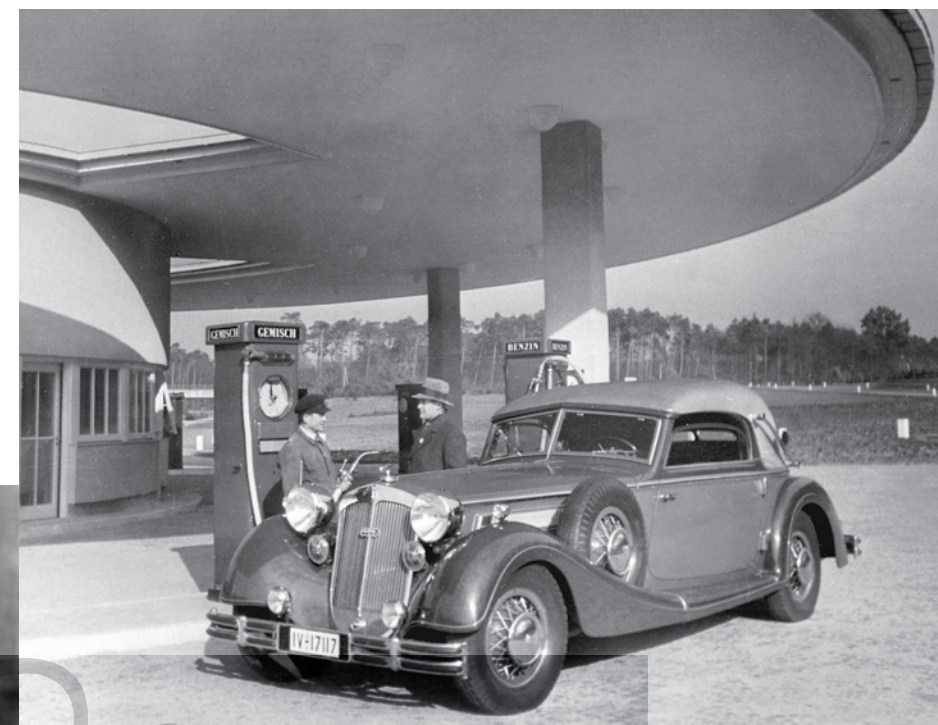
V skupini za nadzor vožnje po pravilih za rekord so bili: Keith Gibbins (FIVA Moto Komisija, Anglija), Nataša Grom Jerina (podpredsednica FIVA, Slovenija), Aleksandar Vidojković (FIVA Kulturna komisija, Srbija), Milan Hafnar (lastnik muzeja motociklov in strokovnjak za Tomose) ter Franci Škrjanec (predsednik SVAMZ). V pomoč jim je bila desetčlanska verifikacijska skupina.

Službeni avtomobili ALEKSANDRA RANKOVIĆA

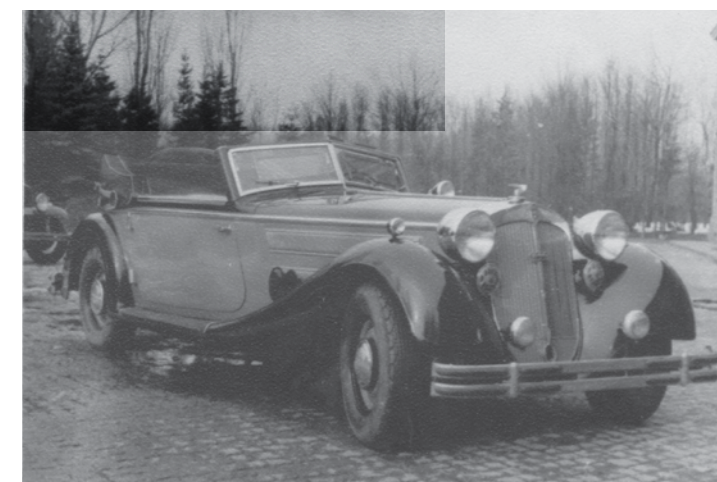
DESNO Fotografija Horcha 853 Sport Cabriolet 1935/37.

SPODAJ Ranković s soprogo Slavko, fotografiran pred Horchom 853 Sport Cabriolet.

SPODAJ DESNO Eden izmed Horchov, ki so ga fotografirali v garaži Specialne avtomobilske čete Garde (horch 853 Sport Cabriolet 1935/37).



BESEDILO: Miroslav Milutinović, član UIA Beograd
FOTOGRAFIJE: Arhiva M. Milutinović in S. Ranković,
proizvajalci avtomobilov, E. Šterbenk





O političnem liku in delu Aleksandra Rankovića (1909–1983), podpredsednika zvezne države v času od 30. junija 1963 do 14. julija 1966, torej po rangu drugega človeka tega obdobja v socialistični Jugoslaviji, ki ji je do konca svojega življenja nesporno vladal Josip Broz - Tito, je bilo veliko napisanega predvsem z vidika njegovega odstopa s položaja, torej okoliščin njegove zamenjave in dogodkov v zvezi s tem. To besedilo posvečamo Rankovićeve službenim avtomobilom.

ZGORAJ Ranković z Jovanom Veselinovim ob Packardu Custom Eight Convertible.



ZGORAJ Ranković s soprogo in sinovima v Packardu Custom Eight Convertible.

Na začetku je treba povedati, da Aleksandar ni bil voznik in da niti vozniškega dovoljenja ni imel. Tudi njegova zadnja uradna voznika Marjan Kljajić in Sima Kecman sta že zdavnaj pokojna, zato tudi od njiju ni bilo mogoče zagotoviti dodatnega gradiva. Aleksandrove lastne osebne avtomobile je redno vozila druga žena Slavka (1920–2008), pogosto tudi starejši sin Milivoje (1939–2018), rojen v zakonu s prvo ženo Anđelijo, pa tudi mlajši Slobodan.

Do konca raziskave nam ni uspelo ugotoviti, zakaj je število fotografij z avtomobili v številnih foto albumih, ki jih hrani Slobodan, tako majhno. Prav tako v fondih Arhiva Jugoslavije Avtoservisov zveznih organov (ustanovljen 1958) kot tudi urada podpredsednika SFRJ (ustanovljen 1963) ni ohranjenega gradiva o avtomobilih, ki jih je Aleksandar službeno uporabljal.

Vozila bomo predstavili v kronološkem zaporedju uporabe, ki (približno) sledi tudi njihovem času proizvodnje.

Horch »853«/ »853A« športni kabriolet

Naslednika kronskega modela koncerna Auto-Union Horch 8, uvrščenega v najvišji razred, serije 850 (50 je dodana kot pripona glede na delovno prostornino – vrstni osemvaljni motor, nazivne prostornine 50 dm³), so predstavili leta 1935 in ga izdelovali v dveh serijah (drugo od leta 1937 označuje pripona A) do oktobra 1940. Druga serija je dobila pripono A, za vse pa je značilno, da so avtomobile opremljali z različnimi karoserijami – ena od njih je bila športni kabriolet. V okviru priprav na vstop v drugo svetovno vojno so nacisti za višje častnike in generalski zbor wehrmachta rekvirirali manjkajoče avtomobile, med njimi tudi civilne Horche (vojska je imela večinoma terenska vozila te znamke). Med civilnimi Horchi je bil tudi športni kabriolet »853«, tj. novejši »853 A«, izdelan v skupno 1.024 primerkih, z osnovno ceno 14.900 RM (»853 A« 15.250. RM). Serijske številke konkretnega avtomobila, na podlagi katere bi lahko določili serijo in leto izdelave, s fotografije ne moremo razbrati, zato navajamo ceni za oba tipa.



ZGORAJ Ranković ob Fordu Crestline Sunliner.

ZGORAJ DESNO Packardov prodajni oglas za Custom Eight Convertible iz leta 1948.

DESNO Blindiran Packard Custom Eight Sedan, ki so ga kupili za Josipa Broza.



Več teh avtomobilov je Jugoslovanska armada leta 1945 zajela kot vojni plen v zadnjih operacijah za osvoboditev države, del pa jih je dobila v obliki reparacij od sovjetskih okupacijskih con.

Ker je zmagovito leto 1945 Ranković dočkal kot namestnik vrhovnega poveljnika, so prvi športni kabriolet »853« v garaži Specialne avtomobilske čete Garde namenili prevozu J. B. - Tita, drugega pa v prvih nekaj povojnih letih njegovemu namestniku.





ZGORAJ Policijski Customline Sedan v petdesetih letih.
LEVO Ford Crestline Sunliner iz Fordove brošure za modelno leto 1952.
LEVO SPODAJ Mercedes-Benz 300 Cabriolet D na dvorišču Rankovićeve beogradske vile.

Packard Custom Eight Convertible

Jugoslavija je leta 1947 za svoje vodilne začela nabavljati avtomobile pri proizvajalcih iz zahodnih držav (natančneje iz ZDA). Za modelno leto 1948 je Packard predstavil prve povojne na novo izdelane modele Eight, super eight in custom eight. Poleg limuzin so bile v dveh višjih serijah na voljo tudi kabrioletske različice, zato so kupili več primerkov teh, ki so jih namenili najvišjemu zveznemu in republiškim vodstvom. Tako je na primer »Super Eight Convertible« prejel črnogorski premier Blaža Jovanović, Custom Eight Convertible pa makedonski premier Lazar Koliševski. Rankoviću, kot podpredsedniku vlade FNRJ in ministru za notranje zadeve v obdobju 1946–1953, je tudi pripadel Custom Eight Convertible. V modelnem letu 1948 (od julija 1947 do aprila 1948) so izdelali 1.105 primerkov Custom Eight Convertible po osnovni ceni 4.668 \$, k čemur je treba prišteti še 213 enakih avtomobilov, izdelanih v prvi polovici naslednjega modelnega leta.

Naj omenimo, da je Ministrstvo za notranje zadeve FNRJ za potrebe predsednika vlade v začetku leta 1949 kupilo oklepno limuzino Custom Eight iz iste serije. Da oklepne

avtomobile za predsednika nabavlja Zvezno ministrstvo za notranje zadeve, je postalo pravilo, ki je veljalo do konca Titovega življenja.

Ford Crestline Sunliner

Pri Fordu (prva stopnička koncerna, nad katero sta bila Mercury in Lincoln) so za modelno leto revidirali proizvodni program in promovira tri nove linije: Mainline, Customline in na vrhu Crestline. Vanje so vgrajevali nove šestvaljnike, ki jim je bil alternativa izpopolnjen stari motor V8 s stoječimi ventili (Crestline je bil na voljo samo z motorjem V8). V modelnem letu 1952 so izdelali 22.534 Crestline Sunlinerjev po osnovni ceni 2.214 \$. V tem predzadnjem letu spora z državami, članicami Informbiroja, se je Jugoslavija še naprej zanašala na uvoz motornih vozil iz ZDA. Septembra istega leta so vse Fordove linije predstavili na Zagrebškem velesejmu. Od podjetja Ford, kot cenovno ugodnega proizvajalca so kupili in uvozili nepoznano število limuzin Custom Line, ki so jih dodelili Ministrstvu za notranje zadeve. Eden Sunliner so dobili tudi v garažo MUP, kjer so bili zadolženi za prevoze zveznega ministra Rankovića. Kot ponazoritev bližine obeh mož v takratnem jugoslovanskem vrhu omenimo, da je bil istega leta 1952 na poroki Josipa Broza in Jovanke Budisavljević Aleksandar Titova priča.



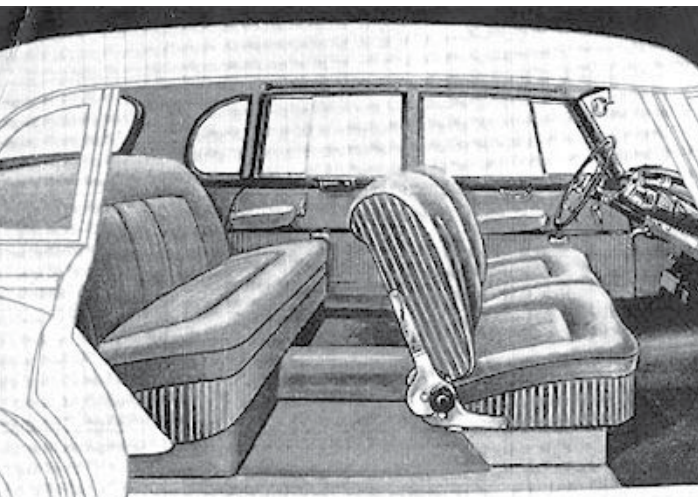
ZGORAJ Takole so na frankfurtskem avtomobilskem salonu. leta 1951 promovirali Mercedes-Benz 300 Limousine.
SPODAJ Rankoviću so 2. julija 1961 predali cvetje v tedanjem Titovem Užicu (300c Limousine Lang).
DESN **ZGORAJ** Mercedes Benz 300 Cabriolet D v tovarniškem prospektu iz leta 1951.



Mercedes-Benz 300 Cabriolet D & 300c Lang Limousine

S sprejetjem ustavnega zakona 14. januarja 1953 je Ranković postal eden od štirih podpredsednikov Zveznega izvršnega sveta, ki ga je vodil Tito. Ker je hkrati zapustil položaj notranjega ministra, ni natančno znano, kdaj sta se med njegovimi službenimi avtomobili znašla Mercedes-benz 300, in sicer limuzina (s pomično platneno streho), in kabriolet. (M-B oznaka tipa kabrioleta s štirimi vrati: D). Ti vozili so prav gotovo uvozili v ljubljanskem podjetju Autokomerce, v katerem so leta 1950 prevzeli zastopništvo najstarejšega proizvajalca avtomobilov na svetu.

Na 34. mednarodnem avtomobilskem salonu v Frankfurtu aprila 1951 je Mercedes-Benz premierno predstavil povojno konstrukcijo reprezentančnega avtomobila, model 300 (tovarniška oznaka W186/II), z motorjem moči 115 KM in z najvišjo hitrostjo 155 km/h. V Jugoslaviji je bila tovrstna razstavna premiera na zagrebškem velesejmu septembra 1952. Prva evolucija je sledila marca 1954 v obliki limuzine in kabrioleta 300b D (tovarniška oznaka W186/III), kjer je bila najpomembnejša sprememba za 10 KM močnejši motor (to je omogočilo za dodatnih 5 km/h višjo najvišjo hitrost). Poleg tega so v zavorni sistem vgradili vakuumsko servo napravo (kar ga je uvrstilo med prve avtomobile s to rešitvijo na svetu) in številne druge podrobnosti. Še ena prenova tega modela je prišla septembra 1955 – serija 300c (W186/IV), kjer je bila najpomembnejša sprememba vgradnja enozgibne (prej dvozgibne) zadnje nihajne preme, opcijsko pa je bil na voljo



ZGORAJ Notranost Mercedes-Benz 300c Limousine Lang.
SPODAJ Tovarniška fotografija Mercedes 300c Limousine Lang (podaljšana medosna razdalja).

tristopenjski avtomatski menjalnik. Z naslednikom »300« W189 s prenovljeno karoserijo se ne bomo ukvarjali. Na podlagi ohranjene fotografije lahko le sklepamo, da kabriolet D (službeni avtomobili so bili Rankoviću na voljo 24 ur na dan, zato so bili praviloma parkirani v garaži njegove rezidence) spada v prvo serijo 300 W186/II. Serijsko so jih od marca 1952 do aprila 1954 izdelali 455, njihova cena s pnevmatikami pa je znašala 23.700 DM.

Na časopisni fotografiji, posneta v začetku julija 1961 v Užicah, vidimo, da je Ranković uporabljal tudi limuzino 300 s platneno streho. Ta »Faltdach« pove, da gre za model 300c z 10 cm podaljšano medosno razdaljo (na 3.150 mm), kakršnega je uporabljal tudi nemški kancler Konrad Adenauer, in po njem so vse serije modela 300 dobile vzdevek Mercedes-Benz Adenauer (W186 in W189). Izdelali so samo 62 takšnih vozil po ceni 25.000 DM.

Izdelali so samo 62 takšnih vozil po ceni 25.000 DM.



ZGORAJ Jaguar Mk 10 3,8 na britanskem avtosalonu leta 1961.
SPODAJ Jaguarjev motor XK 3.8 z zlato pobarvano aluminijasto glavo izvedbe S v Jaguarju Mk 10 (Kremzerjev muzej v Vuzenici).



Jaguar Mk 10 3.8

Konec 50. in začetek 60. let prejšnjega stoletja je ta proizvajalec iz Coventryja doživel razcvet. Izdeloval je športne in luksuzne avtomobile in med drugim petkrat zmagal na slovitih dirki Le Mans.

Na 46. avtomobilskem salonu v Londonu oktobra 1961 je ustanovitelj Jaguarja sir William Lyon (kraljica Elizabeta mu je leta 1956 podelila naziv vitez) predstavil naslednika linije reprezentativnih jaguarjev iz petdesetih let, model Mk 10. Poganjal ga je legendarni DOHC šestvaljni motor XK (ta model je s premierno uvedbo kolutnih zavor leta 1953 utemeljil športni uspeh podjetja). Iz delovne prostornine 3,8 litra je iztisnil moč 265 KM (s kompresijskim razmerjem 9 : 1, opcijsko 7 : 1 in 8 : 1). Na voljo sta bila štiristopenjski ročni menjalnik (opcijsko z overdrive) ali tristopenjski samodejni menjalnik Borg-Warner DG (Detroit Gear) 25. Zadnja prema je bila posamično vzmetena (povzeto po športnem »E« tipu). Na vseh kolesih so bile kolutne zavore s servo ojačevalnikom. Sodobnejši od predhodnika (šasija) je bil tudi po samonosni karoseriji. Povrhu je bil luksuzno opremljen in postal je zvezda salona. Z ročnim menjalnikom je dosegel najvišjo hitrost 192 km/h in s tem je bil za 22 km/h hitrejši od neposrednega konkurenta Mercedes-Benz 300d (izdelovali so ga do marca 1962 z avtomatskim menjalnikom BW). Približno enako hiter (190 km/h) je bil BMW 3200 S z

motorjem V8 (1961–1964). Med oktobrom 1961 in julijem 1964 so skupno izdelali 12.977 Jaguarjev MK 10 s 3,8-litrskim motorjem (od tega 3.848 z volanom na levi strani). Avto je (z davkom) z ročnim menjalnikom stal 2.022 £, 2 šilinga in en peni (£ 2.082, deset šilingov in pet penijev z menjalnikom overdrive), 2157 funtov, osem šilingov in devet penijev pa z avtomatskim menjalnikom.

Po Slobodanovih spominih je bil vpliv starejšega brata Milivoja, takrat študenta arhitekture, ki je veljal za zelo dobrega voznika, odločilen, da je leta 1962 oče za novi službeni avtomobil dobil tovrstnega Jaguarja, ki je imel registrsko številko BG 31-55. Aleksandar je ostal v spominu kot edini visoki funkcionar v nekdanji Jugoslaviji, ki je uporabljal vozilo znamke Jaguar. Avto so zagotovo uvozili



ZGORAJ Ranković vstopa v Jaguarja Mk 10 3.8.
SPODAJ Poklicni voznik ob službenem Rankovićevem Jaguarju Mk 10 3.8.





LEVO Jaguar Mk 10 s puljsko registrsko tablico ob slovesu Tita z A. Novotnim septembra 1967 (tablico se vidi med obema državnika).

SPODAJ LEVO Jaguar Mk 10 4.2 na beograjskem avtomobilskom salonu aprila 1966.

DESNO Jaguar Mk 10 s serijsko številko 35 0910 BW v vuzeniškem Kremzerjevem muzeju.



prek enega od jugoslovanskih neodvisnih izvozno-uvoznih podjetij, saj je Jaguar v Jugoslaviji dobil zastopnika šele z vstopom v BMC (British Motor Corporation) leta 1966, in sicer je bilo to beograjsko podjetje Interpromet.

Aprila tega leta so Jaguarja Mk 10 (marec 1963–julij 1966 z motorjem XK 4,2 litra) razstavili tudi na beograjskem avtomobilskem salonu.

Čeprav so bili avtomobili Jaguar v takratni Jugoslaviji malo znani, saj jih, dokler niso dobili zastopnika, v obdobju po drugi svetovni vojni niso uvažali, Rankovićev jaguar vseeno ni bil prvi v Beogradu, saj je Branko Drašković, veleposlanik FNRJ na Nizozemskem, po vrnitvi v državo leta 1961 uvozil Jaguarja Mk 2 2.4, izdelan leta 1960. Ta model je pripadal inovativni liniji kompaktnih Jaguarjev, lansirani leta 1959.

S sprejetjem nove ustave leta 1963, ki je spremenila ime države v SFRJ, so Rankovića na skupni seji vseh domov



SPODAJ Tovarniška identifikacijska številka na Jaguarju Mk 10 (Kremzerjev muzej v Vuzenici).

SPODAJ DESNO Pogled na zadnji del Jaguarja Mk 10 v Kremzerjevem muzeju.



ga je na seji 14. julija razrešila. Po plenumu se je Ranković z Jaguarjem odpravil v svojo vilo v Dubrovniku, avto pa je voznik v Beograd vrnil 7. julija.

Rankovića in še nekaj posameznikov, ki so jih obtožili več kaznivih dejanj, so z Brozovim odlokom 9. septembra istega leta oprostili obtožb.

Kmalu po razdolžitvi so zdaj neželenega Rankovićevega Jaguarja predali Sekretariatu za notranje zadeve Pulj. Tam so ga uporabljali za pomoč pri spremljanju številnih delegacij Titovih gostov, ki so prihajale na puljsko letališče. Z letališča so goste z avtomobili odpeljali do deset kilometrov oddaljenega majhnega pristanišča v Fažani, od koder so jih z ladjo prepeljali na Brione. Tako na primer vidimo Jaguarja z rdečo registrsko tablico PU 74-78 (rdeče registrske tablice za osebna motorna vozila v javni lasti so uvedli z Odlokom o registraciji motornih vozil, ki je začel veljati 18. maja 1967) v spremstvu ob obisku

Službeni avtomobili Aleksandra Rankovića



LEVO Zadnja sedeža v Jaguarju Mk 10 z izvlečenima mizicama za potnika v Kremzerjevem muzeju.

predsednika Čecoslovaške Antonína Novotnýja sredi septembra istega leta.

»Mk 10« avtomatik s tovarniško serijsko številko 35 0910 BW (ki pripada letniku 1962), temno zelene barve, je bil v Pulju verjetno do 29. septembra 1978, ko je bil uradno prvič registriran v državi (to je bila običajna formulacija v prometnih dovoljenjih za avtomobile, ki so jih odprodali iz državne službe), žal na ime (za zdaj) neznanega kupca iz Zagreba, pod registrsko številko ZG 309-461.

Jože Avgustinčič iz Brežic je Jaguarja kupil in ga 2. 9. 1997 registriral pod registrsko številko KK 34-35J. Nato je avto odjavil, registrske tablice pa 26. julija 1999 vrnil. Jaguarja je potem 29. oktobra 2001 kupila Helena Kremzer iz Vuzenice,



a ga potem niso več registrirali za javni promet, saj so ga razstavili kot eksponat v svojem družinskem muzeju OKIS Kremzer.

Leta 1997 sta Kremzerjeva v svojem kraju ustanovila muzej, ki ima etno zbirko, zbirko Tomosovih mopedov in drugih predmetov, pa tudi tega Jaguarja, ki po naših informacijah in informacijah zdaj pokojne Helene Kremzer – sledi opisani zgodovini.

Potem ko so ga leta 1966 odstranili s položaja podpredsednika, je Ranković do svoje smrti leta 1983 živel osamljeno življenje na relaciji Beograd–Dubrovnik. V družinskih limuzinah so ga vozili njegova žena Slavka in sinova Milivoje ter Slobodan. Avtomobile so menjali razmeroma pogosto, zato jih bomo le našteali po vrstnem redu: Mercedes-Benz 190 W110, Volvo 122, Fiat 125, Peugeot 504 in Vauxhal VX.

DANIEL ALEKSOV

Vsaj pri avtomobilu je
velikost pomembna

BESEDILO: E. Šterbenk

FOTOGRAFIJE: E. Šterbenk, arhiv Aleksov



Ko gre za rubriko Na mladih svet stoji, mi portretirance velikokrat predlaga vodja naše pisarne Nataša Jerina Grom, saj k njej vsak dan prihajajo novi ljudje, ki se včlanijo v SVAMZ. Tudi za Daniela mi je povedala ona in ko sem slišal, da je mladenič prišel iskat certifikat za Chevroleta Suburbana, letnik 1993, sem bil še bolj za stvar.



Danielova zgodba je zelo posebna zaradi več razlogov. Rodil se je v Makedoniji in kot enajstletnik prišel v Slovenijo. Ni se navduševal nad mopedi, trdo je treniral in postal poklicni športnik. Kruh si dobesedno služi s pestmi, saj tekmuje v mešanih borilnih veščinah.

Zgodnje otroštvo v Makedoniji

Otroštvo je Daniel preživljal z mamo, saj je oče delal v tujini. Tega časa se spominja z malce grenkim priokusom: »Ker sva bila z mamo sama in smo živeli v revnem mestu Vinici blizu bolgarske meje, sem z otroki vedno bil sam. Bil sem droban in vedno tarča malo starejših mulcev. Ker očeta ni bilo nikoli doma, ni bilo nikogar, ki bi se postavil zame, če so stvari šle predaleč. Toda nisem se bal, bil sem enostavno jezen. Zaradi tega sem šel trenirat karate, potem ko sem kratek čas brcal nogometno žogo. Ko sem končal četrti razred, sva z mamo prišla za očetom v Šenčur in takrat se je moje življenje spremenilo na bolje.«

Šola, šport in disciplina

Prvo leto so živeli v Šenčurju, kjer je obiskoval osnovno šolo, naslednje leto so se preselili v Kranj in ga vpisali na OŠ Šolo Matija Čopa. V Kranju nadaljeval s treningi karateja, a to je bilo zanj premalo: »Hotel sem se tepsti in pri izkušenem trenerju sem začel trenirati UKC (Ultimate, Karate Combat). Ni mi dal le znanja borilnih veščin, ampak mi je s strogo disciplino, ki jo je zahteval, vcepil čut spoštovanja do starejših ljudi. Veliko je naredil tudi za mojo samozavest, za kar sem mu še zdaj hvaležen.«

ZGORAJ Prvi avto, ki ga je kupil še preden je imel v žepu vozniško dovoljenje je bil tale Volkswagen Passat.

SPODAJ Daniel je najzgodnejše otroštvo preživel v Makedoniji in se (kot večina fantov) rad igral vojaka. Kasneje se je prijavil za vojaka v Ameriki, a ni šlo – moral bi imeti njihovo državljanstvo.



Ko sem končal četrti razred, sva z mamo prišla za očetom v Šenčur in takrat se je moje življenje spremenilo na bolje.

Po osnovni šoli se je Daniel odločil izučiti se za avtomehanika. Odkar pomni, je bil avtomobilski navdušenec, in to je bila popolnoma logična odločitev. Imel je očetovo podporo, saj je po poklicu strojnik težke gradbene mehanizacije. Poleg tega se je na to smer vpisalo več sošolcev in tudi to je pripomoglo k odločitvi. Šolo je uspešno končal, a nikoli ni delal v tem poklicu, saj se je posvetil športu.

Prvi avtomobil

Večina gostov te rubrike začne svoje spoznavanje s svetom bencinskih hlapov s preganjanjem z mopedi, pri Danielu pa je bilo drugače: »Mopedi me sploh niso zanimali, navduševali so me avtomobili. Tako sem na tečaj za vozniško dovoljenje kategorije B šel že pri dobrih šestnajstih letih in potem pri sedemnajstih že vozil s spremstvom očeta. Zdaj menda že lahko priznam, da sem precej kilometrov prevozil tudi brez njega, za kar oče ni vedel. Pri sedemnajstih sem si kupil svoj prvi avto, in sicer Passata, letnik 2002. Seveda njegov dizelski motor takrat zame ni bil dovolj močan, pa smo ga »načipirali« na okoli 170 konjev. Nisem se ustavil pri tem, malo sem ga znižal in mu nataknil 18-palčna kolesa s pnevmatikami preseka 40. Oče sicer ni izučen avtomehanik, a me je ogromno naučil, vsaj toliko kot šola.

Menjave avtomobilov

Passata je dokaj dobro prodal in po njem menjal več avtomobilov. Ko se je prvič peljal z ameriškim avtomobilom, je ugotovil, da je to zanj prava stvar. Na koncu je prišel do mustanga GT 50, letnik 2019, s katerim se zdaj vozi vsak dan. »Žal za vožnjo in urejanje avtomobilov nimam časa ravno v izobilju. Vsak dan imam naporne treninge – najmanj enega, velikokrat pa tudi dva, spočiti se pa tudi moram,« pove Daniel.



Dolga pot do profesionalnega športnika

Daniel trenira že 22 let. Prva štiri leta je karate treniral v Makedoniji. Nato je treniral v Kranju in na Jezerskem. Kasneje je začel z mešanimi borilnimi veščinami v različnih klubih v Ljubljani in Tacnu ter nato spet v Kranju. Do prve profesionalne borbe je prišel pri 24 letih in o tem pove: »Preden sem postal profesionalni tekmovalac v mešanih borilnih veščinah, so me vabili na neprijavljene borbe. Prišel sem v kletko, oddelal svoje, kaj malega zaslužil in odšel domov – velikokrat precej potolčen. A to me je samo kalilo, saj je takšen način včasih bolj boleč kot profesionalne borbe. Svojo profesionalno kariero gradim predvsem v Švici, kjer sem prišel že dokaj visoko. Z njihovim prvakom po pravilih K1 sem se boril do konca, ostal na nogah in izgubil po točkah. Meni je pred dvobojem tehnična pokazala 71, njemu pa 82 kilogramov. Še sam mi je po koncu čestital za mojo trdoživost. Za zdaj nameravam ostati v tej športni panogi aktiven, kasneje pa bi rad postal trener. Po moje moraš za trenerja imeti ogromno izkušenj (sam za seboj po mojem še nimam dovolj profesionalnih borb), predvsem pa moraš biti dovolj star, saj le na ta način pridobiš modrost, ki je osnova za doseganje avtoritete.



ZGORAJ Nekaj časa je Danile imel tri ameriške mišičnjake (od leve: Chevroleta Camara, Dodgeja Challengerja in Forda Mustanga – obdržal je le slednjega.

Terapevtski učinek popravljanja avtomobilov

»V času, preden sem postal profesionallec, so bile borbe večinoma težje, predvsem pa bolj boleče, kot so zdaj. Ko sem prišel domov, nisem legel v posteljo, ampak sem šel v garažo kaj postoriti na avtomobilu. Na ta način sem se sprostil in odpočil obenem. Zatopljenost v tehnične probleme mi je odvrnila pozornost od bolečin. In tudi modrice ter otekline, se mi zdi, so na ta način hitreje izginile.



Bliskovita odločitev

Pri ameriških vozilih najbolj uživa v zvoku iz njihovih izpušnih cevi – jasno, da mora biti pod pokrovom osemvaljni motor. Ni pa pomembno, ali gre za limuzino, športnega mišičnjaka ali velik terenski avtomobil. Do tega je prišel čisto po naključju: »Dve leti sem se vozil mimo s ponjavo pokritega velikega vozila, za katerega sem mislil, da je kombi ali minibus. Ko sem izvedel, da je to sošolcev avtomobil, sem ga nemudoma poiskal in ponjavo sva skupaj odstranila. Vau! Avtomobil je bil velik in aerodinamičen kot opeka ter bel in z motorjem V8. Za model Suburban sem sicer že slišal, a o njem nisem praktično nič vedel. Zame je bilo dovolj, da je velika bela škatla z ogromnim motorjem in ima poleg voznškega še sedem sedežev. In s sošolcem sva si udarila v roko. Cena je bila ugodna, a na koncu sem v popravilo (predvsem rezervne dele) zmetal šestkratno kupnino, toda avto je še vedno daleč od tovarniškega stanja.«

Če ne bi bilo korone ...

Po takšnem nakupu slej kot pride čas za soočenje z realno situacijo, a za to ni bilo takoj časa. Avto je bilo treba najprej odpeljati z dvorišča in oče mu je takoj priskočil na pomoč: »Najprej sva potrebovala dva dni, da sva velik motor vrnila v življenje, potem pa avtomobil odpeljala domov. Ker je bil tako dolgo pod ponjavo, je vlaga (kondenzirana) naredila veliko škode. Najprej sva se lotila tehnike in ga toliko

popravila, da sem z njim opravil tehnični pregled. Potem sva si vzela več časa – veliko nama ga je podarila koronska pandemija. Motor je bil deležen temeljitega servisa, a ni ostalo le pri olju, svečkah, visokonapetostnih kablilih, razdelilni kapi in podobnem. Na novo sva ga zatesnila in zamenjala vse gumijaste cevi, prav tako sva v celoti obnovila zavorni sistem. Pri Suburbanu podvozja nisem nižal, ampak sem ga dvignil – seveda z ustreznimi amerišskimi deli, na katere je treba nekaj časa čakati. To predelavo sem legaliziral, saj je vse vpisano v homologaciji. Ta čas, ko sem čakal na dele podvozja, sem izkoristil za ureditev dna vozila, ki sem ga tudi temeljito zaščitil. Avtomobil smo na novo polakirali. Kupil in namestil sem še novo izpušno cev, največji poseg pa je bila notranjost. Sedeže sem dal na novo prevleči, strop pa so mi izdelali iz alkantere. Prav vsa stikala in vsi instrumenti delajo, kar me še posebej veseli.«



ZGORAJ Suburbana so, potem ko so ga tehnično uredili, tudi na novo prelakirali.

LEVO Tale Suburban tretje generacije lahko da še vedno prevaža potnike po Havani.



Chevrolet Suburban

Suburban je rekorder po trajanju avtomobilskega imena. Prvega Suburbana so kupcem ponudili že leta 1935, torej bosta naslednje leto to ime oziroma modelna linija praznovala 90. rojstni dan! Chevroletov očak je torej predhodnik sodobnih SUV-ov, kjer šasijo pickupa kombinirajo z zaprto karoserijo. Že pri prvi seriji je bilo prostora dovolj za osem potnikov, karoserija je imela še lesene okvire in dvojna vrata. Druga serija je prišla leta 1941 in vso vojno so jo izdelovali kot vojaško vozilo. Tretjo generacijo (1947) so po vojni zelo posodobili in so jo od leta 1953 ponujali s štiristopenjskim avtomatskim menjalnikom, še vedno pa je bila na voljo z le dvojimi stranskimi vrati za vstop in izstop potnikov. Pri četrti seriji (1955) je bil prvič na voljo 4,6-litrski »mali« V8, dve leti po predstavitvi pa še štirikolesni pogon. Tudi v peti seriji iz leta 1960 še ni bilo mogoče naročiti karoserije s petimi vrati, mogoča pa je bila predelava, ob kateri se je v Suburbanu lahko vozilo do 15 ljudi. Petvratna karoserija je prišla šele pri sedmi generaciji leta 1973, ko so začeli vgrajevati tudi dizelske motorje. Danielov Suburban je predstavnik 8. generacije tega modela, ki so jo javnosti predstavili leta 1992.

Chevrolet Suburban 8. generacije (1992/99)

To generacijo so postavili na novo platformo, ki so jo namenili za pickupe letnika 1988 (z njeno proizvodnjo so začeli konec leta 1987). Serija GMT400 je tako spredaj imela posamični obesi. Modeli s pogonom na zadnji kolesi so na sprednji premi imeli vijačne vzmeti, tisti s štirikolesnim pa vzvojne (torzijske). Zadnja os je bila v obeh primerih toga in vzmetena z listnatimi (paraboličnimi) vzmetmi. Za pogon je bilo mogoče izbirati med dvema osemvaljnima motorjema, manjšim 5,7-litrskim (small block) in velikim 7,4-litrskim (big block). Dizelskega motorja v ta letnik niso vgrajevali, je bil pa dizelski 6,5-litrski osemvaljnik na voljo že v letniku 1995. Moč je do zadnjih ali vseh koles prenašal štiristopenjski avtomatski menjalnik. Avtomobil je bil daljši od 5,5 metra in bil namenjen osmim ljudem. Na vsakem boku je bilo po dve vrati, tako da je bilo samo za sedanje na zadnjo klop treba v drugi sedežni vrsti dvigniti sedeže. Sedeži (zlasti prednja) so bili videti, kakor da bi vzel fotelja iz dnevne sobe, in so nudili visoko raven udobja. Tudi zvočna izolacija je bila solidna, tako da potniki na avtocesti niso opazili, da voznik drvi 160 km/h ali več.



ZGORAJ Pred dvema letoma še v Kaliforniji, sedaj pa pri nas – Suburban sedme generacije, letnik 1989.

CHEVROLET SUBURBAN K 2500 7.4 LT BB, LETNIK 1993, osnovni tehnični podatki

Oblika karoserije	SUV, s šasijo in karavansko karoserijo s petimi vrati za 1 + 7 oseb
Motor	Bencinski oblike V, osem valjev z uplinjačem
Prostornina (ccm), moč KW/KM pri vrt/min	7.443, 171/233 (SAE) pri 3.600
Največji navor Nm pri vrt/min	522 pri 1.600
Prenos moči	Motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa, 4-stopenjski avtomatski menjalnik, 2-stopenjski reduktor
Podvozje	Šasija, spredaj posamični obesi na vzvojnih vzmeteh s teleskopskima blažilnikoma in prečnim stabilizatorjem, zadaj toga prema na listnatih vzmeteh s teleskopskima blažilnikoma
Zavore	4 × bobnaste, hidravlične, servo ojačane, ročna mehanska na zadnji kolesi
Mere: dolž. × širina × viš (mm)	5.575 × 1.889 × 1.800
medosna razdalja (mm),	3.340
pnevmatike	265/75 R 16
prostornina posode za gorivo (l)	159
Masa praznega vozila (kg)	2.600
največja skupna masa vozila (kg),	3.500
Najvišja hitrost (km/h)	174
Pospešek od 0–100 km/h (s)	11,4
poraba goriva l/100 km	14,7–22,2 (tovarna)16–25 (izkušnje)



LEVO Suburban s pogonsko konfiguracijo in spredaj vzvojne vzeti (debela droga na vsaki strani sta vzvojna droga, šasija je tovarnjaška, vidi se tudi čisto nov blažilnik.



ZGORAJ Za dodatnih 10 centimetrov večja oddaljenost od tal pri terenskih sposobnostih zelo pomaga.

DESNO Z dvema gumboma izbiramo način vožnje – zadnji pogon, pogon na sva kolesa v normalnem načinu, pogon na vsa kolesa v terenskem načinu.



LEVO Osemvaljni motor zdravo prede, ima spodobno moč, predvsem pa tovarnjaški navor.

Zanimiva zgodovina

Daniel Suburbana torej ni uvozil iz Amerike. Avto je kupil pri nas. Veliki Chevrolet je bil v lasti ameriške ambasade in ko je pri njih odpeljal svoje, so ga prodali. Zadnje ameriške tablice, ki jih je Daniel obdržal, so izdali decembra 2012. O tem pove: »Lahko, da je avto, preden sem ga kupil, še menjal kakšnega lastnika. Zame je najpomembnejše to, da je že imel slovensko prometno dovoljenje, ko je konec leta 2018 prišel v moje roke in da s »papirologijo« nisem imel težav. Avto sem tehnično uredil, odpeljal na tehnični pregled in registriral. Sliši se enostavno, a obnova je trajala leto dni. Lahko bi rekli, da sva ta čas z očetom kakovostno preživela. Saj veste, kako pravijo Američani – father and son quality time. Že lani bi bil lahko uredil status starodobnika, a ker imam malo časa, sem to storil šele letos.«

Všeč mu je

Zdaj, ko ga je spravl v zelo solidno vozno stanje, Daniel v vožnji s Suburbanom zelo uživa in z velikim žarom pove: »Ker ima dolgo medosno razdaljo, hitro nasede na »trebuh«, zato teh 10 centimetrov, kolikor sem ga dvignil, pride prav. Motor velike teže avtomobila skoraj ne čuti – ne na asfaltu, ne na brezpotju. Upravljanje je enostavno, saj vse naredimo z gumbi – izberemo 4-kolesni pogon, vključimo reduktor. Menjalnik pretika brez sunkov in tudi na terenu je to veliko vozilo presenetljivo udobno – zdaj, ko podvozje zmore daljše gibe, še bolj. Ravno včeraj sem montiral nove amortizerje in zdaj se pelje še lepše, vsaj po asfaltu. Na teren ga pa zaradi današnjega fotografiranja nisem peljal.«



Zmogljivosti niso brezmejne

»Na enem izmed mojih potepov po brezpotju sem s Suburbanom zapeljal skozi potok in obstal na njegovem »trebuhu«. Karkoli sem počel, nič ni pomagalo – dviganje z dvigalko, podlaganje kamenja. Ni šlo drugače. Na pomoč sem moral poklicati gasilce in na koncu jih je bila tam cela desetina. Avto so po osmih urah iz potoka potegnili z vitlom, a šele v drugo, saj je v prvem poskusu popustil priklop na odbijaču. Hvala, gasilci, super ste.«

SPODAJ Daniel zelo rad sede za volan svojega Suburbana, tudi zaradi zanimive zgodovine tega avtomobila.



LEVO Armaturna plošča je bila leta 1993 sodobna, a tudi danes z nje zlahka preberemo najpomembnejše informacije.

SPODAJ Tudi če bi napisal, da v Suburbanu nisem užival, mi tega po ogledu te slike ne bi nihče verjel – to je zmogljiv terenec z uglajenostjo velike limuzine – čisti užitek!

Na videz grobijan, znotraj dnevna soba

Danielov Suburban ima popolnoma tovarniški videz in takoj je jasno, da gre za vozilo, ki ne pozna kompromisov. S tem, ko ga je še dvignil od tal, je videti še bolj klen terenec. Ta vtis okrepijo grobe terenske pnevmatike. Da sem prišel za volan, sem moral že skoraj vzeti zalet, a ko sem se udobno namestil, sem bil v dnevni sobi. Pričakoval sem visoko stopnjo udobja, a vseeno sem bil presenečen. Prav iskal sem odtočne jaške in poškodbe na cesti, a Suburban jih je ublažil, kot da gre za limuzino visokega razreda. Tudi motorni hrup in hrup, ki ga povzročajo pnevmatike, ostajata zunaj, RAZEN ... Razen, ko odločneje pritisnete plinski pedal. Takrat več kot 2,5-tonska pošast kar poskoči, v kabino pa se zasliši čudovit glas velikega osemvaljnika. Še zdaj, med pisanjem, se mi je naježila koža – enako kot v Kranju, ko sem ga slišal prihajati k Planetu Tuš, kjer sva se dobila. Od zunaj je grgranje osemvaljnika bolj slišati. Avtomatski menjalnik izjemo gladko pretika – tudi ob kickdownu. Je pa res, da si plinskega pedala zlepa nisem upal do konca pritisniti, saj že po manj kot centimetrskem pritisku avto zelo živahno pospeši.

Zdrav avto – dober apetit

Seveda ni šlo brez vprašanja, koliko goriva ta zadeva porabi. Daniel je brez zadrege s širokim nasmehom odgovoril: »Kot vidite, je motor zdrav in zato ima dober apetit, saj vleče veliko težo. Če se lepo vozim, navadno porabi okoli 18 l/100 km, na daljše poti lahko tudi liter ali dva manj. Ob živahnejši mestni vožnji ali drvenju po avtocesti s polnim plinom (po Nemčiji sem ga po merilniku hitrosti gnal do 180 km/h) lahko porabi tudi do 25 litrov. Čisto drugače je pri vožnji po terenu, kjer o dejanski porabi ne morem govoriti, saj še nikoli nisem prevozil 100 kilometrov po brezpotju v enem mahu. Je pa res, da se poraba v tem primeru zelo poveča.



Za zdaj ostaja pri hiši

»V življenju sem kupil in hitro prodal precej avtomobilov, tega pa imam že šest let in z vsakim popravilom ali posodobitvijo mi je bolj všeč. Odločilna pri nakupu je bila sicer velikost, a zdaj me na njem privlačijo še druge stvari – od njegove živahnosti do odličnih terenskih zmogljivosti. Ni dvoma – Suburban zlepa ne bo zamenjal lastnika,« je Daniel sklenil najino druženje.

Veliko veselja in čim manj okvar ter nobene nezgode želim, Daniel in Suburban!

*Vira:**

<https://www.automobile-catalog.com/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Chevrolet_Suburban

* Različni viri navajajo generacijo Suburbana 1992/99 kot sedmo ali osmo – mi smo jo vzeli za osmo.

MILLE MIGLIA 2024

BESEDILO IN FOTOGRAFIJE: Aleksander Praper
ASISTENCA: Mladen Haramija





M

ed 11. in 15. junijem se je odvijalo letošnje nadaljevanje zgodbe, imenovane 1000 Miglia, znane kot »najlepše dirke na svetu«, ki se je v Brescii začela leta 1927. Drugič zapored so organizatorji novodobno dirko razpotegnili na kar pet dni. Tako

so lahko dodali tudi bolj oddaljene kraje, ki so nekoč že bili del te dirke, in posledično 421 posadk izpostavili kar 2200 kilometrov dolgi naporni avtomobilski preizkušnji.

ZGORAJ Porsche 356 A 1500 GS Carrera (1956), tik po štartu dirke v centru Brescie, na poti proti točnostni preizkušnji, ki se odvija na cesti k gradu.



LEVO Med udeleženci Mille Miglia je vsako leto precej znanih obrazov - letos sem opazil znanega oblikovalca Giugiaro, novinarja Cironija, dirkače Biasiona, Larijina in Fisichello. Slednji je na fotografiji med intervjujem.

LEVO SPODAJ Pred štartom gredo vozila v stari center Brescie na pečatenje.

Odkar je Avtomobilski klub Brescie leta 2012 ustanovil 1000 Miglia Srl, podjetje, ki skrbi za izvedbo novodobne dirke, so vsako leto povečevali aktivnosti ter z dogodki segli ne le prek meja Italije, ampak tudi na druge celine. Poleg dirk 1000 Miglia, 1000 Miglia Green, Coppa delle Alpi in Sorrento roads pod logom rdeče puščice organizirajo že sedem dogodkov izven Italije, ki so neke vrste priprave na dirko, širijo priljubljenost starodobnih vozil in promovirajo italijanski življenjski slog ter tradicijo. Očitno širitev še ni končana, saj so letos zagnali 1000 Miglia Foundation, ki bo združevala športne, kulturne in gospodarske dejavnosti ter organizirala dogodke.

Ime znane dirke, ki je bilo še pred 10 leti izven Italije skoraj že pozabljeno, zdaj opazno pridobiva na veljavi. A temelj moči imena še vedno ostajajo klasične cestne dirke Mille Miglia, ki



ZGORAJ Mercedes 300 SL se smatra za enega izmed pet najlepših starodobnikov iz druge polovice 20. stoletja. Gotovo pa je najlepši nemški. Na posnetku se vzpenja proti gradu v Brescii.

so se odvijale med letoma 1927 in 1957. Na njih je nastopilo skupno 964 različnih avtomobilskih modelov, ki so sito za možnost udeležbe na obujeni dirki. Samo posadke s takšnimi avtomobili lahko zaprosijo za udeležbo. Kljub krepki štartnini pa je vedno na voljo manj prostih mest, kot je povpraševanja. Število udeležencev so v zadnjih letih celo malo zmanjšali, saj se poleg tekmovalnih avtomobilov na pot podajo še spremljevalna vozila, organizatorji, policija in mediji, kar povzroči, da se v petih dneh od Brescie do Rima in nazaj poda več tisoč avtomobilov. Dogajanje se v Brescii začne že v soboto in do torka lahko na ulicah opazujete parkirane bolj ali manj ekskluzivne starodobnike, ki mesto okrasijo še v soboto, po vrnitvi. V teh dneh je tudi gostinska ponudba podaljšana dlje v noč.

Čeprav so dirko iz maja v zadnjem obdobju prestavili na vremensko stabilnejši junij, tudi to ni zagotovilo za suhe in



ZGORAJ Lepo zveneči in pregrešno drag Ferrari 375 MM Spider Pininfarina, letnik 1953. Novega je kupil argentinski olimpijonek Carlos Enrique Diaz Saenz Valiente, zato je obarvan v barve argentinske zastave. Vrhunsko obnovljeni Ferrari ima za sabo bogato dediščino zmag.

SPODAJ Kontrole prisotnosti so razporejene na številnih lokacijah po trasi - pogosto v centrih starih mest, da lahko ljudje dlje opazujejo vozila.



Majhen Moretti 750 Grand Sport, letnik 1955, z belgijsko posadko, je bil eden izmed najnovejših avtov na dirkah, saj so zadnji avtomobili letnik 1957.



LEVO Legendarni dirkalnik Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider Zagato, iz leta 1931, kakršna sta dva pristala na zmagovalnih mestih, ob prihodu v zdraviliški kraj Acqui Terme.

SPODAJ Slikoviti prelaz Faiallo je bil žal v megli, a dinamično speljana lepa cesta, obdana z velikimi skalami, je dala domišljiji slutiti razgibanost okolice.



ZGORAJ Ugledna družčina - Ferrari 166 Spider Corsa in Porsche 356 spider.

Čeprav so dirko iz maja v zadnjem obdobju prestavili na vremensko stabilnejši junij, tudi to ni garancija za suhe in sončne dneve.



ZGORAJ Delahaye 135 CS je bil hitro prepoznaven zaradi rohnečega zvoka motorja in za francoske dirkalnike značilne modre barve.

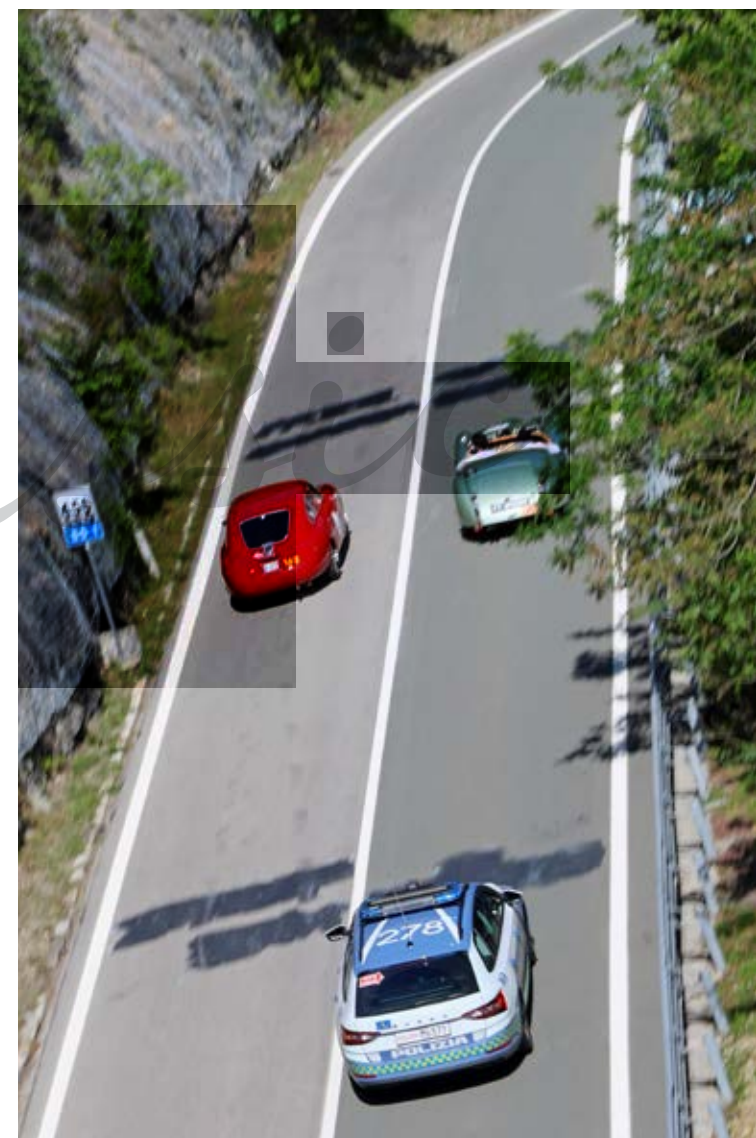
DESNO Mercedes 190 SL in Ferrari 166 Spider Corsa na spustu proti Genovi, pod visokimi viadukti avtoceste.

SPODAJ Bugatti Type 35 (1925) se je barvno lepo skladal z modrino ligurijskega morja v ozadju. Kot lahko iz številke razberemo, je to eden najstarejših avtomobilov na dirki. Najstarejši je bil letos Bentley 3 litre, izdelan leta 1923.



sončne dneve. Tako je letos že pred štartom dirke, prav v času tradicionalnega kosila v Museo Mille Miglia, krepko deževalo. Nekateri so stare odprte dirkalnike pokrivali s plahdami, drugi samo z dežniki. A biti moker že pred začetkom epskega potovanja ni prijetno, še posebej, če se zavedaš, da sledi 144 časovnih preizkušenj, 8 preizkušenj povprečne hitrosti, 21 časovnih in 30 prevoznih kontrol. Na srečo so se le nekaj minut pred začetkom dirke oblaki razmaknili in množice avtomobilskih ljubiteljev so lahko rohneče starodobnike spodbujale brez dežnikov. Iz Brescie se je največji »potujoči muzej« podal na pot v obratni smeri urinega kazalca, torej proti Bergamu, kjer je potekala časovna preizkušnja za trofejo v čast 250-letnici vojaških sil. Podaljšanje dirke za en dan je tudi letos omogočilo, da je bila trasa speljana krepko proti zahodu. Tako so udeleženci po vožnji skozi Novaro in Vercelli do večera ob rahlem dežju prispeli v Torino, kjer so s parado skozi kraljeve vrtove in prihodom v središče obudili spomin na leti 1947 in 1948, ko se je v nekdanjem glavnem italijanskem mestu ustavila originalna dirka.

Naslednje jutro so prvi na pot krenili Ferrariji, udeleženi v 1000 Miglia Tribute, sledili so elektrificirani avti, ki so tekmovali na 1000 Miglia Green, potem pa je na vrsto prišlo več kot 400 starodobnikov. Ti so se iz Torina odpravili v oblačen dan, ki je bil za junij tudi temperaturno precej skromen. Megla je preprečevala lep razgled ob vožnji čez hribe vinorodnega področja Langhe in pri promenadni vožnji skozi zdraviliško mesto Acqui Terme ter ob vzponu na ligurijske Apenine, kjer bi na prelazu Faiallo lahko imeli hkrati pogled na gore in morje. Na srečo smo v Genovo, ki je bila prvič umeščena na traso obujene 1000 Miglia, prispeli obsijani s sončnimi žarki. Sledile so razgibane obalne ceste s pogledom na Tirenejsko morje in nato še vzpon na



ZGORAJ Ameriška posadka v Fiatu se ni spraševala, če je črta neprekinjena, če je pred njima ovinek in za njima policija. Jaguar jima je bil prepočasn in ga je bilo treba prehiteti.

Prelaz Bracco je bil nekoč edina cestna povezava med Genovo in La Spezio ter zato priljubljen med roparji.

Ko se je na letošnji Mille Miglia končal dež in so se vzdignile megle, je postalo dovolj toplo, da se je bilo treba hladiti. V Mercedesu 300 SL lahko to zglada atraktivno!

SPODAJ Ruševine ob cesti so dajale možnost posebnih pogledov na avtomobile tudi brez drona. Na fotografiji Ferrari 340 Spider America Vignale.



prelaz Bracco, ki je bil nekoč edina cestna povezava med Genovo in La Spezio ter zato priljubljen med roparji. Tokrat je v sončnem vremenu deloval precej prijetno speljan za panoramsko vožnjo, ki se je proti večeru končala v obalnem Viareggiu. Tam so se s časovno preizkušnjo poklonili 100-letnici smrti Giacoma Puccinija.

Tudi tretja etapa nas jutraj ni pozdravila s soncem. Po uri vožnje smo prispeli pred obzidje znane Lucce, kjer je bila časovna preizkušnja nadaljevanje včerajšnje in je štel za Puccini Trophy. Skozi obrobje Pise in mimo kraja Pontadera, kjer je doma Vespa, nas je pot spet popeljala k obali. Nad morjem dvignjeni predeli Strade del Romito so poskrbeli za občasne lep razgled, še bolj pa je presenetil skoraj pet kilometrov dolg atraktiven ravni odsek Viale dei Cipressi, ki je

po celotni razdalji obdan s starimi cipresami. Od morja smo se poslovili pri Castiglione della Pescaia in se podali v smeri proti tradicionalni postojanki – srednjeveškemu Viterbu. Prvi avtomobili so v Rim prispeli ob pol devetih zvečer. Po paradi na Via Veneto so obiskovalce razveselili še z vožnjo mimo slovitega koloseja.

Naslednji dan je bila na sporedu zelo naporna etapa, ki je na 590 kilometrih vsebovala 38 časovnih preizkušenj. Prva jutranja kontrola je bila v starodavni Civiti Castellani, znani po svetiščih, nekropolah in proizvodnji keramike. Sledila je vožnja proti Toskani, kjer smo večino cest že bolje poznali.

SPODAJ Od nekdanjega hotela Da Pippo Cella, na prelazu Bracco, so ostale le še ruševine. Nekoč pa je bil priljubljena postojanka z mini trdnjavo na vrhu skale ter palčki, ki so obdajali pot do nje.



Naslednji dan je bila na vrsti zelo naporna etapa, ki je imela na 590 kilometrih 38 časovnih preizkušenj.

DESNO Verjetno nikjer drugje udeleženci dirk starodobnikov ne morejo doživeti tako srčnega odziva gledalcev, kot v Italiji. Ljudje so razporejeni ob cesti tudi v krajih, kjer ni niti hiš v bližini.

SPODAJ Cisitalia 202 SC Berlinetta v navidezno neskončnem drevoredu cipres Viale dei Cipressi, ki je v resici dolg skoraj 5 atraktivnih kilometrov.



ZGORAJ Tri zaporedne štartne številke Bugattijev T35, T37 in T40 so na dirki vozile posadke z znanim priimkom - Ferrari. Predvidoma ni šlo za člane Enzoovega potomstva, sicer bi jih prej pričakovali v avtih druge znamke.

Predvsem pa je bil udeležencem dobro znan tradicionalni postanek na Piazza del Campo v Sieni, kjer avtomobile postavijo na podlage v barvah italijanske zastave. S slavnega trga, na katerem se 16. avgusta odvijajo konjske dirke Palio, so avti odrohnili skozi ulice Siene v smeri proti regiji Chianti. Vinski griči so bili precej prijetnejši za vožnjo kot natrpane ceste v okolici Prata, ki je predstavljal slovo od Toskane pred vzponom čez prelaza Futa in Raticosa ter večernim zaključkom na območju Bologne.

Zadnji dan je bila v obratno smer speljana pot, ki smo je bili večkrat vajeni na prvi dan. Tudi tokrat smo obiskali Ferraro, se ustavili ob Gardskem jezeru in se dotaknili priljubljenih krajev Sirmione, Desenzano ter Salo. Z rdečimi zastavicami 1000 Miglia okrašen stari del Brescie je bil vse do poznopopoldanske razglasitve rezultatov napolnjen s starodobniki, ki so prek ciljne črte začeli voziti že v času kosila. Vsak, ki mu je dirko uspelo končati brez škode, je bil lahko ponosen. Še posebej je slavila zmagovalna ekipa Andrea Vesco in Fabio Salvinelli. Z Alfa Romeom 6C 1750



ZGORAJ Pradedek Bondovega Aston Martina - model Aston Martin DB2. Eleganten in zmogljiv grand tourer je iz 2,6-litrskega vrstnega šetvalnika leta 1950 pridelal 105 KM, kar je zadoščalo za skoraj 190 km/h in pospešek do 100 km/h v dobrih 11 sekundah. Izdelali so le 411 vozil.

Kljub vse večjem
interesu za
dirko bodo tudi
organizatorji
morali razmisliti,
kje je zlata
sredina med
užitkom in naponi,
med ponosom in
tveganjem.



Redka in očem prijetno skladna
Lancia Aurelia B24 Spider America
Pininfarina velja za avto, ki odlično
zrcali italijanski 'la dolce vita'.

DESNO S strahospoštovanjem občudovana posadka Andrea Vesco in Fabio Savinelli, v Alfi 6C 1750 SS Zagato Spider (1929), na poti proti novemu rekordu - četrti zaporedni zmagi!

SPODAJ Prehitevanje v klanec, pred nepreglednim ovinkom in še pogled ter pozdrav. Tudi to je Mille Miglia. Odnosi delujejo kolegijski in videti je, da se nekateri poznajo že dolgo.



SC Spider Zagato (letnik 1929) sta prva doslej slavila četrtič zapored! Vesco pa je zmagal že prej, kot očetov sovoznik. Tudi drugouvrščena Gianmario Fontanella in Anna Maria Covelli sta z Lancio Lambdo Casaro (letnik 1927) ponovila lansko uvrstitev. Tretje mesto sta si prislužila Alberto Aliverti ter Stefano Valente v Alfi 6C, letnik 1929.

Letos sem si med dirko večkrat vzel čas za pogovore z vozniki. Ob dobrem razpoloženju sem zaznal tudi negodovanje nad dolgo traso, ki predstavlja velik napor za stare avte in posadke. Na voljo imajo le malo počitka, a se ob naporih in visokih stroških vedno bolj počutijo kot vaba za sponzorje.



ZGORAJ Počitek v Sieni je možnost za malico, klepete in fotografiranje. Oče ter hči iz Švedske sta bila na dirki v prepoznavnem jaguarju C-type.



ZGORAJ Vsak, ki prispe v cilj, je vesel in požanje veliko občudovanja gledalcev. Če pa je v Lancii Aurelii B20 GT Berlitta Pininfarina dvojni svetovni reli prvak Miki Biasion, so aplavzi še bolj bučni.

ZGORAJ LEVO Prijazen francoski par, v unikatnem Delagu D6 75 Sport, je povedal, da dirka postaja vedno bolj naporna, ker se podaljšuje, a je hkrati zelo malo časa za počitek. Gospod se je udeležil že šestnajstič, a pravi, da je tokrat verjetno zadnjič.

Čeprav imamo takšne dirke radi, se moramo zavedati, da nam je v modernih, klimatiziranih, pokritih in udobnih avtih neprimerno lažje kot tekmovalcem v vsaj 67 let starih. Kljub vse večjem interesu za dirko bodo tudi organizatorji morali razmisliti, kje je zlata sredina med užitkom in naponi, med ponosom in tveganjem. A že danes vemo, da bo naslednje leto 1000 Miglia spet dolga pet dni, povrhu speljana v osmico in nič kaj kratka. Morda pa v časih vsega možnega udobja prav odsotnost tega naredi tovrstne dogodke zanimive.



Gromko zveneči Alfa Romeo 8C 2900 Botticella spider "La bella rossa", z ročno naslikanim logotipom Scuderia Ferrari in karizmatičnim lastnikom, je eden najbolj znanih in stalnih dirkalnikov na Mille Miglia.



Mladi zbiratelji avtomobilov:

GEN-Z IN PRIHODNOST AVTOMOBILIZMA

BESEDILO: Nataša G. Jerina, FOTOGRAFIJE: splet

(povzeto po časopisu Forbes in Hagerty.com)

Kljub trditvam, da je zbiranje avtomobilov hobi starejših generacij, ki naj bi počasi izginjale, raziskava Hagertyja "Prihodnost vožnje 2024" razkriva, da med generacijo Z, ki zajema rojene med letoma 1997 in 2012, obstaja "močan in vse večji interes za zbirateljske avtomobile, tovornjake in motorna kolesa."

Hagerty, vodilno podjetje na področju zavarovanja specialnih vozil, ocenjevanja vrednosti avtomobilov, dražb in organizacije dogodkov, se ukvarja z ljubitelji avtomobilizma po ZDA. Njihov Hagerty Drivers Club združuje več kot 830.000 navdušencev, ki avtomobile in tovornjake obravnavajo kot pomemben del svojega življenja.

Nova generacija avtomobilskih navdušencev

"Naslednja generacija avtomobilskih navdušencev je tu. Ustvarja živahen trg, na katerem jim pomagamo zaščititi, kupiti, prodati in uživati v svojih posebnih vozilih," je povedal McKeel Hagerty, izvršni direktor in predsednik podjetja. "Podatki jasno kažejo, da se Gen-Z ne ukvarja zgolj z videoigrami, gledanjem YouTube ali ustvarjanjem vsebin na družbenih omrežjih, temveč aktivno sodeluje v zbirateljski avtomobilski skupnosti."

Raziskavo je izvedla mednarodna agencija za tržne raziskave OnePoll, pri čemer so povprašali več kot 2.000 Američanov o njihovem odnosu do avtomobilov, vedenju glede vožnje in še več.

Ključne ugotovitve raziskave

Raziskava je pokazala, da 77 % anketirancev generacije Z "obožuje ali ima radi vožnjo." To kaže na obetavno prihodnost avtomobilske industrije in skupnosti zbirateljev avtomobilov. Glede na priljubljenost vozil so anketiranci najpogosteje omenili SUV-je (38 %), sledijo limuzine (26 %) in poltovornjaki (19 %). Prav tako je 23 % anketirancev izrazilo zanimanje za luksuzne avtomobile.

Hagerty opaza, da "mlajši navdušenci izkazujejo zanimanje za široko paleto avtomobilov iz zadnjih štirih desetletij." Ta trend je posledica večje vloge družbenih medijev in drugih spletnih ter osebnih platform, ki omogočajo vstop v hobi. Gen-Z se z avtomobilistično kulturo največkrat srečuje preko YouTube (39 %), Instagrama (38 %) in vožnje (35 %). Poleg tega 40 % anketirancev poroča, da so se s klasičnimi in zbirateljskimi avtomobili prvič srečali na avtomobilskih razstavah, kot so lokalni dogodki "kava in avtomobili (cars & coffee)."

Mazda Miata in nova zbirateljska vozila

Najpogostejše vozilo, za katerega mladi zbiratelji iz generacije Z pri Hagertyju povprašujejo glede zavarovanja, je Mazda Miata (modelna leta 1990–1998). Ta lahki športni avtomobil, znan po užitku v vožnji, je eden najbolj priljubljenih roadsterjev tistega obdobja – prodali so jih več kot 1,1 milijona.

Poleg tega dražbe kažejo, da se zanimanje odmika od klasičnih avtomobilov, kot sta Ford Model A iz leta 1930 ali Chevrolet Corvette iz leta 1955, proti modernejšim vozilom, ki bolj odražajo okus generacije Z. "Sodobni in mlajši avtomobili so v ospredju in to ni več le trend, temveč posledica oblikovanega zbirateljskega občinstva," je dejal Barney Ruprecht, podpredsednik dražb za Broad Arrow.



Optimizem za prihodnost

Kljub podatkom Zvezne uprave za avtoceste o manjšem številu mladih z vozniki dovoljenji in poročilom revije »Newsweek«, ki poudarja iskanje bolj trajnostnih možnosti (javni prevoz, deljenje voženj ali električni skiroji), Hagertyjeva raziskava "Prihodnost vožnje" prinaša optimistične rezultate. Gen-Z kaže enako strast do vozil in zbirateljstva kot starejše generacije, hkrati pa segment obeta rast in razvoj.

Raziskava torej potrjuje, da avtomobilistična dediščina ostaja pomembna, saj mlajša generacija navdušencev dodaja nove dimenzije tej bogati kulturi.



KLEMEN BANFIČ

Intervju

BESEDILO: Nataša G. Jerina, FOTOGRAFIJE: Nataša G. Jerina, arhiv Klemen Banfič

Sem Klemen Banfič, po izobrazbi diplomiran industrijski oblikovalec, slikar in velik avto-moto navdušenec. Lepoto videnega prenašam skozi izzive v umetniške slike. Sprva sem študiral na Srednji šoli za oblikovanje in fotografijo, natančneje industrijsko oblikovanje, kasneje, leta 2022, pa diplomiral iz tega na akademiji za likovno umetnost v Ljubljani. Doma sem z Vrhnike, ustvarjanje pa me spremlja že vseh 25 let življenja. Stalna želja po kreativnem oblikovanju se odraža na več področjih, zadnja leta kot slikar upodabljam umetnine vsega, kar je na kolesih,

na platna in ostale medije. Med drugimi sem kot oseba športno aktiven, za navdih in hobi izbiram naravo, predvsem gornišvo. Lepoto narave orišem v tisoč odtenkih barv, kar mi pomaga pri ustvarjanju in umeščanju narave v umetniška dela. Rad spremljam športne igre, razne tekme, kot avto-moto navdušenec pa se rad udeležujem dirkaških dogodkov ali takšnih in drugačnih avtomobilskih srečanj. Združevanje lepote vozil in umetnosti je moj glavni izziv pri ustvarjanju; zase bi lahko rekel, da sem avtomobilski romantik.

1. Kako bi opisali svoj pristop k ustvarjanju avtomobilov in kaj vas je sprva pritegnilo k avtomobilskemu oblikovanju?

Vozila me spremljajo praktično že vse življenje. Kot otrok sem veliko počitnikoval pri stricu, ki je imel servis tovornjakov. Lahko rečem, da so mi bili tovornjaki prej všeč kot avtomobili. V avtomobilizmu pa me je zvekel oče, s katerim sva redno hodila na relije, hitrostne preizkušnje, kot se ob nedeljah spodobi, pa je bila vedno na sporedu formula 1. Videno sem že pri rosnih letih želel upodobiti na papir, želja se je med šolanjem večala; imel sem jasne cilje, da bi želel oblikovati avtomobile. Najprej sem avtomobile prerisoval, kasneje pa so ideje o nečem novem, inovativnem, prerasle v to, da sem se odločil za kreiranje avtomobilov.



2. Kateri elementi avtomobilskega dizajna se vam zdijo pri ustvarjanju avtomobila najpomembnejši – funkcionalnost, estetika, tehnologija?

Zagotovo moram najprej omeniti, da ima vsak svoj okus, bi pa osebno rekel, da so redki modeli avtomobilov, ki ustrezajo v polnem oblikovalskem pomenu vsem trem pojmom. Zame je najpomembnejši element estetika, prvi stik z očmi na avtomobilu pove največ. Skozi obdobja avtomobilizma so se v oblikovanju omenjeni elementi bolj ali manj izražali, z gotovostjo pa lahko trdim, da je v zadnjih letih estetika malce ali veliko bolj zanemarjena, več poudarka pa je predvsem na tehnologiji.



Klemen Banfič





3. Ali imate kakšnega oblikovalca ali znamko, ki vas še posebej navdihuje, in zakaj?

Med odraščanjem sem imel na podlagi okolja drugačne predstave, ideale in s tem tudi več najljubših znamk. S šolanjem in razumevanjem oblikovanja sem razvil lastno percepcijo estetike, ki ji najbolj ustreza znamka Porsche. Preprosto mi je všeč enostaven oblikovalski jezik, če se lahko izrazim – DNK oblikovanja, od katerega ne odstopajo že od samega začetka, temveč ga sproti nadgrajujejo. Obenem prepletajo zakone oblikovanja s preprostimi organskimi oblikami, ki jih navdihuje živalski svet. Oblikovalec, ki mi je bil zmeraj zgled in motivacija, je seveda naš Robert Lešnik, ki je uspešen oblikovalec pri Mercedes-Benzu, kapo dol. Posebej pa me navdihujeta Giovanni Bertone in Battista Farina, oba sta že dolgo pokojna, navdušujeta pa me z vidika zagovarjanja lepote, prefinjenosti avtomobilov, ki niso le tehnološki višek, temveč tudi umetnost. Postavila sta izjemne temelje za kasnejše oblikovanje avtomobilov, predvsem v Italiji in drugje po svetu.



4. Kako pomembno je, da oblikovalec avtomobilov poleg estetskih vidikov razume tehnične vidike, kot so aerodinamika in materiali?

Zelo dobro vprašanje. Oblikovanje je interdisciplinarna veda, ki vključuje več ved, dejavnikov, pravil. Avtomobil običajno oblikuje več ekip (interier, exterie, tehnika), ki se med seboj dopolnjujejo. Obvezna je torej podlaga o znanju več dejavnikov, saj je že ob manjšem odstopanju, spremembi, končni izdelek videti neskladno z oblikovalskim jezikom specifične avtomobilske znamke.

5. Katere trenutne trende v avtomobilskem svetu opazujete z največjim zanimanjem? Kako mislite, da bodo vplivali na prihodnje oblikovalske odločitve?

Trenutno najbolj spremljam tehnični in vizualni vidik oblikovanja. Kakšne pogone bomo imeli čez desetletja, kako se bo to odražalo v predvsem okoljskem in gospodarskem smislu. Bo sploh še kdaj, kot je nekdaj bilo? Enako me zanima, kako bodo videti prihodnji trendi v avtomobilizmu. Se bomo vrnili na oblikovalski jezik vsake znamke posebej, ali si bodo vozila nekaterih znamk istega koncerna na las podobna? Bomo upodabljali organski videz, ki ga navdihne okolje, ali bodo prevladovalle geometrijske oblike, kot jih imajo avtomobili današnjih trendov. Prihodnost bo izjemno zanimiva.

6. Kje vidite prihodnost avtomobilskega oblikovanja v dobi električnih vozil in avtonomnih vozil? Ali se dizajn avtomobilov zaradi teh tehnoloških premikov spreminja?

Huh, zelo nevhvaležno je karkoli reči. Zagotovo v današnjih trendih tehnologija določa oblikovanje, če mu lahko sploh še tako rečemo. Avtomobilizem trenutno oblega predvsem težnja po okoljevarstvu in tudi politika, kar je zmanjšalo svobodo oblikovanja. Nekatere stvari se bodo morale bistveno spremeniti, da bo oblikovanje spet tam, kjer je nekoč bilo. V prihodnosti bo ključna stvar torej pogon vozila, ki bo prek tega elementa narekoval oblike.



7. Kako je nastal trenutek, ko ste svoje znanje iz industrijskega dizajna prenesli na slikarsko platno?

Ne bi ravno rekel, da je bil to trenutek. Zmeraj sem ob lastnem oblikovanju avtomobilov, izdelkov, zraven še risal v različnih tehnikah. Prosto risanje, domišljijsko, tehnično. Saj veste – vaja dela mojstra, mojster dela vajo. Specifično bi rekel, da sem na platno začel ustvarjati v zadnjem letniku faksa, ko sem še malce iskal lastno identiteto ustvarjanja. Tedaj je oblikovalska nota v meni malce zamrla, tudi na podlagi okolice, medtem pa sem složno začel ustvarjati na platno. Ob odkritju tehnike akrilov pa se je začela ljubezen do slikanja, umetniška svoboda izzivov, ki traja že skoraj tri leta.

8. Kako pristopate k izbiri motivov, ko slikate avtomobile? Ali vas bolj pritegnejo ikonični modeli, detajli, ali zgodovinski trenutki avtomobilizma?

Vsaka slika je izziv zase, tako si tudi sam postavljam različne motive, velikosti formatov in izbiro barv. V lastnih delih poskušam letvico ustvarjanja poriniti še višje. Rekel bi, da me pri slikanju najbolj pritegnejo detajli avtomobilov, po navadi miniaturne ikoničnih modelov, ki izžarevajo persono vozila in znamke. Zagovarjam, da detajli dopolnjujejo celoto, kar želim pokazati v svojem ustvarjanju. V prihodnosti si seveda želim prikazati tudi zgodovinske trenutke avtomobilizma, za zdaj še gradim na tem.

9. Kateri likovni elementi so vam najpomembnejši pri upodabljanju avtomobilov – linije, barve, svetloba ali morda specifični detajli, ki poudarjajo značaj vozila?

Povsem odvisno, najprej: ali ustvarjam sliko za stranko ali zase. Pri željah stranke poslušam njene želje, vse spremembe v sliki argumentiram in prilagodim, da iz motiva izvlečem maksimum. Pri lastnem ustvarjanju mi je daleč najpomembnejši element barva, lahko bi rekli tudi svetloba. Barva opredeli obliko, v kombinaciji s svetlobo pa obliko poosebi, če se lahko tako izrazim. Dolgočasne oblike lahko rešimo s pravo izbiro kontrastov barv, ki dodajo karakter – to želim doseči na slikah.

10. Kako se kot slikar samouk učite in izpopolnjujete tehniko upodabljanja avtomobilov? Ali črpate navdih s fotografij, iz resničnih vozil ali iz zgodovinskih virov?

Vsaka slika mi da več znanja in izziva kot prejšnja. Zelo pomembno je najti pravi slog ustvarjanja, ki te zaznamuje, in ljudi, ki te navdihujejo. Velikokrat se obrnem na ostale umetnike, ki delajo v podobni stroki – ali pa tudi ne. Od njih se učim predvsem učinkovitosti, izbire pravih znamk slikarskih pripomočkov, postopkov dela. Seveda ima vsak umetnik svoje skrivnosti, ki jih ne izdaja, zato zelo cenim avtentičnost umetnikov. Gradijo me resnične slike resničnih modelov, malce manj se nagibam k abstraktnosti. Posebej so mi zelo ljubi malce manj znani ali že skoraj izbrisani motivi vozil na naših cestah. Navdih dobim zelo spontano, to je lahko ali na sprehodu, z opazovanjem prometa ali pa na drug način. Najprej dorečem, kateri model upodabljam, kasneje pa kader in perspektivo motiva. Preden se lotim umetniškega izziva, si v skicirko zrišem več idej, »brainstorming« faza, najboljšo idejo kasneje prenesem na platno. Slikanje je več kot laično prepričanje, da se motivi le prerisujejo.

11. Ali imate svoj sanjski projekt ali vizijo, ki bi jo radi nekoč uresničili? Kako bi bil videti vaš studio, idealni avtomobil?

Prihodnost je zanimiva stvar, v osnovi želim nadaljevati z umetniškim ustvarjanjem, pokazati ožji in širši javnosti sebe in svoja dela, ki me definirajo. Bomo videli, kam me pripelje pot, si pa želim sodelovati s podjetji, naučiti ljudi, prenašati znanje o umetnosti in avtomobilizmu. Seveda si želim nekega dne tudi svoj studio, ki bi me opisoval kot umetnika in kot osebo. Imeti svoj prostor pod soncem, je vse, kar si želim. V studiu bi bilo zagotovo ogromno modelčkov avtomobilov, ki jih med drugimi zelo rad zbiram, vrsta slik in pridih tehničnosti. Skratka, studio bi bil obenem jaz in moj umetniški slog. Če se obrnem še na oblikovalsko vizijo, bi bil moj idealni avtomobil preproste, jasne oblike in seveda na pogon naftnih derivatov. Navdih za videz avtomobila bi črpal prek oblikovalskih oblik 80. let, z novodobnim interierjem – retro-moderni avtomobil, primeren za vse generacije voznikov.





28. C.M.O.C.

ZIMSKI RALLY ZA KLASIČNE MOTOCIKLE

KRAS 2025

SEŽANA, 25.01.2025



PROGRAM:

PETEK 24.01.2025
OB 19.00 OTVORITVENO DRUŽABNO SREČANJE
BAR LUNA SEŽANA

SOBOTA 25.01.2025
OD 8.00 DO 11.30 SEJEM DELOV IN OPREME
10.30 START VOŽNJE
PRED HOTELOM TABOR

info:
+386 41 768 942
cmoc96@gmail.com
facebook.com/klubcmoc

ZA MOTOCIKLE IN PRIKOLIČARJE STAREJŠE OD 30 LET

Srečanje starodobnih vozil



na Štefanovo, 26. december 2024
Valburga, pred gostilno ZORMAN ob 10h





Element, ki opravlja številne naloge VETROBRANSKO STEKLO

BESEDILO IN FOTOGRAFIJE: Jure Šujica

Vetrobransko steklo – element, ki opravlja številne naloge. Nastalo je skoraj po naključju in čeprav je v osnovi enako že več kot 60 let, je še danes pomemben del razvoja novih tehnologij. Kako je torej nastalo vetrobransko steklo in kako se (skupaj s proizvodnjo) razlikuje od običajnega stekla?

Za to, da je vožnja v avtomobilih tiha in brez vetra – razen kadar imamo odprta okna ali nemara celo streho – gre zasługa v veliki meri steklom v avtomobilu, predvsem vetrobranskemu steklu, ki kabino ščiti pred čelnim vetrom. In seveda pred morebitnim kamenjem, ki leti nanj izpod koles vozil pred nami, pred dežjem in tako dalje. Če dobro pomislim, vožnja brez vetrobranskega stekla bi bila danes praktično nemogoča, še posebej na avtocesti.

A prvi avtomobili so bili, kot je verjetno večini jasno, brez vetrobranskega stekla. Bili so namreč precej primitivni in brez dodatkov za udobje. Hkrati so bile tudi hitrosti avtomobilov precej nižje, zaradi česar vožnja ob odsotnosti

vetrobranskega stekla ni bila preveč problematična. Posamezniki, ki jih je veter vseeno motil in pa lastniki prvih športnih avtomobilov, so težavo reševali z uporabo očal, ki pa seveda niso rešila vseh težav.

Vse skupaj pa se je začelo spreminjati leta 1904, ko so se na avtomobilih začela pojavljati prva »vetrobranska« stekla. Narekovaji so tu še kako na mestu, saj ni govora o namensko izdelanih steklih posebne zasnove, kakršne poznamo danes. Šlo je za čisto običajna stekla, kakršna so steklarji uporabljali za vgradnjo v okenske okvirje takratnih hiš. Preprosto so namreč vzeli dva panela, ju vstavili v kovinski okvir, tega pa nato pritrdili na avtomobil. Običajno je bilo tako, da je bil spodnji del stekla fiksno pritrjen na karoserijo vozila, zgornji pa je bil obešen na tečaje in je tako omogočal odpiranje ter prepuščanje zraka do voznika. No, takšna rešitev je bila prva leta na voljo samo kot dodatna oprema, hkrati pa je bila tudi povsem neprimerna za uporabo v cestnem prometu. Klasično steklo je namreč precej bolj krhko, kar pomeni, da je bilo bistveno manj odporno na morebitne tresljaje, ki so

bili ob primitivnem vzmetenju prvih avtomobilov ter precej slabših cestah veliko hujši od teh, ki jih poznamo danes. Pogosto se je zato zgodilo, da je steklo počilo kar med vožnjo, hkrati pa je bila večja verjetnost za zlom tudi v primeru prometnih nesreč. Drobci stekla so ob tem hitro lahko povzročili hude poškodbe, tudi smrtne.

Prav v času pojava prvih avtomobilskih stekel, leta 1903, pa je francoski kemik Edouard Benedictus začel z eksperimentiranjem in iskanjem načina, kako bi klasično steklo ojačal in naredil bolj odporno na udarce in stres. Do odkritja je sicer prišel nekoliko nepričakovano. Odkril je namreč, da je celulozni nitrat, ki je bil v steklenem kemijskem valju, preprečeval, da bi valj ob padcu na tla počil. Idejo je razvijal dalje in tanek sloj omenjene snovi vstavil med dve plasti stekla. Podobno steklo je dve leti kasneje razvil tudi Britanec John C. Wood in mu nadel ime Triplex, vendar pa noben izmed obeh izumov ni takoj zaživel v avtomobilski industriji.

Še več, trajalo je kar 20 let, preden so prvi avtomobilski proizvajalci dejansko začeli uporabljati laminirana stekla tudi v svojih vozilih. Med prvimi avtomobilskimi proizvajalci, ki so začeli uporabljati laminirana stekla v svojih avtomobilih, je bil leta 1927 Ford, uporabljal pa je tako imenovana Triplex stekla. 30. leta prejšnjega stoletja so na področju avtomobilskih stekel prinesla ogromen napredek. Poleg laminiranih stekel so namreč začeli uporabljati tudi tako imenovana tempirana stekla. Takšno steklo se od klasičnega razlikuje v tem, da je, čeprav je narejeno iz ene plasti, kaljeno. Postopek, ki ga je leta 1874 predstavil Francoz Barthelemy



ZGORAJ Čeprav je steklo izum, znan že več stoletij, ga prvi avtomobili sploh še niso poznali.

SPODAJ 50. in 60. leta so predvsem pri ameriških avtomobilih prinesla trend ukrivljenih vetrobranskih stekel. To je bil čas najbolj ekstravagantnih oblik, k čemur je pripomogel tudi optimizem po končani drugi svetovni vojni.



Prvotna avtomobilska stekla so bila ravna, izdelana iz dveh delov, predvsem pa je šlo za povsem običajna stekla, zaradi česar so hitro počila.



ZGORAJ Tudi po nastanku oziroma začetku uporabe vetrobranskih stekel v avtomobilih so bila ta na začetku ravna, zaradi česar so bili avtomobilski oblikovalci pri svojem delu precej omejeni – čeprav je to pripomoglo tudi k ikoničnemu videzu legendarnega Volkswagna T1.

Alfred Royer de la Bastie, zahteva, da se skoraj staljeno steklo položi v kad z oljem ali mastjo, nato pa hitro ohladi. Podobno kot pri kaljeni kovini je tudi pri steklu ta proces povzročil, da je steklo postalo precej bolj čvrsto. Čeprav gre za razmeroma star izum, pa je v avtomobilsko industrijo to steklo prišel kar pozno; predstavilo ga je podjetje Plate Glass iz Pittsburgha pod tržnim imenom Herculite leta 1938.

Na tej točki je smiselno omeniti, da so avtomobilski proizvajalci začeli uporabljati obe vrsti stekel in tako je še danes. Vsaka vrsta stekel ima namreč svoje lastnosti. Kot rečeno, sta obe vrsti stekla precej bolj odporni na poškodbe v primeru različnih obremenitev, a v primeru razbitja se obnašata nekoliko drugače. Kaljeno steklo se v primeru razbitja raztrešči v majhne koščke, katerih robovi so izrazito manj ostri kot pri klasičnem steklu, hkrati pa so zaradi svoje majhnosti tudi potencialno manj nevarni za človeka, saj

precej težje povzročijo poškodbe. Laminirano steklo se na drugi strani obnaša podobno, saj se prav tako razbije na manjše koščke, hkrati pa se ti po zaslugi plastične sredice tudi po razbitju redkeje razletijo naokoli, temveč ostanejo prilepljeni na omenjeno sredico. To pa v primeru hujših trkov pomeni manjšo verjetnost za poškodbe potnikov. Kaljena stekla se načeloma uporabljajo tudi za panoramske strehe avtomobilov.

Uvajanje obeh vrst stekel v avtomobile pa nikakor ni edina novost, ki je sledila v 30. letih. Sledila je namreč uvedba uretana, ki je poskrbel za bolj čvrsto pritrdjevanje stekel v okenske okvire. Lincoln, kot tedaj eden najbolj naprednih avtomobilskih proizvajalcev na svetu, pa je za policijske avtomobile razvil neprebojno steklo. Istega leta, kot je na trg prišel Herculite, je ameriški izumitelj Carleton Ellis predstavil steklo, ki je blokiralo UV žarke. Za to je zaslužna snov polivinil

butiral, posledica tega odkritja pa je bila, da se stekla niso več razbarvala. Hkrati so ta stekla pred omenjenimi žarki zaščitila tudi potnike v kabini.

30. leta pa so prinesla še eno inovacijo, ki je že desetletja ne vidimo več: ukrivljeno vetrobransko steklo. Prvo takšno steklo je leta 1934 predstavil Chrysler, šlo pa je za precejšnjo revolucijo. Do te točke so namreč vsi avtomobilski proizvajalci izdelovali samo ravna stekla, ukrivljena stekla (proizvodnja avtomobilskih stekel je do tedaj postala precej cenejša) pa so omogočila precej bolj atraktivne dizajne. Pravi razcvet je sledil v 50. letih, ko je avtomobilska industrija povsem okrevala po drugi svetovni vojni, prinesel pa ga je Buick LeSabre s panoramskim vetrobranskim steklom, ki

avtomobila. Hkrati sodobna stekla prepuščajo manj UV in infrardečih žarkov in so tudi nekoliko zatemnjena, tonirana. To še nekoliko bolj velja za stranska, kot pa za sprednja oziroma vetrobranska stekla.

So pa vetrobranska stekla še dandanes podvržena nadaljnemu razvoju, saj postajajo vse bolj tehnološko dovršeni elementi. Nenazadnje proizvajalci, kot je Ford, že desetletja po zgledu zadnjih stekel vanje nameščajo tanka bakrena vlakna, ki pozimi skrbijo za odmrzovanje stekel. Poleg tega pa so na notranjo stran pogosto nameščeni različni senzorji (na primer za dež) in kamere, ki so del naprednih asistenčnih sistemov. Hkrati so avtomobilska stekla postala tudi pomemben del ozvočenja tudi pri

Pilkington je torej leta 1959 ustvaril steklo, kakršno se v avtomobilih v osnovi uporablja še danes.

se je raztezal od roba enih sprednjih vrat do drugih, brez klasičnega ter naprej pomaknjenega A-stebrička. Enak dizajn so kasneje povzeli številni Cadillaci, pa tudi druge znamke.

Začetki sodobne proizvodnje avtomobilskih stekel segajo čisto v konec 50. let, ko je podjetje Pilkington začelo uporabljati nov, revolucionaren način za proizvodnjo avtomobilskih stekel. Sestavine za izdelavo stekla so namreč stopili in zmešali, nato pa brizgali skozi ozko odprtino na staljeni kositer. Po zaslugi te metode je izdelava stekel postala cenejša, hkrati pa je bilo steklo, izdelano na takšen način, bistveno bolj čisto, prosojno in brez nepravilnosti. Steklo namreč v tem postopku segrejejo do kar 1.000 stopinj Celzija, s čimer poskrbijo, da se vse morebitne nečistoče v steklu raztopijo. Zmes nato ohladijo na 600 stopinj Celzija, preden ga brizgajo na kositrno ploščo. Tam ga nato ohladijo na 200 stopinj Celzija, tedaj pa je pripravljeno na računalniško nadzorovano rezanje z diamantno žago. Ustrezno velike steklene površine proizvajalci predajo postopku kaljenja, nato pa med zunanjo in notranjo ploskev stekla namestijo plastično folijo ter dajo vetrobransko steklo v napravo, poimenovano avtoklav. Ta ustvari vakuum, ki poskrbi za to, da se vse tri plasti stekla združijo med seboj ter ustvarijo trdno celoto.

Pilkington je torej leta 1959 ustvaril steklo, kakršno se v avtomobilih v osnovi uporablja še danes. Razvoj se namreč od tedaj ni ustavil, narekovala ga je tudi zakonodaja, ki je zahtevala določeno trdnost, pa tudi trendi v avtomobilski industriji. Tako so se recimo poslovala klasična tesnila, saj so stekla v avtomobilih že dolgo časa v okviru pritrditve s pomočjo izredno močnih lepil, zaradi česar so del strukture

avtomobilih srednjega cenovnega razreda, na njihovih površinah se pojavljajo vsebine z instrumentne plošče, zaradi česar bi lahko zapisal, da gre za element, ki se pravzaprav še danes razvija, prav tako, kakor v prvih letih po iznajdbi.

SPODAJ V 90. letih je vetrobransko steklo začelo postajati tehnološki element, saj so na njegovo površino začeli nameščati različne senzorje. Peugeot 406 je bil tako recimo prvi širše dostopen avtomobil, ki je imel v vetrobranskem steklu vgrajen senzor za dež.





Avto Motor

Ne pozabite prevzeti članske izkaznice za leto 2025!
Na dom vam jo bo dostavil v januarju vaš poštar!

Kartico vstavite v denarnico poleg bančnih
kartic in jih zaščitite, saj bo tako branje
podatkov na daljavo iz njih brez vaše vednosti
onemogočeno!

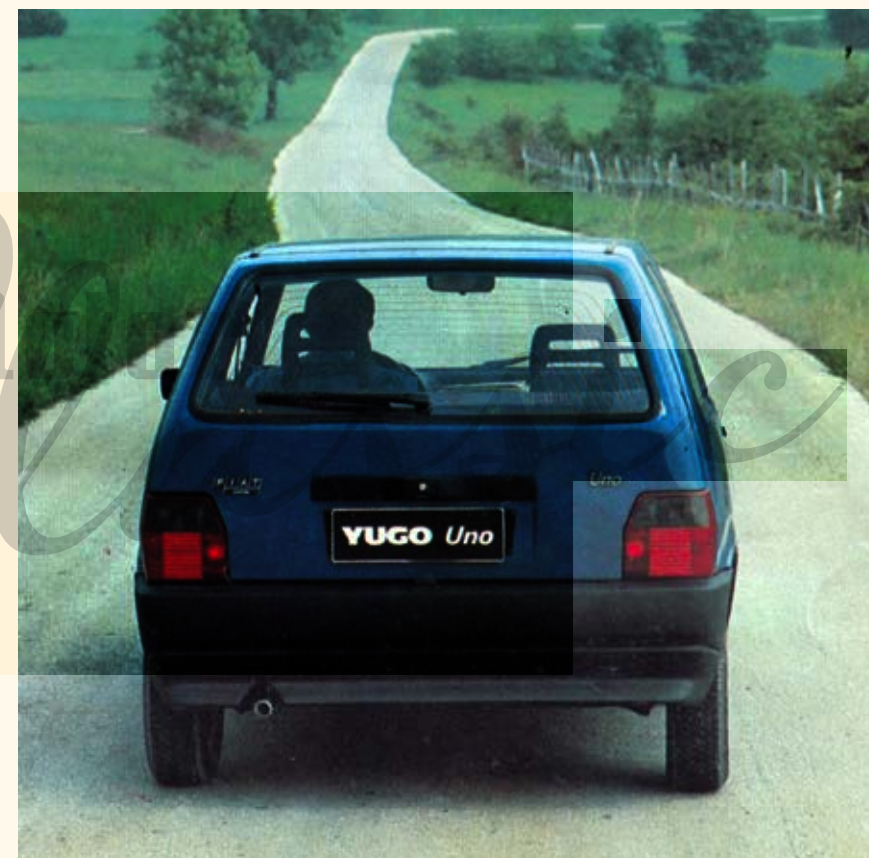
**V ZVEZI SKRBIMO ZA VAŠO
VARNOST IN POSODABLJAMO
NAŠE ČLANSKE IZKAZNICE S
POSEBNIM "RFID BLOCKERJEM",
SISTEMOM, KI BO ZAŠČITIL VAŠE
BANČNE KARTICE**

SREČNO V 2025!



Zgodovina motorizacije držav BIVŠE JUGOSLAVIJE

Avto Motor



OSEBNI AVTOMOBILI
YUGO UNO 45/5 /
YUGO UNO RE



OSEBNI AVTOMOBILI YUGO UNO 45/5 / YUGO UNO RE

Avtor besedila: Miroslav Milutinović



DESNO Svetovna promocija Fiat Uno na ameriškem kozmodromu Cape Canaveral januarja 1983.

V začetku leta 1983 so pri Fiatu svetovni javnosti predstavili plod šestletnega razvoja novega modela pod interno oznako 146 (Jugo: 145!). Komercialno so ga poimenovali »Uno«, spadal pa je v segment »B«, za njegov razvoj pa so porabili 1.000 milijard lir. S prototipi so prevozili 6 milijonov testnih kilometrov, in sicer z bencinskimi motorji z delovno prostornino od 0,9 do 1,3 litra (od teh so motor 903 ccm prevzeli iz predhodnika Fiata 127 in ga posodobili, motor s 1.116 ccm pa iz modela Ritmo) ter dizelska motorja 1,3 in 1,7 litra. Za

oblikovanje je poskrbelo podjetje Italdesign Giorgetto Giugiaro. Dvoprostorsko limuzinsko karoserijo so izdelovali v različicah s tremi in petimi vrati.

Uspešen avtomobil spodnjega razreda

Skladna oblika karoserije (koeficient zračnega upora Cw je bil nizkih 0,332), bogat nabor varčnih motorjev in visoka raven opremljenosti (več kot dvajset različic),

so novincu zagotovili osvojitev evropskega trga. V tradicionalni anketi avtomobilskih novinarjev za evropski avto leta 1984 so tako vozilu Uno prisodili prvo mesto (enako kot v Jugoslaviji v raziskavi Ekonomskega pregleda). Po treh letih proizvodnje so januarja 1986, začeli s tako imenovano »Novo serijo '85«, ki se je minimalno razlikovala v ponudbi motorjev. Prvi milijon tovrstnih vozil so prodali v letu 1985, drugi leta 1986 in tretji leta 1988.



Fiat Uno so razglasili za evropski avtomobil leta 1984.

Uvrstitev v Zastavin proizvodni program

Naj spomnimo, da je Crvena zastava v času proizvodnje tega avtomobila poskušala izstopiti iz prvotnega licenčnega razmerja v smeri proizvodnje čim bolj lastnih (domaćih) modelov avtomobilov, o čemer priča kronologija proizvodnje, kar se je v polni luči pokazalo ob koncu osemdesetih let. Najverjetneje je izjemen svetovni uspeh Una vplival na to, da je vodstvo kragujevškega proizvajalca v začetku leta 1988 sprejelo idejo takratnega zastopnika Fiat Cars v Beogradu Guida Borija. Ta je predlagal, da bi najprej začeli sestavljati Uno v 5.000 primerkih letno, kasneje pa 10.000 enot (v tako imenovanem standardu 2 po Fiatovi lestvici – sestavljanje iz gotovih delov). Obravnavali so tudi predlog, da bi Zastava takrat aktualnega Una v različici Sting opremljala z motorji 146. A.048 (posodobljen motor 100.GL.064, ki so jih sicer vgrajevali v Juga 45) v seriji 100.000 enot na leto (v enem od predlogov celo 120.000). Tega predloga kasneje niso vključili v končno besedilo tistega leta podpisane pogodbe, s katero so model Uno uvrstili v Zastavin osnovni program, kar kaže na dolgoročne ambicije imetnika licence

po novem modelu. Prav tako se je vodstvo Zastave v tem času intenzivno pogajalo s Fiatovim o ustanovitvi skupnega podjetja, a to ni obrodilo sadov. Treba je vedeti, da so pri Fiatu leta 1983 začeli s proizvodnjo Una v brazilski podružnici v mestu Betim, v južnoafriškem Nissanovem obratu po Fiatovi licenci od leta 1988, v argentinskem podjetju Sevel v mestu El Palomar (naslednici Fiata Concord) od 1989, v filipinskem podjetju Francisco Motors v m. iz Makatija od leta 1992. Po prenehanju proizvodnje v matični tovarni leta 1995 so ga začeli izdelovati v poljski tovarni Fiat v Bielsko-Biali (naslednica nekdanje tovarne FSM od 1994), od leta 1994v turškem podjetju Tofas v Istanbulu, v maroškem podjetju SOMECA v Casablanci od leta 1995, v podjetju Fiat India v mestu Ranjangaon od 1996 (v prvih letih v podjetju Premier v mestu Mumbai), v pakistanskem podjetju Raja Motor Company v mestu Karači od 2001, montirali pa so ga tudi v ekvadorskem mestu Manta.

Ker prostora za montažo novega modela v Zastavini domači tovarni v Kragujevcu niso imeli, so ga našli v hali nekdanje tovarne mediapan plošč v 70 km oddaljenem Despotovcu.



Jugo Uno 45 na beograjskem avtomobilskem salonu v Beogradu aprila 1989.

Prvi primerki leta 1989

Od podpisa pogodbe v drugi polovici julija 1988 so pri Zastavi začetek montaže ves čas prelagali. Tako so Jugo Uno 45 – licenčno različico Una 45 Sting uradno predstavili marca 1989 na beograjskem avtomobilskem salonu in ga izdelovali le v trivratni različici. Vendar so do avgusta 1989 zmontirali le dvajset testnih primerkov, medtem ko so začetek montaže prestavili na september istega leta. Razlog za to je bilo pričakovanje, da bodo v

proizvodnjo dali prenovljeno različico Una, ki so jo pri Fiatu v sodelovanju z Giugiarom pripravili na osnovi (malo prej promoviranega) Tipa, ki so ga predstavili rekordnim 1,2 milijona obiskovalcem na frankfurtskem avtomobilskem salonu septembra 1989.



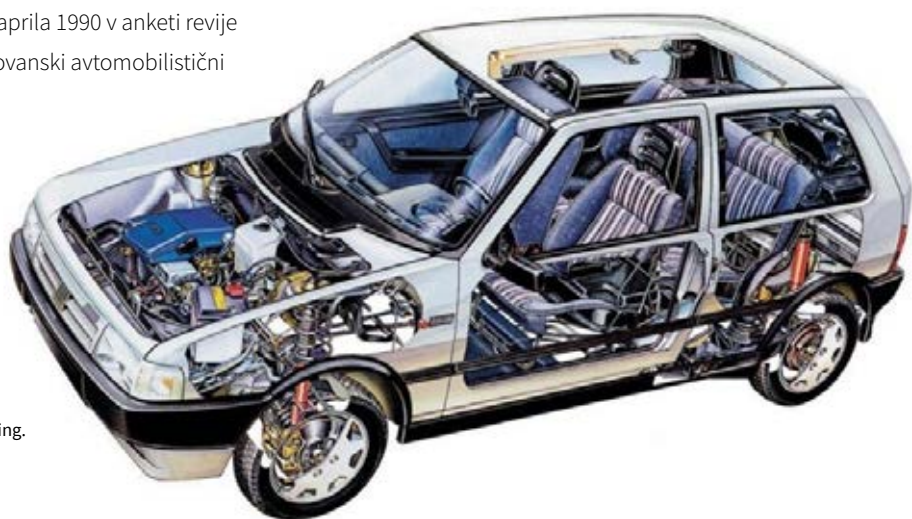
Fiatov razstavišni prostor na frankfurtskem avtomobilskem.



Kratko poročilo časopisa Illustrati Fiat s frankfurtskega avtomobilskega salona oktobra 1989, v katerem so hvalili model Uno.

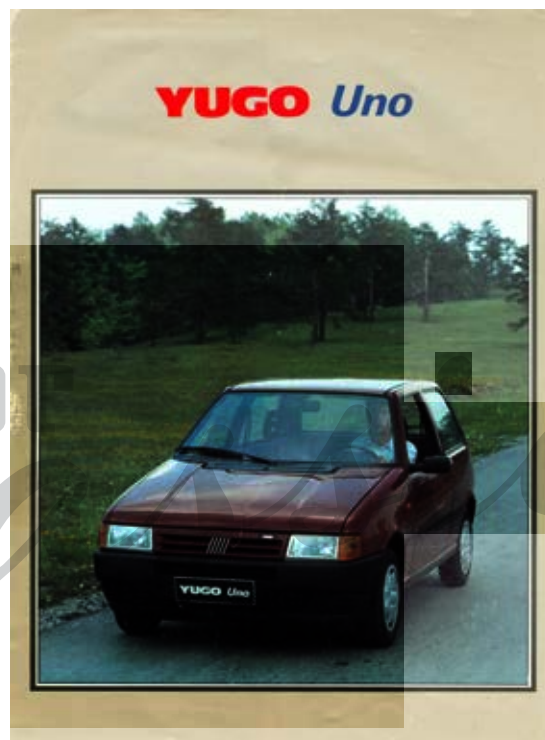
Proizvodnja Juga Uno 45 RE stekla februarja 1990

Poleg več novih motorjev so na zunanosti naredili več manjših sprememb, ki so pripomogle k zmanjšanju količnika upora na 0,30. Juga Uno 45 RE (Restyling) so začeli izdelovati sredi februarja 1990, in sicer po 20 vozil na dan. Fiata Uno so aprila 1990 v anketi revije »Privredni pregled«¹ jugoslovanski avtomobilistični



Rentgenska slika Fiata Uno Restyling.

novinarji razglasili za avto desetletja. Poganjal ga je domač motor Juga 45, na katerega so namestili uplinjač Weber iz modela Sting (Jugo 45 IPM) in brezkontaktni elektronski vžig Magneti Marelli (namesto prejšnjega znamke Bosch). Tudi štiristopenjski menjalnik so vzeli iz Juga 45, kjer so malce daljša prestavna razmerja v prvih treh prestavah zanemarljivo vplivala na nekoliko počasnejše pospeške vozila. Jugo Uno 55 ni nikoli šel v proizvodnjo, čeprav so ga v promocijskih tovarniških gradivih Zastave že napovedali.



Promocijska fotografija Juga Uno 45 RE – da gre za Yugo, razkrije le majhna ploščica na maski.

Tovarniško deklarirana poraba goriva Juga Uno 45 RE je bila enaka kot pri Fiatu Uno Sting (po standardu E.C.E. 7,1/5,0/6,6 l/100 km).

Začetna (tovarniška) cena je znašala 88.000 din (Uno Sting februarja 1990 8.932.180 lir), oktobra 1990 je nova cena znašala 112.938 din, oktobra 1992 pa je poskočila na 338.000 dinarjev.

Armaturna plošča je bila prav tako živahna kot druga notranja oprema



Juga Uno 45 RE so promovirali kot majhen avto z veliko notranjega prostora.

Montažo so začeli s trivratno karoserijo, od leta 1992 pa je bila na voljo tudi različica s petimi vrati, ki jo je Fiat predstavil pri prenovljenem »Stingu«.

2.620 izdelanih Unov 45 RE

V obdobju 1989–1992 je bilo po podatkih Tovarne avtomobilov Jugo skupaj sestavljenih 2.620 Unov 45 RE (Zvezi proizvajalcev cestnih motornih vozil Jugoslavije so jih prijavili nekaj manj, 2.464 – od tega je bilo 37 sestavljenih leta 1993. Najverjetneje so jih sestavili iz sklopov delov, ki so prispeli v Kragujevac pred 30. majem 1992, torej pred uveljavitvijo sankcij Varnostnega sveta Združenih narodov proti ZR Jugoslaviji.

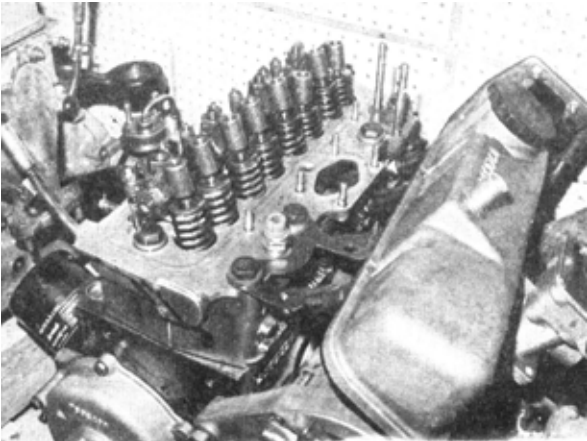


ZGORAJ Od blizu se vidi, da gre za Fiatovo licenco.
SPODAJ Tudi z zadnje strani so na levi dodali majhno ploščico.



Tako se je to obdobje z zadnjim Zastavinim modelom, vključenim v osnovni program v času socialistične Jugoslavije tako rekoč neslavno končalo. Novo pogodbeno razmerje med Zastavo in italijanskim gigantom so uresničili šele leta 2005 z licenčnim modelom Zastava 10 (Punto Restyling).

Omenimo še proizvodnjo motorjev v kooperantskem beograjskem podjetju tovarne Jugo 21. maj za potrebe poljskega podjetja FSM s sedežem v mestu Bielsko-Biała. Izdelava rekonstruiranega OHV motorja 903. cc (šifra Fiat 176. A1.000, šifra Zastava M020) je stekla konec leta 1990. Vgrajevali so ga v Fiatov licenčni model Cinquecento (leta 1992 je Fiat postal lastnik te tovarne). Naslednjo pogodbo o izvozu motorja prostornine 899 ccm za isti model (motor OHV 903 ccm s skrajšanim gibom bata za 0,6 mm, šifra Fiat 170. A1.046) so podpisali leta 1997. Izdelovali so 4.000 enot mesečno, od oktobra istega leta pa 8.000, kar je potekalo do leta 1999.



Motor z 899 ccm je imel hidravlične dročnike, torej je nastavljanje ventilov odpadlo.

ŠTEVILO IZDELANIH UNOV YUGO PO LETIH

Tip	1989	1990	1991	1992	1993	Skupaj
Uno 45 Restyling 3/5 V	585 ¹ (346 ³)	1.288 ¹³	624 ¹	123 ¹ (211 ³)	37 ³	2.657 ¹ (2464 ³)
Podatki: ¹ Zavodi Crvena zastava; ³ Združenje proizvajalcev cestnih motornih vozil Yu						

OSNOVNI PODATKI O MOTORJIH IN MEDOSNA RAZDALJA

Proizvajalec	Yugo	
Tip	Yugo Uno 45 / 45 RE	Yugo Uno 55 RE
Motor	21. Maj	21. Maj
Št. in razpored valjev	4	4
Vrtina x gib (mm)	65 x 68	80 x 55,5
Delovna prostornina (cm³)	903	1,116
Kompresijsko razmerje	9	9,2
Uplinjač/vbrizg	Weber 32 ICEV-50 250 / 32 ICEV 61	Weber 30/32 DMTE 40-150
Moč KM (DIN) pri vrt/min	45/5.600	58/5.700
Medosna razdalja (mm)	2.362	



KLUB PRIJATELJEV IMV

MUZEJSKA ZBIRKA
IMV

je odprta vsako soboto od 10. do 12. ure.
Obiski skupin po dogovoru.



Informacije na www.imvklub.si

Klub prijateljev IMV Rozmanova ulica 10 8000 Novo mesto

Jožef Trpin Avtobusi in trolejbusi Ljubljane 1927–1994



Slava so simbolizem

Članom SVAMZ ob nakupu knjige
priznamo v januarju 2025
30% popust!



O knjigi

V knjigi je prikazan razvoj javnega mestnega prometa v naši prestolnici na področju avtobusov in trolejbusov vse od zgodnjih začetkov v letu 1927, ko je v Ljubljani zapeljal prvi avtobus, pa vse do devetdesetih let, ko so mesto preplavili novi nizkopodni avtobusi podjetja LPP. Pravzaprav je knjiga zloženka posameznih ločenih poglavij, kjer v besedi in sliki avtor opisuje posamezno vozilo, njegov izvor, podaja tehnične podatke in druge zanimivosti. Tako lahko pričnemo z branjem kjerkoli. Nekatere informacije se pogostokrat prav zaradi tega podvajajo. Glavna »rdeča nit« so opisi mestnih vozil, tu in tam pa skrene avtor malo sem in tja, vendar le z namenom, da osvetli določene dileme.

O avtorju

Jožef Trpin je rojen 21. 3. 1948 v Ljubljani. Je poročen in še vedno Ljubljančan. Po poklicu je diplomirani inženir kemije, ves čas pa je bil zaposlen v farmacevtski družbi Lek. Je človek mnogih hobijev, kot so: fotografiranje, gornštvo, matematika, risanje, železniška in cestna vozila. Zanimajo ga tudi mnoga bivanjska in antropološka področja. O ljubljanskih avtobusih in trolejbusih si je vedno vse skrbno zapisoval in hranil. Od upokojitve leta 2010 pa do danes je sistematično urejal in dopolnjeval zapiske, izrezke iz časopisov, fotografije in vse preverjal v mnogih muzejih in arhivih. Že v času zaposlitve je mnogokrat v tujini obiskoval tehniške založbe, kot so Alba Verlag, Eisenbahn Magazin, MIBA in druge, ter se seznanil z res odlično literaturo, ki obravnava tehniško dediščino na področju mestnih vozil posameznih evropskih prestolnic.

Knjigo lahko naročite v pisarni SVAMZ.
Cena knjige 59 Eur + poština.

MUZEJ NOVEJŠE
ZGODOVINE SLOVENIJE



STARO OBNOVIMO

Obnova sklopk in zavornih elementov

 **sinter**

Sinter Ljubljana d.o.o.

Cesta v Mestni log 75, 1000 Ljubljana / Tel.: (01) 280 34 00 www.sinter.si / [sinterbrakes](https://www.facebook.com/sinterbrakes)  

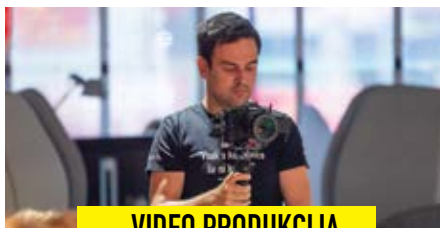
“Marketing mora premikati meje videnega tudi v 2024! Srečno!”

Anej Ferko, vaš marketing partner.



MARKETING

Preprosto vse za marketing. Od analize do primerne strategije za nastop na trgu. Skupaj s sodobnimi pristopi in učinkovitimi oglaševalskimi orodji. Od ideje do izvedbe.



VIDEO PRODUKCIJA

Socialna omrežja zahtevajo povsem svoj format video vsebin. Na prvo mesto postavljamo učinkovitost video vsebin. Ustvarjamo vsebine, ki prodajajo.



AI ORODJA

Želite biti med prvimi, ki uporabljajo filtre za promocijo blagovne znamke ali želite imeti virtualnega avatarja? Stopite korak naprej saj povezujemo najboljše.



Anej Ferko
VAŠ MARKETING PARTNER

anej@anejferko.si
www.anejferko.si