

AMC



Museo Alfa Romeo

La Macchina del tempo

Violeta Shehi

Intervju



NA ZAJCA!



Spletna stran: pivozajc.si in zajcfest.si, E-mail: joze@pivozajc.si, Telefonska številka: 041 708 432

8. SLOVENSKO YOUNGTIMER SREČANJE

30.maj 2026 10.00 - 20.00

E.Leclerc, Ljubljana Rudnik



Naj starodobnik Slovenije 2026



ORMOŽ, 13.6.2026, od 10-ih naprej

Organizator SVAMZ, več info na 041 279 167



OBČINA
ORMOŽ



JAVNI ZAVOD ZA TURIZEM,
KULTURO IN ŠPORT
Občina Ormož

JERUZALEM
SLOVENIJA

I FEEL
SLOVENIA



- 5 UVODNIK**
- 8 NASTANEK GOLFA GTI**
50 let
- 10 VARNOSTNI ELEMENTA**
70 let
- 12 BERTONE**
se vrača v 80. leta
- 16 JOŠKO OBROVNIK**
V slovo



- 50 VIOLETA SHEHI**
Vožnja onkraj meja
- 58 GAŠPER IN VOLVO 245 KARAVAN**
Na mladih svet stoji
- 70 WARTBURG SPORTWAGEN TIP 313/1**
- 76 LANCIA STRATOS**
Legenda avtošporta

- 22 ZDEŠAR JAKA**
V slovo

- 24 SLOVENSKI KRALJ**
avtomobilske literature

- 26 STARODOBNIKI GORIŠKE**
Častni Gostje

- 28 BOŽIČNI OBISK**
Ki ogreje srce

- 30 ANKETA SVAMZ**
Povzetek rezultatov

- 36 LA MACCHINA DEL TEMPO**
Museo Alfa Romeo



- 88 JOŽE BERNETIČ PEPI**
SVAMZ legende

- 90 STREŠNA OKNA**
Uživanje v soncu in vetru
tudi brez kabrioleta

- 102 TO NI MOTOR, AMPAK ČOPER!**
It's Not A Motorcycle Baby,
It's A Chopper

- 111 FAMOS**
FABRIKA MOTORA SARAJEVO
Enciklopedija





POMLAD

Dragi bralci,

v času, ko se mobilnost spreminja hitreje kot kadarkoli prej, starodobna vozila ostajajo več kot le spomin na preteklost – so živa kulturna dediščina. Predstavljajo znanje, oblikovanje, industrijsko zgodovino in človeške zgodbe, ki jih ni mogoče nadomestiti z nobeno digitalno simulacijo.

Živimo v zanimivem paradoksu. Tehnološki napredek – od digitalizacije do umetne inteligence – omogoča natančnejše ohranjanje vozil kot kdajkoli prej. Hkrati pa odpira temeljna vprašanja: kje je meja med obnovo in rekonstrukcijo, in kako ohraniti avtentičnost? Odgovor ostaja enak kot nekoč – tehnologija mora biti orodje, ne nadomestilo. Srce starodobništva ostaja človek: znanje rok, občutek za material in razumevanje časa.

Da starodobništvo ni le hobi, potrjujejo tudi konkretni podatki iz naše raziskave, ki jo objavljamo v tej številki revije. Večina lastnikov ima več kot eno vozilo, pogosto dve ali več, kar jasno kaže na dolgoročno predanost. Hkrati večina vozil prevozi zelo malo kilometrov – pogosto manj kot 1.500 letno, velik delež celo manj kot 500. Gre torej za kulturno mobilnost z zanemarljivim vplivom na promet, a velikim družbenim pomenom.

Ta pomen se kaže predvsem v skupnosti. Več kot 80 % lastnikov deluje v krogu somišljenikov, več kot polovica pa je vključena v klube, ki predstavljajo hrbtenico znanja, organizacije in prenosa izkušenj. Dogodki niso le priložnost za vožnjo, temveč prostor druženja, identitete in dediščine – to potrjuje tudi dejstvo, da večina obiskuje več dogodkov letno, pri čemer so ključni motivi prav uporaba vozila, druženje in spoštovanje tradicije.

Pomemben je tudi gospodarski vidik. Lastniki redno vlagajo v vzdrževanje, pogosto tudi na mednarodnem trgu, s čimer ustvarjajo stabilno mikro-ekonomijo, ki podpira obrtništvo, restavracijsko in turizem.

A pogled naprej je še pomembnejši. Skupnost jasno podpira razvoj – vključevanje mladodobnih vozil, uporabo alternativnih goriv in ohranjanje posebnega statusa starodobnikov. To ni zaprta, temveč prilagodljiva in razvojno usmerjena scena.

Ključno vprašanje pa ostaja: kako zagotoviti kontinuiteto? Brez mladih generacij ni prihodnosti. Zato ni presenetljivo, da velika večina podpira razvoj vajeniških programov in sistematičen prenos znanja. Danes ne ohranjamo le vozil – ohranjamo kompetence, razumevanje in kulturo dela.

Starodobništvo tako stoji na presečišču dveh svetov: digitalne prihodnosti in analogne dediščine. Med njim ne sme biti konflikta, temveč ravnotežje. Če ga bomo znali ohraniti, starodobna vozila ne bodo postala relikv – postala bodo temelj razumevanja mobilnosti prihodnosti.

Uredništvo AMC



Auto Motor Classic

URADNO GLASILO
Slovenske veteranske avto-moto zveze

Leto MMXXI, št.: 170/124, pomlad 2026
Izhaja vsako četrletje
ISSN 1854-7192

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 na naslovnici:

Anej Ferko



Sledite nam na socialnih omrežjih!



Pridržujemo si pravico do napak in tiskovnih zmot.

Rokopisov in naročenih fotografij ne vračamo.

Cena posameznega izvoda znaša 8,50 EUR.

Razmnoževanje ali deljenje vsebine je dovoljeno le z
navedbo vira Slovenska veteranska avto-moto zveza
in s predhodnim pisnim soglasjem SVAMZ.

Vse pravice pridržane.



Dobrodošli v AMZS!

**Svoje vozilo zaupajte strokovnjakom
in opravite vse storitve na enem mestu.**

Ob opravljeni storitvi v izbranem AMZS centru vas s tem
oglasom in QR kodo čaka darilo*.

- ✓ Tehnični pregledi
- ✓ Registracije in zavarovanja
- ✓ Homologacije
- ✓ Tahografi
- ✓ Servis
- ✓ AMZS članstvo
- ✓ Mednarodni dokumenti in vinjete

Posebno ponudbo lahko izkoristite do 30. 6. 2026.

AMZS

50 LET NASTANKA GOLFA GTI

Besedilo in fotografije: Jure Šujica



Leto 1976 lahko v Evropi mirno označimo kot leto rojstva športnih limuzin. Tedaj je namreč na cesto zapeljala prva generacija Golf-a z danes legendarno oznako GTI. Apetiti so bili majhni, Volkswagen je pravzaprav sprva načrtoval izdelavo zgolj 5.000 vozil. A kaj hitro se je izkazalo, da trg, kupci srednjega razreda niso le lačni cenovno dostopnih avtomobilov, pač pa po njih kar kričijo. A to niti ni presenečenje.



Že prva generacija je namreč prinesla za tste čase zelo solidne zmogljivosti. Avtomobil z 1,6-litrskim motorjem je namreč proizvedel 110 konjev moči, kar je zadoščalo za pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro v devetih sekundah in najvišjo hitrost 182 kilometrov na uro. Hkrati je bil avtomobil cenovno zelo dostopen, saj je bilo zanj treba v Nemčiji odšteti le 13.850 takratnih nemških mark, kar je, preračunano v evre in upoštevajoč inflacijo le 20.500 evrov.

Prva generacija Golf GTI je ob tem prinesla številne prepoznavne elemente, ki so se ohranili vse do današnjih dni. Verjetno najbolj prepoznavna je ročica menjalnika v obliki žogice za golf, tik za njo pa rdeča obroba sprednjih žarometov, ki se je kasneje spremenila zgolj v rdečo letvico ter sedežne prevleke s (škotskim) karo vzorcem.

Kar se prodajnih številke tiče so le te zelo zgovorne. Tistih 5.000 prvotno načrtovanih vozil je bilo prodanih

tako rekoč v nekaj tednih, saj so trgovci zgolj v prvem leti proizvodnje GTI-jev prodali kar 50.000 vozil, do konca proizvodnje prve generacije modela leta 1983 pa se je številka ustavila pri 461.690 vozilih. Skozi leta je nato številka vztrajno rasla in do danes že presega 2,5 milijona avtomobilov.

Volkswagen bo okroglo obletnico enega najbolj priljubljenih modelov letos temeljito proslavil. Že lansko leto so namreč predstavili posebno serijo osme generacije golfa GTI z oznako Edition 50, kateremu so nekoliko spremenili videz in motorno moč povečali na 325 konjev oziroma 239 kilovatov – največ v zgodovini serijski Golf GTI. Hkrati bodo obletnico proslavili na več dogodkih. Med konec januarja so tako pri Volkswagnu obiskali pariški Rétromobile in Bremen Classic Motorshow, še več dogodkov pa bo sledilo skozi celo leto.

70 let najpomembnejšega

VARNOSTNEGA ELEMENTA



Nekaj številčk revije Auto Motor Classic nazaj smo pod drobnogled vzeli razvoj enega najpomembnejših varnostnih elementov v avtomobilih, varnostni pas. Ta je namreč zagotovo zaslužen za največ rešenih življenj v prometnih nesrečah, velike zasluge za to pa grede šveskemu oziroma Volvovemu inženirju Nilsu Bohlinu. Prav slednji je namreč leta 1956 poskrbel za to, da so v model Amazon namestili prvi dotočkovni varnostni pas.

Besedilo in fotografije: Jure Šujica

Novost je bila najprej nameščena zgolj za prototipu, a je hitro prišla v serijsko uporabo, kmalu pa je bila kot opcija na voljo tudi v vseh preostalih modelih. In le tri leta zatem je nato sledila pomembna nadgradnja, ko je Bohlin dvotočkovni varnostni pas nadgradil v trotočkovnega z dodatnim pritrdiščem v ramenskem predelu. Posledica tega je, da se sile pojemka razporedijo preko celotnega trupa in tako preprečijo hude poškodbe v trebušnem predelu, ki jih je utegnil povzročiti dvotočkovni pas.

Bohlin je takoj uvidel, da je novost vč kot le element, ki bi mu lahko prinesel bogastvo. Pri Volvu so se zato odločili, da inovacije ne bodo patentirali, kar je tudi ostalim avtomobilskim proizvajalcem omogočilo, da omenjeno rešitev brez težav vgradijo v svoje avtomobile. Varnostni pas je tako postal standard na podro-

čju varnosti, danes pa predstavlja obvezno opremo v vsakem osebnem avtomobilu, ki pride na trg.

Razvoj tega elementa se je sicer v prihodnjih desetletjih še nadaljeval. Sledila je namreč vgradnja zračnih blazin v varnostne pasove (rešitev pa je bila bolj ali manj spregledana), nedavno celo možnost ogrevanja varnostnih pasov. Pomembno nadgradnjo pa je prinesel tudi pirotehnični zategovalnik, ki je v primeru večjih sil zadržal potnika in tako preprečil udarec v volanski obroč ali druge elemente kabine. Prav na tem področju pa je sedaj dejaven tudi Volvo, ki je nedavno razvil pametni zategovalnik, ki bo pri aktiviranju upošteval dejavnike, kot so višina in teža voznika položaj sedenja in nenazadnje tudi vrsto nesreče. Ta novost na trg prihaja prihodnje leto.



BERTONE SE VRAČA V 80. LETA

Karoserijske delavnice so nekdanj krojile avtomobilsko krajino, danes pa živimo v obdobju, ko ima velika večina avtomobilskih proizvajalcev lastne oblikovalske studije. A imena, kot so Giugiaro, Pininfarina ali Bertone nikakor niso izginila v pozabo, v zgodovino. Prav slednji se je namreč nedavno vrnil v obdobje 70. let prejšnjega stoletja, v čas ostrih, klinastih linij, ko sta v njihovih studiih nastala Lamborghini Countach in Lancia Stratos Zero – poleg številnih drugih, danes legendarnih avtov.

Besedilo in fotografije: Jure Šujica

Italijanska znamka se danes temu obdobju klanja z novim maloserijskim avtomobilom, poimenovanim Runabout, ki se klanja istoimenskemu konceptu iz leta 1969. Gre za kompakten dvosedi dolžine 3,99 metra, ki bo na voljo kot roadster ali z odstranljivo dvodelno targa streho. Navkljub kompaktnim meram pa gre za čistokrvnega športnika z resnim potencialom. Sredinsko nameščen 3,5-litrski Toyotin šestvaljnik z Edelbrockovim kompresorjem namreč proizvede 475 konjev moči, avtomobil pa bo do stotice pognal v 4,1 sekunde.

Avtomobil bo izdelan z izdatno količino aluminija in ogljikovih vlaken, kar bo pripomoglo k skupni teži le 1.057 kilogramov, pri čemer je šasija vozila zasnovana

povsem na novo in doslej še ni bila preizkušena v nobenem avtomobilu. Končen videz avtomobila bo sicer v veliki meri odvisen od želja posameznika, saj bo ta odločal o barvah, materialih barvi karoserije. Možnosti personalizacije naj bi bile tako zelo velike.

Bertone bo malega športnika ponudil v omejenem številu zgolj 25 primerkov. Zanje bodo morali kupci odšteti vsaj 390.000 evrov, brez upoštevanja dajatev. Sicer pa ga je javnost že lahko spoznala tudi v živo, saj je Bertone novinca predstavil na dogodku Rétromobile v Parizu, kjer ga je postavil ob bok izvirniku iz leta 1969 in pa še enemu svojemu novemu športniku, modelu GB110, hiperšportniku s 5,2-litrskim 10-valjnikom in dobrimi 1.100 konji moči.





»Bertone bo malega športnika ponudil v omejenem številu zgolj 25 primerkov. Zanje bodo morali kupci odšteti vsaj 390.000 evrov, brez upoštevanja dajatev.«

Vedno je našel čas za starodobniške navdušence

JOŠKO OBROVNIK



Le stežka najdemo slovenskega ljubitelja starodobnikov, ki ni slišal za Joška Obrovnika, podjetnika, restavratorja in navdušenca nad starodobnimi vozili, zlasti gospodarskimi. Skupaj z ženo jih je kupoval in vztrajno vračal v vozno stanje in na cesto. V Račah sta postavila tehniški muzej in ob motornih vozilih zbrala še številne druge tehniške eksponate.

Besedilo: Emil Šterbenk
Fotografije: E. Šterbenk, Ž. Markan



Konec novembra lani nas je Joško zapustil in za njim je ostala velika vrzel. Žalostno novico mi je sporočil Petja Grom, ko sva se z ženo ravno peljala proti Mariboru. Še sedaj, po več kot četr leta, tega ne morem dojeti. Joško je namreč skoraj ob vsakem najinem oziroma našem srečanju rekel: »Z Nado bi morala biti zdrava do najinega tristetega leta, če bi hotela zaključiti vse projekte, ki sva si jih nakopala na glavo.«

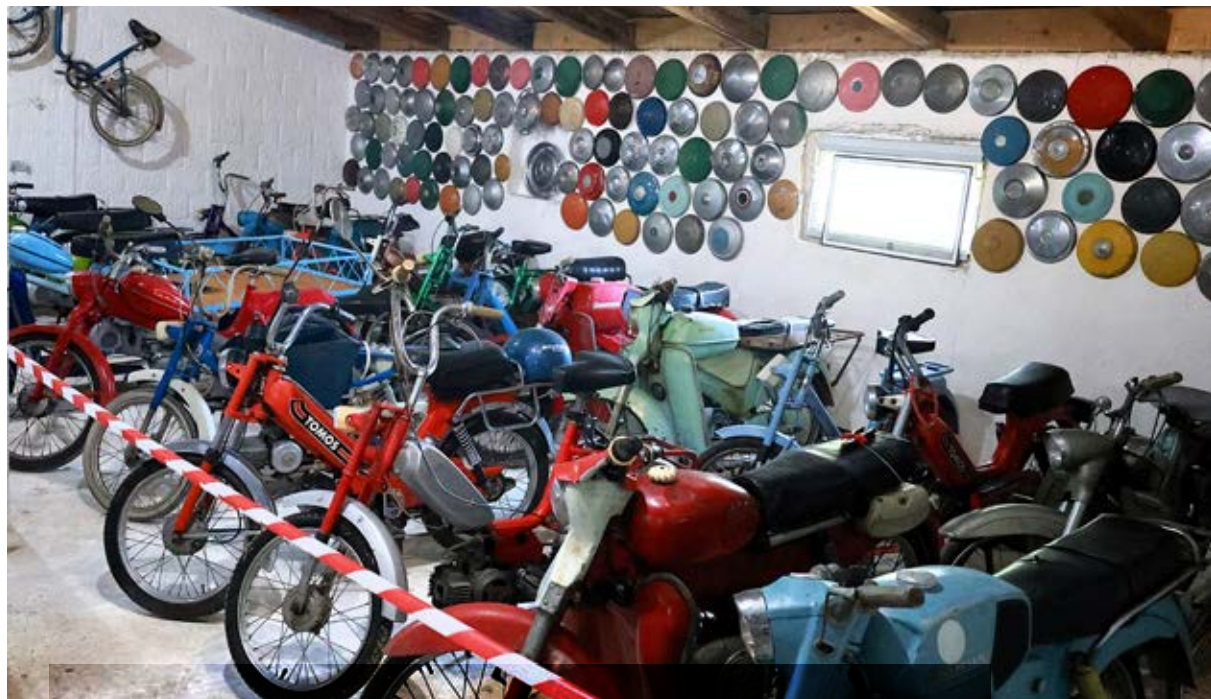
Muzej starodobnih vozil in tehniških predmetov

V Ješenci (občina Rače-Fram) sta kupila hišo z opuščeno piščančjo farmo in jo predelala v delavnico ter muzej. Sčasoma je objekt postal premajhen, zato sta dogradila montažno halo, v kateri sta dobila prostor za večino starodobnih gospodarskih vozil. Hala obenem služi kot predavalnica in delavnica. K Jošku in Nadi smo starodobniški navdušenci prihajali tedensko. Vzel si je čas tako za posameznike kot skupine. Bil je član društva Oldtimer Duplex in zveze SVS, a ga ni zanimalo,

Zgoraj: Samo malo je manjkalo, da bi TAM 130A8 končal v plavžu. Pri Obrovnikovih so se s tem avtobusom še posebej potrudili, saj gre za mariborsko tehniško dediščino.

Spodaj: Spodnji del blatnika za minibus Opel Blitz je Joško izdelal sam, saj je za to imel potrebno orodje in – kar je še pomembnejše – znanje.





Zgoraj velika: Slovenski mopedi (Tomosovi in Rogovi) so v Obrovnikovi zbirki številčno zastopani.

Zgoraj mala: Avtobus TAM 130A8 je izjemno redko vozilo, zato je bil Joško nanj še toliko bolj ponosen.

iz katerega kluba ali zveze prihaja obiskovalec. Odkar se je moja hčerka preselila v Pekre, skoraj nisem znal domov, ne da bi se oglašil pri Obrovniku – tako me je vedno zbadala moja žena. Večkrat sem v Ješenco pripeljal kombi ali avtobus svojih prijateljev. Za nas si ni vzel zgolj časa, ampak je gospa skuhalo kavo in postregla s kakšno pijačo. Previdno sem vprašal, kako bi se lahko za to oddolžil, a je vedno le zamahnil z roko in rekel: »Veste kaj, zaradi te malenkosti si pa ne razbijajte glave, vesel sem, da ljudje ob ogledu uživajo in to je zame najboljše plačilo.«

In res smo uživali. Pri Jošku smo videli od koles, mopedov in motociklov do avtomobilov, tovornjakov in avtobusov. Poleg njih smo občudovali še množico tehniških predmetov, začeniši z učnimi pripomočki tehniške in prometne stroke, radii ter fotoaparati pa vse do šivalnih strojev in kinoprojektorjev. Celo zbirko pijač v majhnih stekleničkah je postavil na ogled in glede na to, da ni pil alkohola, sem se navadno pošalil: »Če bi bila zbirka moja, bi bile flaške prav gotovo prazne«.

Vsestranski mojster

Joško je bil po poklicu avtoelektrikar. Ko se je zaposlil, se je vpisal v elektrotehniško šolo, nato nadaljeval šolanje



v Zagrebu in tam študiral za varnostnega inženirja ter še pred zaključkom študija leta 1980 odprl lastno avtoelektričarsko delavnico. Leta 1990 je ustanovil podjetje TAO d.o.o., Avto Obrovnik, ki nudi širok nabor avtomehaničnih, avtokleparskih in avtoličarskih storitev, vključno z dobavo rezervnih delov.

Pri obnovi svojih starodobnikov se je lotil vsega. Iz kosa pločevine je izdelal rezervni del, pripravljale dele za kromiranje, obnavljal stare gibljive dele, izdeloval šipe iz pleksistekla ... Skratka, podstopil se je vsakega dela, večja opravila (recimo lakiranje) pa je prepustil mojstrom iz svojega podjetja.

Opel Blitz – avtobus, ob katerem sva sklenila prijateljstvo

Z zakoncema Obrovnik sem se prvič srečal na Radgonskem sejmu leta 2015, kjer sta s svojim TAM Pionirjem zastopala barve društva Oldtimer Duplek. Po nekaj izmenjanih besedah je bilo jasno, da smo na isti valovni dolžini. Dve leti kasneje sem Joška z njegovim avtobusom Opel Blitz povabil v rubriko Starodobnik, ki izhaja v reviji Mehanik in voznik. Po prijetnem popoldnevu smo se resnično spoprijateljili. Izvedel sem, da Nada vedno sodeluje pri obnovah. Vse lesene



Zgoraj velika: Joško in Nada pred avtobusom Opel Blitz, letnik 1939, ki sta ga leta 2005 družno obnovila.

Zgoraj mala: To je le del fotoaparata, ki sta jih Obrovnikova postavila na ogled obiskovalcem svoje zbirke.



Zadnje leto sta zakonca Obrovnik skoraj vsak popoldan preživela v hali, kjer sta restavriral ameriški avtobus White iz leta 1926 in z obnovo prišla zelo daleč.



Za moj 63. rojstni dan je Nada spekla veliko torto, ki jo je Joško v halo pripeljal na samokolnici. Še enkrat najlepša hvala za čudovito presenečenje!

obloge v avtobusih so njeno delo, saj je mizarjeva vnukinja in je z lesom 'na ti' že od malih nog. Poprime tudi za druga dela. Pri loščenju aluminija ter medenine ji zlepa ni para.

TAM 130A8

Joško je iskal redka vozila in se ni oziral, v kakšnem stanju so. Tako je rešil izjemno redek Tamov avtobus na podvozju vojaškega tovornjaka in ga vrnil v tovarniško stanje. Tudi o tem avtobusu sem napisal članek – tokrat za revijo Transport in logistika, pri EB Timers pa sva z bratranec o njem pripravila videoprispevek, ki je naletel na zelo dober odziv. V prispevku smo dobili nekaj novih podatkov o njem: ko je vozil delavce v trboveljski cementarni, so mu nadeli vzdevek Bangladeš, tudi iz Srbije so pisali, da so pri njih vozili podobni avtobusi, v Trbovljah je bil še eden v Integralovih barvah, ki je vozil otroke ... Vsekakor je to snemanje naše dobre odnose še poglobilo.

»Joško je iskal redka vozila in se ni oziral, v kakšnem stanju so. Tako je rešil izjemno redek Tamov avtobus.«



Ko sva se zadnjič videla, je Joško vezal novo električno napeljavo in rekel, da se bova z whiteom peljala že letos spomladi, a se žal ni izšlo.

Drugačen rojstni dan

Moj 63. rojstni dan lani je bil nekaj posebnega. Prijatelj Sašo Bizjak se je do nas pripeljal s svojim starodobnim avtobusom Mercedes-Benz. V Gorenju so vanj vstopili moji prijatelji, ki sem jih od tam odpeljal v Rače, kjer smo si med drugim ogledali tudi Obrovnikovo zbirko. Tam sta mi Nada in Joško ob prijaznem sprejemu vesele družčine pripravila posebno presenečenje – veliko torto za več kot 30 ljudi. Tudi tisti, ki niso bencinski odvisniki, so se v Ješenci odlično počutili in našli kaj zanimivega.

Odprti projekti

Joško je imel v načrtu še veliko projektov. V hali stojita dva minibus Opel Blitz, ki ne potrebuje več veliko dela, a je Joško pri njima malo stopil na zavoro, ker sta z Nado restavriral avtobus White, letnik 1926. Ob zadnjem obisku pri Jošku 2. novembra 2025 je bil ta ravno v svoji stroki, saj je vezal električno napeljavo. Pri tem je povedal: »Čez dva dni bo pri hiši natanko eno leto, torej smo ga v tem času spravili zelo daleč. Še kakšne štiri mesece ali pet pa bo na cesti in bomo videli, kako bo šlo. Za svojo stoletnico bo na cesti in bomo z njim šli na poskusno vožnjo. Gotovo!«

Joško je vedno držal besedo, tokrat pa se ni izšlo. Nazadnje sva se videla na srečanju tamičev v Zgornjih Hočah, kjer je dal izjavo o svojem tamiču, s katerimi so prevažali avtomobilska stekla. Eden načrtovanih skupnih projektov je bil tudi video o tem tamiču, čigar fotografije mi je poslal 28. novembra. Prav tako sva za letos načrtovala video o njegovem FAP-u 13, a nama je usoda žal to preprečila.

Joško, hvala za vse dobro, kar sem z vami ali zaradi vas doživel. Vedno, kadar se peljem v Maribor ali se vračam od tam, se spomnim na vas in vas pogrešam.

Gospe Nadi in družinskim članom pa v svojem imenu in v imenu zveze SVAMZ ter vseh ljubiteljev starodobnih vozil, ki so Joška poznali, izrekam iskreno sožalje.

V spomin (1978–2025)

ZDEŠAR JAKU

član Nadzornega odbora v VW Hrošč klub Slovenija



Nikdar več, o saj ne more biti res.

Jaka, Zdeško, Zdešar, Megi, Macgyver, stari,...

V mojih ušesih še vedno odzvanja tvoj pozdrav vedno ko sva se videla.

Pa kje si stari.

Pripravili smo ti kratko zahvalo, ker vemo, da so ti šli tile govori na pogrebih res na živce. Nisi želel dolgega govora ampak nekaj moramo vseeno povedati o tebi in se od tebe še zadnjič posloviti. Saj veš, da smo se vedno hecali s stavkom: Ej stari, če te prijatelji ne zabavajo to niso pravi prijatelji. In mi smo se res zabavali med seboj s tako pametno, zdravo zabancijo. Bom kratek, obljubim.

Besedilo: Klemen Kovič, fotografije: Nina Zdešar



Vsem je vzelo sapo, ko so slišali, da te ni več. Nihče ni mogel verjeti. Še zdaj težko verjamemo. Folk te je res imel rad stari.

Vsak od nas ima s tabo nek spomin, ki ga nosi v sebi. Vsi smo te imeli in te še vedno imamo radi. Bil si sin, mož, oče, prijatelj, hroščar in motorist. Roker po duši, glasu in stasu. No, tudi truba ti ni bila tuja. Pa ciganski splav Blek Panthers v Beogradu. Se spomniš pesmi Haljinica boje lila?

Dan slovesa je bil dan, ki je bil tebi v letu med najljubšimi. Dan ko se je noč ponovno začela krajšati in dan daljšati. Ni te bilo težko spraviti v smeh, ki je bil nadvse nalezljiv. Vedno delaven garač, spoštljiv veseljak. Želel si poznati novodobno zgodovino in nas marsikdaj poučil o njej.

Rad si potoval z družino, rad si se vozil s tvojim herbijem in s tvojim harlitom, ko si ju sam poimenoval. Veliko smo ga prebiksali skupaj, delali sladke neumnosti, neškodljive zabancije, smešne provokacije. Se peljali s herbijem rikverc na drive in v Mcdonalds na Celovski.

Stari pustil si me na sredi piranskega zaliva v kanuju in si rekel, da ne boš več veslal. Izumili smo vodko z jogurtom. Na vrhu Črnega Kala smo ugasnili Yugota in se peljali v lero do doline, da smo šparali na bencinu.

Prekruzali smo celo Ljubljano v tvojem Terranotu, ki pa je imel v kasetarju vedno samo eno kaseto z različnimi rokerskimi pesmimi. No ta kaseto se je znučala do konca.

In se vedno veliko presmejali. In to so tisti spomini, ki bodo ostali.

Žal nam je da si odšel. Naša srca pa so polna, ker smo imeli priložnost čas preživeti s teboj.

Torej.

Hvala ti, ker si imel čas za nas.

Hvala ti za presmejana druženja.

Hvala ti da smo lahko bili del tebe in da si se ti upal biti del nas.

Hvala ti za lepe trenutke.

Hvala ti za spomine.

Zdaj si odpotoval. Tja kje sta pivo in bencin zastoj.

Zato imejte se radi in vzemite si čas eden za drugega. Objemajte se, držite se za roke. Odpuščajte, ker odpuščanje raztaplja jezo.

Ne iščite izgovorov s pomanjkanjem časa, ker v tem času, ko obstajamo imamo samo drug drugega.

Ajde Megi, stari. Počivaj v miru.

Se vidimo.



SLOVENSKI KRALJ AVTOMOBILSKE LITERATURE

Klement Polajnar iz Polhovega Gradca je pravi predstavnik generacije X, ki se že od zgodnjega otroštva navdušuje nad avtomobili.

BESEDILO: Tomaž Beguš, Klub Avtonostalgija 80&90

FOTOGRAFIJE: Brigita Polajnar in Klement Polajnar

Kar je Andrej Stare v enciklopedičnem poznavanju nogometašev, je Klement v svetu avtomobilov – živa baza podatkov, ki avtomobilsko zgodovino, modele, tehnične podrobnosti in razvojne zgodbe nosi dobesedno v glavi. Ker se je avtomobilizma nalezl še globoko v “analognih” časih, mu je fizična avtomobilska literatura prirasla k srcu in postala temelj njegovega odnosa do avtomobilske kulture.

Marsikdo se danes sprašuje, zakaj zbirati tiskano gradivo, ko pa naj bi bilo vse dostopno na spletu. Klement se s tem ne strinja – in prav ima. Veliko vsebin iz preteklosti nikoli ni bilo digitaliziranih, poleg tega pa listanje papirnih revij ponuja neponovljiv občutek, stik s časom in kontekstom, ki ga digitalni zaslon ne more nadomestiti. Če bi vse njegove revije zložili eno na drugo, bi stolp dosegel približno 30 metrov višine, vendar so v resnici skrbno urejene, sistematično arhivirane in pripravljene za raziskovanje. Takšna zbirka zahteva prostor, potrpežljivost in razumevanje – pri čemer mu žena Brigita stoji ob strani z veliko mero prizanesljivosti.

Čeprav Klementova zbirka zajema avtomobilsko literaturo z vsega sveta, ima posebno mesto v njej domači Avto Magazin. Še posebej ceni tekste legendarnega novinarja Martina Česnja, ki so zaznamovali generacije bralcev in soustvarjali razumevanje avtomobila kot tehničnega in kulturnega fenomena. V znak spoštovanja je po Česnjevi smrti lani jeseni organiziral spominsko vožnjo do Pirana – diskreten, a pomenljiv poklon človeku, ki je s svojim delom oblikoval avtomobilsko miselnost v Sloveniji.

Klement je izjemno družaben in dobronameren človek, a pri svoji zbirki ostaja neomajen. Revij ne posoja in ne prodaja – ne iz sebičnosti, temveč iz zavedanja, da gre za pomemben del avtomobilske dediščine, ki jo je treba ohraniti za prihodnost. Njegova zbirka ni le osebni arhiv, temveč dragocen kulturni vir, ki priča o razvoju avtomobilizma in medijske refleksije skozi desetletja.





STARODOBNIKI GORIŠKE

častni gostje ob odprtju mostu v Snežeh

Člani sekcije ljubiteljev starodobnih vozil pri AMD Gorica, bolj znani kot Starodobniki Goriške, prihajamo iz Mestne občine Nova Gorica. Verjamemo, da kultura, tehnična dediščina in spoštovanje tradicije ne poznajo meja. Z veseljem sodelujemo tudi z okoliškimi občinami in društvi, zato smo se z velikim ponosom odzvali povabilu Občine Brda na slavnostno odprtje novega mostu v kraju Snežeh.

Besedilo in fotografije: Dušan Gomišek

Most, ki ga je v novembrskih poplavah odnesla deroča reka Reka, je predstavljal pomembno prometno povezavo za tamkajšnje prebivalce. Njegova izguba je močno zaznamovala vsakdan krajanov, saj je povezoval ljudi, omogočal dostop do delovnih mest in zagotavljal osnovno infrastrukturo. Po izrednih prizadevanjih pristojnih služb je država zagotovila postavitev začasnega mostu, ki je bil ob tej priložnosti tudi uradno predan svojemu namenu.

Slavnostnega dogodka so se udeležili minister za obrambo, župan Občine Brda ter poveljnik Civilne zaščite, ki so s simboličnim prerezom traku odprli most in poudarili pomen hitrega ukrepanja, solidarnosti ter usklajenega delovanja ob naravnih nesrečah. Dogodek je potekal v duhu povezovanja, hvaležnosti in skupne odgovornosti do lokalne skupnosti.

Članom Starodobnikov Goriške pa je bilo v posebno čast, da smo po uradnem odprtju kot prvi zapeljali čez

novi most s svojimi skrbno ohranjenimi starodobnimi vozili. Zvok motorjev in eleganca kromiranih detajlov sta simbolično povezala preteklost s sedanjostjo – tradicijo tehnične dediščine z novim začetkom za krajane Snežeh. S tem dejanjem smo želeli poudariti, da mostovi niso le infrastrukturni objekti, temveč tudi simboli povezanosti, zaupanja in skupne prihodnosti.

S svojo udeležbo smo izrazili podporo lokalni skupnosti ter pokazali, da so starodobna vozila več kot le hobi – so del naše tehnične in kulturne dediščine, ki povezuje ljudi, kraje in generacije. Prav takšni dogodki potrjujejo, da ima naše delovanje širši družbeni pomen in da z ohranjanjem vozil ohranjamo tudi zgodbe časa, v katerem so nastajala.

Dogodek je še enkrat dokazal, da solidarnost, sodelovanje in spoštovanje tradicije gradijo mostove – tako dobesedno kot simbolično.



MUZEJ MOTOCIKLOV GROM

Ohranjamo Preteklost
Navdihujemo Prihodnost

Kontakt: muzej.motociklov@gmail.com | +386 (0)41 989 191 ali +386 (0)51 305 596

Naslov: Vransko 29, 3305 Vransko, Slovenija

BOŽIČNI OBISK

ki ogreje srce



Konec decembra smo se tudi letos Starodobniki Goriške in člani AMD Gorica – že peto leto zapored – preoblekli v Božička in Dedka Mraza ter se podali na prav posebno praznično pot. Gre za tradicijo, ki nam pomeni veliko, saj z njo prinašamo veselje tistim, ki ga v prazničnem času še posebej potrebujejo.

Besedilo in fotografije: Dušan Gomilšček



Zbrali smo se na Karavli v Solkanu, kjer smo začeli dan s prijetno kavico, nato pa se odpravili na obisk Doma upokojencev v Novi Gorici in njegove enote v Podsabotinu. Že ob prihodu so nas pričakali nasmejani obrazi, toplina in hvaležnost, ki se jih ne da opisati z besedami.

Seveda je bila z nami tudi harmonika, ki je ves čas igrala in ustvarjala prijetno praznično vzdušje. Prav glasba je tista, ki starejšim še posebej polepša trenutke, saj jim v prazničnem času pogosto primanjkuje obiskov, toplih besed in družbe. Za nekaj uric so lahko pozabili na bolečine, skrbi in osamljenost ter se prepustili smehu in lepim spominom.

Kot se za božični čas spodobi, smo jim prinesli tudi panetone in nekaj sladkih dobrot, ki so še dodatno polepšale praznično razpoloženje.

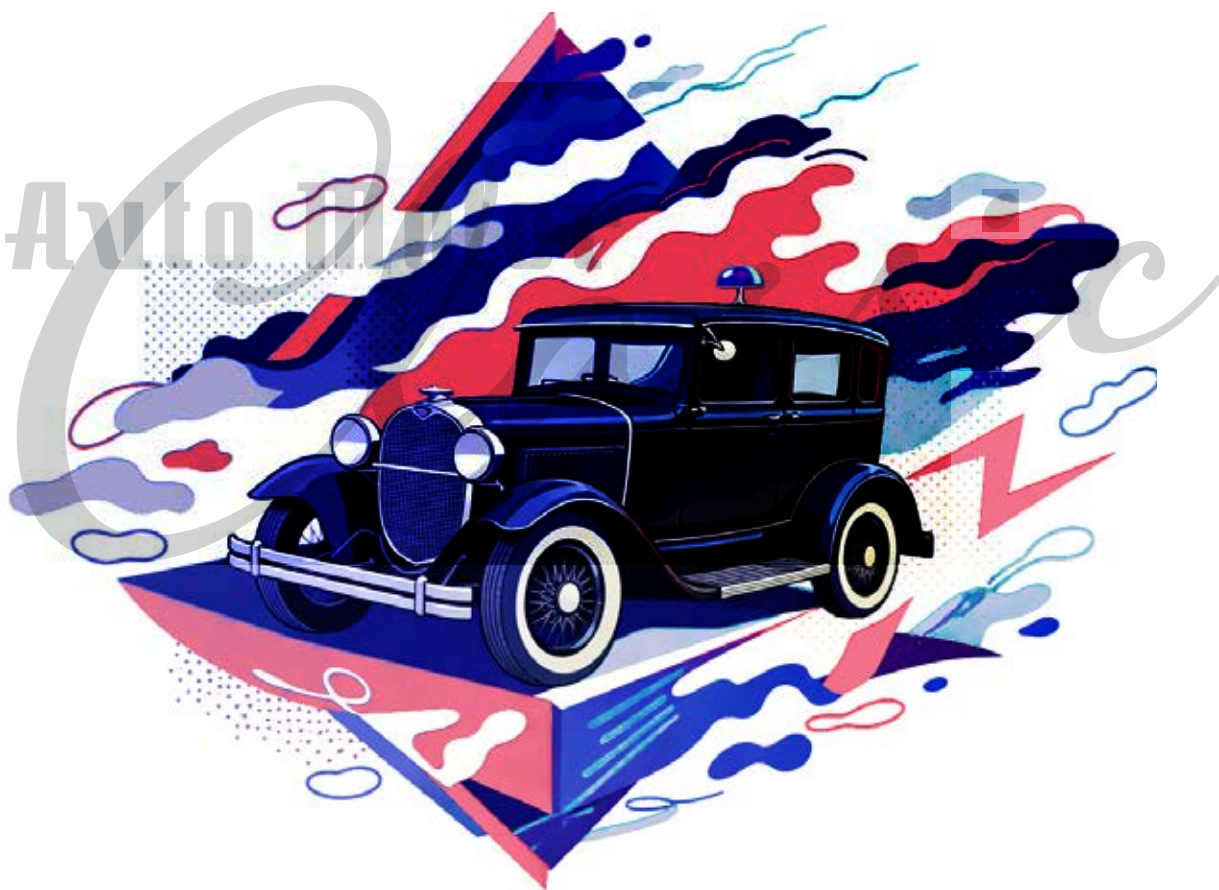
Naslednji dan smo obiskali Varstveno delovni center v Novi Gorici in na Trnovem, kjer pomagajo osebam s posebnimi potrebami. Tokrat nam je bilo vreme še posebej naklonjeno – dan se je razjasnil, sonce je prijetno grelo in ustvarilo skoraj pomladno vzdušje. Ob prihodu so nas varovanci centra že nestrpno pričakovali, saj dobro vedo, da Božiček ne pride sam – z njim pridejo darila, harmonika in seveda starodobna vozila. Poseben trenutek dneva je bil prav kratek »giro« s starodobnimi vozili, ki je varovancem predstavljal najpomembnejši del obiska. Na njihovih obrazih je bilo videti neizmerno veselje, srečo in navdušenje, ki se jih ne da zaigrati.

Ko smo se poslovili, smo si obljubili – tako mi njim kot oni nam – da se za božič spet vidimo. Prav ti trenutki dokazujejo, da starodobna vozila niso le tehnična dediščina, temveč tudi most, ki povezuje ljudi, prinaša nasmeh in ustvarja nepozabne spomine.



POVZETEK REZULTATOV ANKETE SVAMZ

Stanje gibanja starodobnih vozil v Sloveniji



Gibanje starodobnih vozil v Sloveniji predstavlja pomemben in stabilen segment tehniške ter kulturne dediščine. Rezultati nacionalne ankete (N=542) kažejo, da ne gre zgolj za prostočasno dejavnost, temveč za strukturiran družbeni in gospodarski ekosistem, ki vključuje lastnike, restavratorje, obrtnike, klube, dogodke in izobraževalne aktivnosti.

Besedilo in fotografije: pisarna SVAMZ

»Skupno gledano gibanje starodobnih vozil v Sloveniji predstavlja kulturno, družbeno in gospodarsko relevantno dejavnost z nizkim okoljskim vplivom ter jasno razvojno usmerjenostjo.«



Večina lastnikov ima več vozil, kar potrjuje zbirateljski in dolgoročni značaj dejavnosti. Vozila se uporabljajo predvsem za kulturne, turistične in družbene namene, pri čemer letna kilometrina ostaja nizka. To pomeni, da starodobna vozila niso del vsakodnevnega transportnega sistema, temveč predstavljajo obliko kulturne mobilnosti z zanemarljivim vplivom na promet in okolje.

Slovenska scena temelji na visoki stopnji tehnične odgovornosti, saj je večina vozil registriranih in tehnično ustreznih. Klubi imajo ključno vlogo pri ohranjanju znanja, organizaciji dogodkov ter prenosu veščin med generacijami, kar potrjuje tudi dejstvo, da je večina lastnikov vključena v družbene mreže znotraj scene.

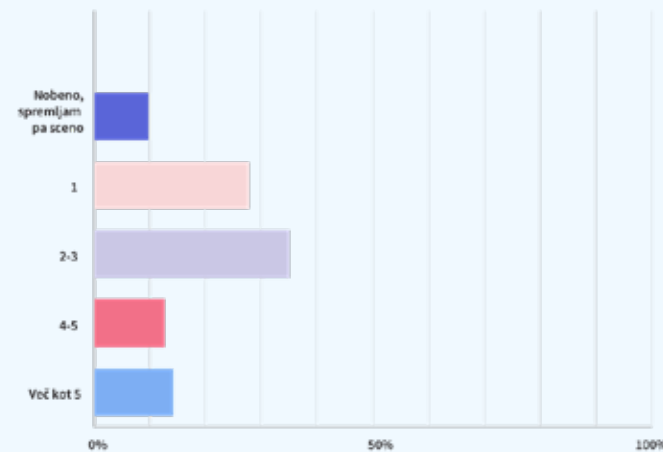
Gospodarski vpliv dejavnosti je pomemben. Lastniki redno vlagajo v vzdrževanje vozil in pogosto sodelujejo na mednarodnem trgu delov in storitev. Velika večina prepoznava prispevek dejavnosti k turizmu, obrti in lokalnemu gospodarstvu.

Hkrati scena kaže razvojno naravnost. Polovica lastnikov že vključuje mladodobna vozila, večina pa podpira njihovo vključitev v premično tehniško dediščino. Obstaja tudi izrazita podpora za razvoj vajeniških programov, kar kaže na potrebo po sistemskem prenosu znanj.

Pomembno je tudi, da velika večina lastnikov vidi prihodnost starodobnih vozil v okviru posebnega statusa ter podpira razvoj alternativnih goriv, če ta ne vplivajo na delovanje vozil. To potrjuje pripravljenost skupnosti na trajnostni prehod.

Skupno gledano gibanje starodobnih vozil v Sloveniji predstavlja kulturno, družbeno in gospodarsko relevantno dejavnost z nizkim okoljskim vplivom ter jasno razvojno usmerjenostjo. Zato zahteva sistemsko prepoznavanje kot del premične tehniške dediščine, kreativne ekonomije in trajnostne mobilnosti prihodnosti.

1. STRUKTURA LASTNIŠTVA



Večina lastnikov ima več kot eno vozilo:

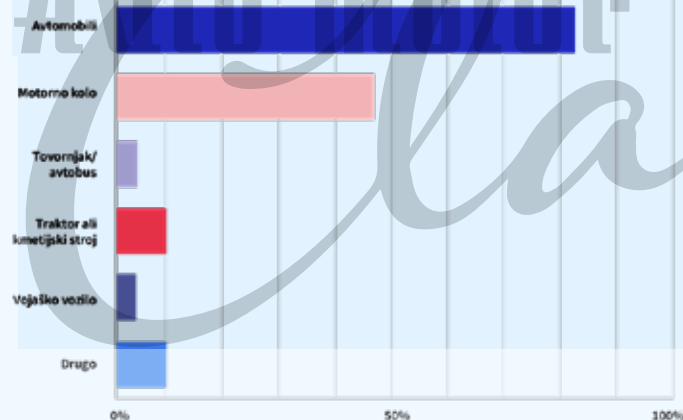
35 % ima 2–3 vozila
27 % ima 1 vozilo
27 % ima 4 ali več vozil

POMEN:

Slovenska scena ni "hobi enega vozila"
– gre za zbirateljsko in dediščinsko dejavnost.

- Lastništvo je dolgoročno
- Prisotna je investicijska logika
- Vozila predstavljajo kulturni kapital

2. VRSTE VOZIL



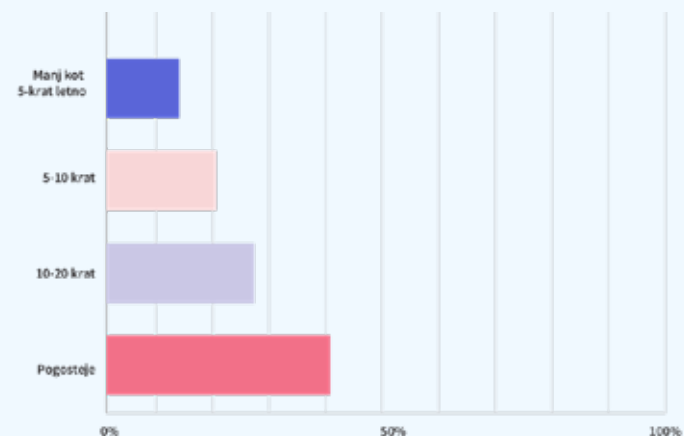
82 % avtomobili
46 % motorna kolesa

POMEN:

Slovenska dediščina je:
• osebno mobilnostno orientirana
• močno povezana z življenjskim slogom

Ne institucionalna (kot npr. vojaška ali industrijska zbirka).

3. UPORABA VOZIL



40 % jih uporablja pogosto
26 %: 10–20x letno

Kilometrina:
62 %: manj kot 500 km/leto

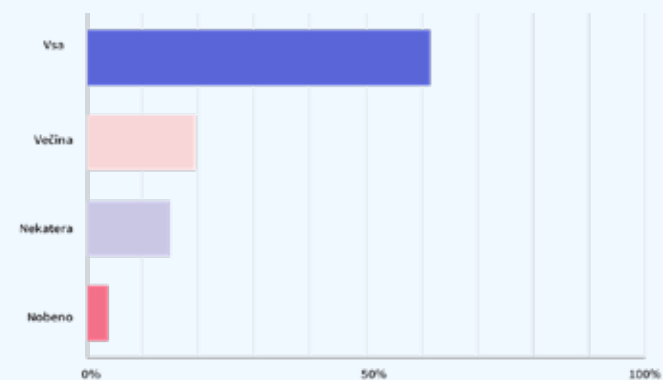
POMEN:

- vozila so aktivna
- vpliv na promet je zanemarljiv

To je ključni argument za:

- trajnostno zakonodajo
- poseben status

4. TEHNIČNA SKLADNOST



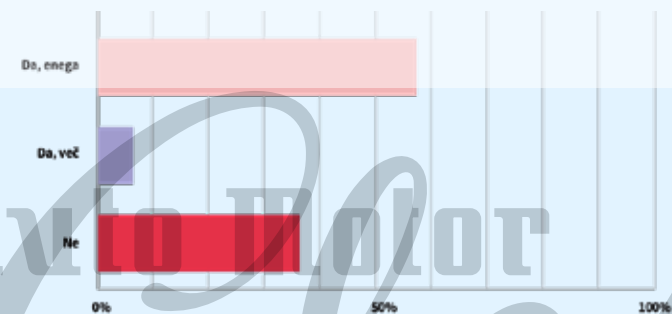
61 %:
vsa vozila registrirana

POMEN:

Gre za odgovorno skupnost.

- nizko tveganje
- visoka varnost

5. KLUBSKA STRUKTURA



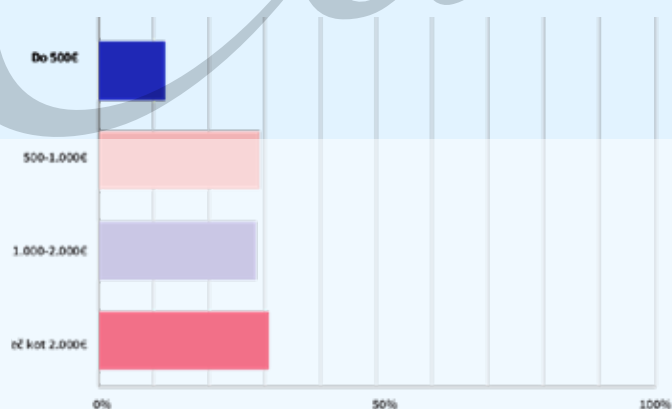
Jedro:
63 % članov klubov

POMEN:

Močna organizacijska infrastruktura.

- samoregulacija
- socialni kapital

6. EKONOMSKI UČINEK



Letna poraba:

61 % > 500 €
47 % > 1000 €

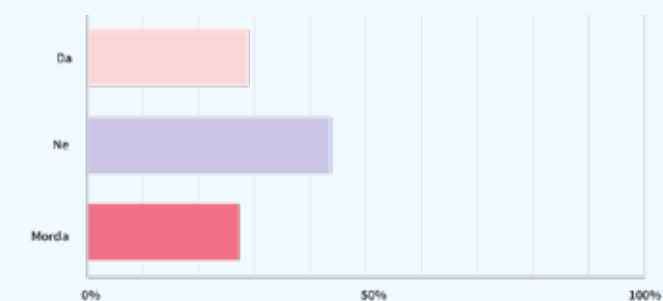
Vrednost vozil:

43 % > 10.000 €

POMEN:

Gre za aktivno mikro-gospodarstvo.

7. TRAJNOST



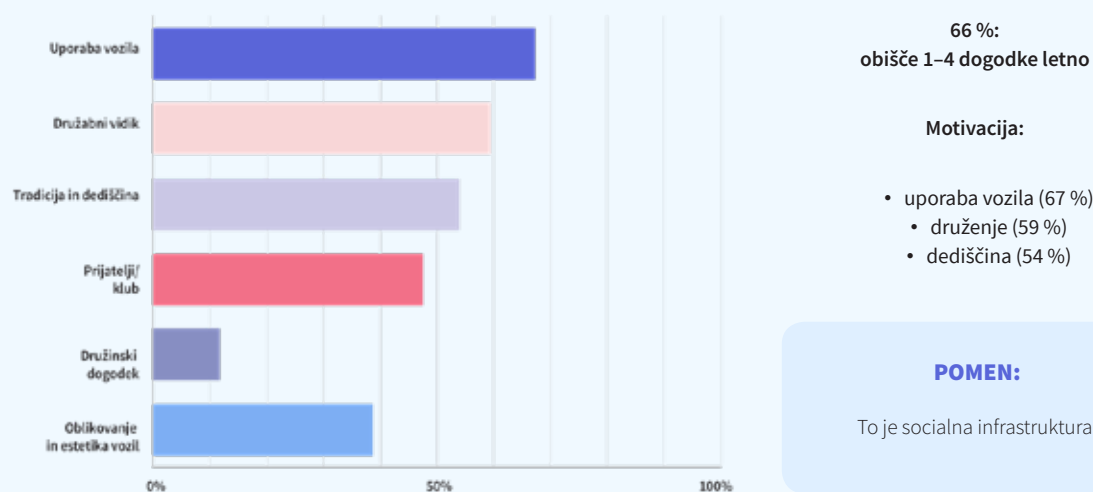
91 % podpira poseben status ali alternativna goriva

49 % podpira sintetična goriva

POMEN:

Scena ni proti prihodnosti — želi evolucijo.

8. DOGODKOVNA KULTURA



ZAKLJUČEK

Ključna sporočila za oblikovalce politik

1. Starodobna vozila predstavljajo premično tehniško dediščino

Dejavnost starodobnih vozil ni zgolj prostočasna ali rekreativna, temveč pomeni aktivno ohranjanje materialne in nematerialne dediščine. Zato zahteva ustrezno obravnavo v kulturnih, izobraževalnih in razvojnih politikah.

2. Okoljski vpliv dejavnosti je zanemarljiv

Zaradi nizke letne kilometrine večine vozil starodobna vozila nimajo pomembnega vpliva na prometne tokove ali emisije. To upravičuje poseben regulatorni pristop, ločen od vsakodnevne mobilnosti.

3. Dejavnost ustvarja realne gospodarske učinke

Starodobna vozila podpirajo:

- obrtništvo
- restavratorske dejavnosti
- turizem
- dogodkovno ekonomijo

Gre za trajnostno mikro-ekonomijo z mednarodno povezanostjo.

KLJUČNO SPOROČILO

Slovenska scena:

- kulturna
- odgovorna
- gospodarsko aktivna
- okoljsko zanemarljiva
- pripravljena na trajnostni prehod

4. Klubi so ključni nosilci znanja in družbene infrastrukture

Organizirana struktura klubov omogoča:

- prenos tehničnih veščin
- medgeneracijsko povezovanje
- samoregulacijo sektorja

Njihovo delovanje je v javnem interesu.

5. Potreben je razvoj izobraževalnih programov

Močna podpora vajeniškim programom kaže na nujnost razvoja sistemskih poti za:

- restavratorje
- mehanike
- konservatorje tehniške dediščine

To je ključno za dolgoročno ohranjanje znanj.

6. Vključitev mladodobnih vozil je razvojna priložnost

Postopna integracija vozil iz 90-ih in 2000-ih omogoča:

- kontinuiteto dediščine
- vključevanje mlajših generacij

7. Skupnost podpira trajnostni prehod

Lastniki podpirajo:

- poseben status starodobnih vozil
- razvoj alternativnih goriv

To kaže pripravljenost za sodelovanje pri trajnostni mobilnosti.

8. Potrebno je sistemsko prepoznavanje sektorja

Gibanje starodobnih vozil bi moralo biti prepoznano kot:

- del kulturne politike
- segment kreativne ekonomije
- element trajnostne mobilnosti

Rezultati ankete potrjujejo, da gibanje starodobnih vozil v Sloveniji ni zgolj prostočasna dejavnost, temveč pomemben del premične tehniške dediščine z družbenim, gospodarskim in kulturnim pomenom. Starodobna vozila se uporabljajo redko in predvsem v kulturne, turistične ter družbene namene, zato njihov vpliv na promet in okolje ostaja zanemarljiv. To upravičuje poseben regulatorni pristop, ločen od vsakodnevne mobilnosti.

Dejavnost podpira lokalno gospodarstvo, obrtništvo in turizem ter ustvarja stabilno mikro-ekonomijo z mednarodnimi povezavami. Klubi pri tem opravljajo ključno vlogo pri prenosu znanja, organizaciji dogodkov in medgeneracijskem povezovanju.

NA TEJ PODLAGI JE SMISELNO:

- prepoznati gibanje starodobnih vozil kot del kulturne in tehniške dediščine
- podpreti razvoj izobraževalnih in vajeniških programov za ohranjanje znanj
- omogočiti postopno vključevanje mladodobnih vozil v dediščinski okvir
- ohraniti poseben status starodobnih vozil v zakonodaji
- podpreti razvoj trajnostnih rešitev, vključno z alternativnimi gorivi

Takšen pristop omogoča ohranjanje dediščine ob hkratni prilagoditvi trajnostnim ciljem prihodnosti.

LA MACCHINA DEL TEMPO

MUSEO ALFA ROMEO



Ob lanski 115-letnici znamke sem se odločil za obisk muzeja Alfa Romeo, ki je hkrati obeleževal desetletnico svojega ponovnega odprtja. Izvedel sem, da korenine muzeja segajo veliko globlje v preteklost, temelji njegovega delovanja pa so bili do nedavnega manj vidni očem, dokler niso odprli tudi dostopa do arhiva in širše zbirke vozil.

Besedilo in fotografije: Aleksander Praper

Avto Motor Classic

Ideja o muzeju Alfa Romeo sega v obdobje po 2. svetovni vojni, ko zbirateljstvo še ni bilo priljubljeno. Njegov pobudnik je bil vodja dizajna Orazio Satta Puliga, oblikovalec Luigi Fusi pa je začel zbirati, urejati in organizirati drobce zgodovine, restavrirati avtomobile in pisati opise. Muzej so sprva uporabljali bolj za interne namene – za poslovne partnerje, šole, novinarje in klube. 18. decembra 1976 so v okviru tovarne vozil Alfa Romeo v Areseju za javnost odprli t. i. Museo Storico Alfa Romeo. V tovarni so leta 2002 prenehali s proizvodnjo avtomobilov, štiri leta kasneje pa tudi s proizvodnjo motorjev. Leta 2011 so zaprli muzej, da bi ga prenovili in še bolj nazorno pokazali vrednote znamke Alfa Romeo, zato so ga vizualno in konceptualno spremenili ter ga v novi podobi odprli 24. junija 2015, hkrati pa predstavili novi logotip znamke in prelomni novi model Giulia.

Nekdanji Museo Storico Alfa Romeo se je preimenoval v Museo Alfa Romeo – La Macchina del Tempo. Rdeč amorfni logotip v silueti avtomobila stilizira črko M, povezavo besed macchina in tempo pa lahko razumemo v smislu časovnega stroja, ki nas pelje v preteklost, ali preprosto kot avtomobile, čas ter hitrost, ki so bistveni del zgodovine znamke Alfa Romeo. S prenovo je muzej pridobil dodatne amorfno oblikovane rdeče elemente, ki obiskovalce popeljejo od parkirišča do recepcije in preko stopnic do začetka razstave. Muzej obsega 4800 kvadratnih metrov površin, razdeljenih na šest nadstropij in tri tematske sklope, ki najbolj poudarjajo DNK znamke: Timeline (časovnica, ki kaže kontinuiteto proizvodnje), Bellezza (lepota oziroma vrhunski dizajn) in Velocita (hitrost, oziroma športni uspehi).



Lani so vsak mesec posvetili eni barvi in pripravili razstavo modelov, za katere je bila tista barva tipična. V ospredju edini Disco Volante coupe.



24-HP je bil prvi avtomobil znamke A.L.F.A., ki se je kasneje preimenovala v Alfa Romeo. Njegov 4,1-litrski štirivaljnik je leta 1910 pridelal 24 KM.



Blizu vhoda v muzej so lani postavili posebno razstavo 12 barv Alfe Romeo za 12 mesecev v letu. Vsak mesec je bil posvečen eni barvi in avtomobilom, za katere je bila ta barva značilna. V času mojega obiska je bila na vrsti rdeča. Med štirimi razstavljenimi alfami je bil tudi edini izdelani Disco Volante v kupejevski izvedbi. Rdeča se zaradi dirkaške tradicije sicer zdi najbolj samoumevna barva znamke, a v Italiji so se večinoma prodajale bele in sive alfe.

Mimo prikaza Alfinih logotipov skozi čas in manj znanih Alfinih letalskih motorjev pot vodi do rdečega stopnišča, ki daje občutek, kot bi se pomikali skozi žilo, obiskovalca pa popelje do začetka zgodovinskega pregleda (timeline), kjer so v krogu na dveh nivojih nanizani avtomobili od prvega modela A.L.F.A. 24 HP iz leta 1910 in modelov 6C ter 8C do ljudskih modelov Giulia in Giulietta, osemvaljnega monreala, množično priljubljene alfe sud in nam že bolj znanih modelov 75, 164 in 156 ter na koncu še brezčasno lepega avtomobila 8C Competizione. Razstavljene avtomobile pospremiijo tudi predstavitve na ekranih, izpostavljeni ključni ljudje in motorji.

Oddelek lepote (bellezza) je na prvem nivoju posvečen mojstrom stila. Razstavljenih je osem izstopajočih avtomobilov, ki so postavljali nove mejnike oblikovanja. Zasnovali so jih Castagna, Touring, Bertone, Italdesign, Zagato, Pininfarina in Alfin lastni Centro Stile. Nivo nižje je poudarek na 'italijanski šoli' lepote, kjer lahko spoznamo manj znane, a zelo drage športno-luksuzne alfe 6C in 8C iz obdobja od tridesetih do petdesetih



Zgoraj: Prvi del razstave, poimenovan Timeline, obiskovalca vodi skozi čas in daje na kratki razdalji slutiti, kako so se ključni Alfini avtomobili spreminjali skozi desetletja. Ta krožni pregled sega od prvih Alf, iz začetkov 20. stoletja, do začetkov 21. stoletja, oziroma lepo zaobljene in zelo redke 8C Competizione, ki jo poganja Maseratijev 4,7-litrski V8.

Levo: V6 motor, ki ga je razvil Giuseppe Busso, velja za najboljši V6 vseh časov. Tu še v bolj zgodnji izvedbi, brez prepoznavnih kromiranih sesalnih cevi.



Področje Beleza (lepota) se prične z izstopajočimi modeli Alfa Romeov, ki so jih razvili v najbolj znanih italijanskih oblikovalskih delavnicah. Na levi unikatna kapljičasta Alfa 40/60 HP Aerodinamica (Castagna) iz leta 1913, na desni pa skulpturi podobna Alfa Disco Volante (Touring), iz leta 1952.

let. V naslednjem prostoru so na ogled izseki iz filmov, v katerih so nastopale alfe, dve izmed njih pa lahko spoznate v živo - alfo Spider Duetto ter alfo Giulietta Spider. Sledi serija priljubljenih izvedb modelov Giulia in Giulietta, zbranih pod naslovom »Giulietta, ljubljena Italije«.

Tretji oddelek je posvečen hitrosti (velocita) in bogati dirkaški zgodovini znamke Alfa Romeo. V temnih prostorih so razporejeni diskretno osvetljeni rdeči dirkalniki, od prvega zmagovalnega P2 in zmagovalcev dirk Mille Miglia in Targa Florio do aerodinamičnega modela 8C 2900 Le Mans. Predstavljena je legenda štiriperesne deteljice (quadrifoglio), ki se je prvič pojavila leta 1923 na dirkalniku večno drugega Uga Sivoccija, mu morda pomagala do prve zmage in za vedno ostala na tekmovalnih alfah. Na enem od dveh dirkalnikov 'bimotore' (ki imata vsak po dva motorja) je velik logotip Scuderie Ferrari, konstruktorja, ki je skrbel za pripravo Alfinih dirkalnikov. Naslednji prostor razkrije dva modela Alfetta, zmagovalca prvih

dveh prvenstev Formule 1, prerez dirkalnikov pa da slutiti, kakšni heroji so bili vozniki, sploh glede na pomanjkljivo varnost. Predstavljeni so tudi motorji, najbolj slavni dirkači in izjemen seznam nešteti zmag v različnih prvenstvih. Prehod v zadnji prostor mimo prototipne alfe 33 Stradale pripelje do slavnih povojnih dirkalnikov 6C 3000 in TZ2 ter vedno priljubljenega modela Giulia GTA. Na ogled so različne izvedbe zmagovalnih dirkalnikov Tipo 33, ki so jih razvili v sodelovanju s Carlom Chitijem in Autodelto ter v desetih letih osvojili dve prvenstvi (leta 1975 in 1977). Razstavljeni so tudi Alfini bolidi F1 iz osemdesetih let in Alfa 155 V6 TI, ki je leta 1993 premagala nemške automobile na njihovem domačem prvenstvu DTM.

Da se v avto ne bi odpravili preveč polni adrenalina in željni hitrosti, poskrbi postavitev, ki je posvečena sodelovanju znamke Alfa Romeo s karabinjerji. Korenine te povezave segajo v leto 1951, ko so pričeli z uporabo zelenih terencev Matta in nato še modelov Giulia, nakar so z modeli Alfetta prešli na



Od leve proti desni: elegantno športni Alfi 2000 Sportiva (Bertone) in Giulia Sprint Speciale prototip (Bertone) ter futuristično klinasti Alfa Carabo (Bertone), iz leta 1968. Slednji je imel vgrajen 2-litrski V8 motor iz modela 33 Stradale.

Mehko zaobljenemu rumenemu Pininfarinemu prototipu Alfe 33/2 Speciale sta delala družbo teksturirano srebrno pobarvani Italdesignov unikat Iguana (oba z mehaniko Alfe 33 Stradale) ter v večslojno modrikasto barvo odeta Alfa Nuvoletta, ki so jo razvili v hišnem Centro Stile.

»Kontinuiteta proizvodnje in značaja, lepota dizajna ter hitrost, so ključni elementi DNK-ja znamke Alfa Romeo.«



temno modre barve in nadaljevali z modeli 75, 156, 159 ter z aktualnim modelom Giulia Quadrifoglio. Tudi če vas misel na sirene umiri, vam še ni treba zapustiti muzeja. Lahko si oddahnete v kavarni Alfa in za spomin poiščete še kaj lepega v trgovnici z ljubiteljskimi izdelki. Če pa je približno 70 predstavljenih avtomobilov v vas razplamtelo še več radovednosti, se pozanimajte za možnost ogleda zakulisne zbirke približno 250 avtomobilov in 150 pogonskih agregatov. Ta nabor je razdeljen na 16 področij in vključuje po en primerek vsakega izdelanega modela, koncepte (npr. koncept SUV-ja Kamal ali coupe Proteo), prototipe (npr. Alfa 156 GTAm), dirkalnike (npr. 164 Pro-Car z desetvaljnim motorjem) pa tudi razvojne modelčke iz oblikovalskega studia, številne pokale in skulpture dirkačev.

Zgoraj desno: Tri Alfe 6C - od konca tridesetih do začetka petdesetih let prejšnjega stoletja. V ospredju 6C 2500 Super Sport "Villa d'Este", ki je morda z linijami navdihnila tudi Mercedesovega SL-a.

Spodaj: Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo (Touring Superleggera), je konec tridesetih let veljal za avto superlativov. Dolg je bil krepko preko 5 metrov, vanj pa so vgradili V8 motor iz uspešnih dirkalnikov. Narejenih je bilo zgolj 10, njihove cene pa so danes astronomsko visoke.



Desno: Ogled številnih rdečih dirkalnikov, ki so predstavljeni v okviru dela razstave, namenjenega hitrosti, da slutiti, kako močno je znamka Alfa Romeo v začetku 20. stoletja vplivala na avtomobilske dirke in si s tem pridobila močan ugled. Lepo je vidna evolucija dirkalnikov, presenetijo pa tudi aerodinamični poskusi in dirkalniki bimotore s po dvema motorjema.



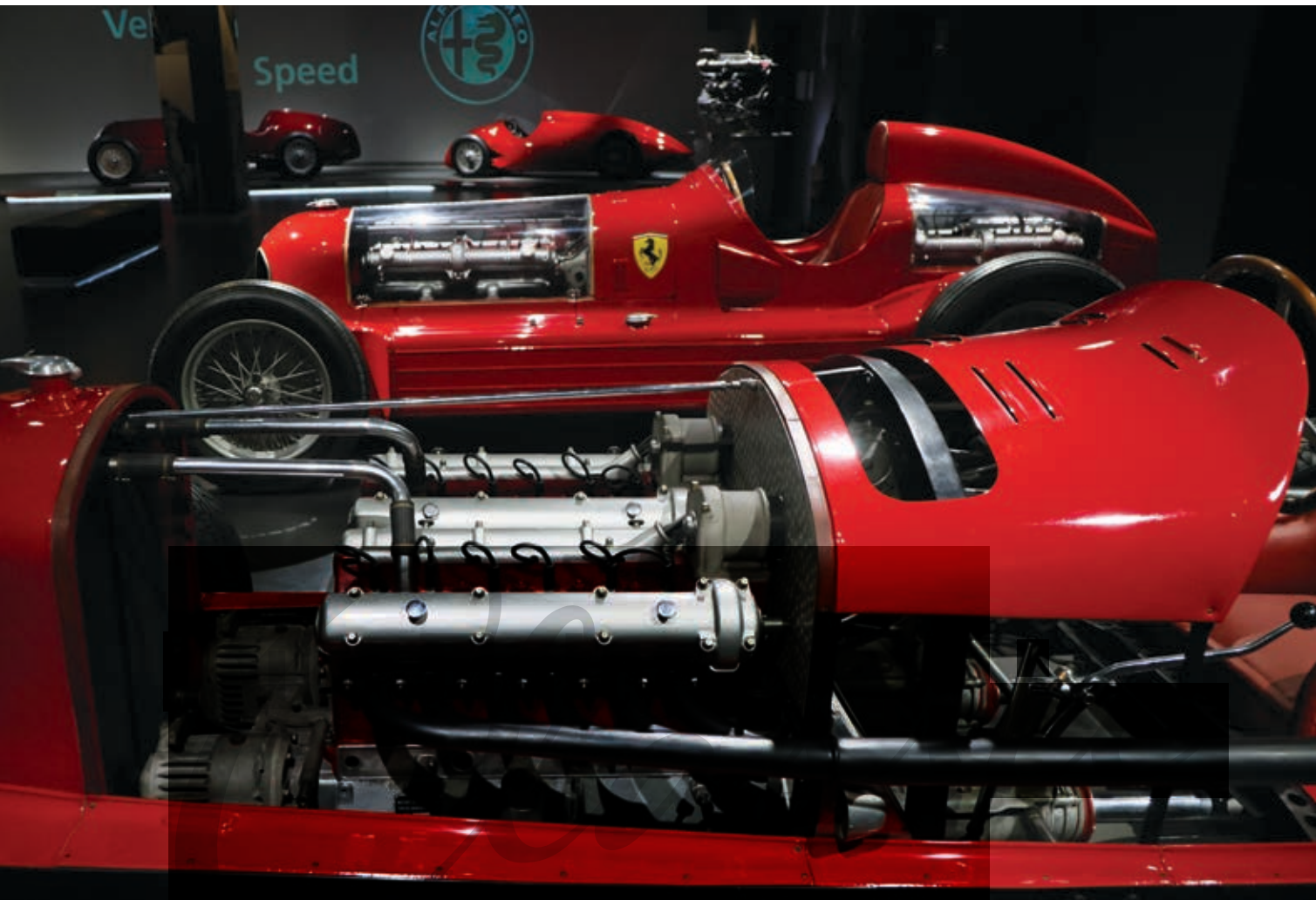
Zgoraj: Med sprehodom po tematskem področju Belleza si lahko v posebnem prostoru ogledate izseke iz filmov, v katerih so nastopale Alfe. Med njimi tudi razstavljena Giulietta Spider. V naslednji dvorani sledi cel spekter različnih izvedb Giulij in Giuliett.



Po dogovoru je možen tudi dostop do arhiva, ki je pričel nastajati vzporedno z muzejem po drugi svetovni vojni. Ob prenovi so ga izdatno povečali, poiskali varne prostore ter vsebino katalogizirali za lažji dostop. Brez arhiva bi bil muzej le razstava brez zgodb, tako pa je stičišče zgodovine znamke in inspiracije. Vsaka stvar, ki je predstavljena v muzeju ali se komunicira s strani znamke Alfa Romeo, ima temelj v obliki dokumentov, dopisov in načrtov, ki potrjujejo njeno pristnost. Gradivo sega v čase znamke Darracq, še pred rojstvo avtomobilov Alfa Romeo, in dokumentira vse do današnjega dneva. Podatki so na voljo v različnih oblikah, ki ustrezajo svojemu obdobju – na papirju, kasetah, disketah... Dokumentirani niso le avtomobili, temveč tudi razvoj znamke, podjetja in tovarn ter širša situacija, kar je zanimivo tudi za zgodovinarje. Tako ni presenečenje, da vsako leto prejmejo okoli 10.000 prošenj za dostop. Arhiv nenehno dopolnjujejo z



Pravijo, da so Alfine Giulie in Giuliette dobile ime po romantični Romeovi Juliji. To se imensko prav lepo sklada z znamko Alfa Romeo. Morda so bile tudi zato skozi leta, v različnih izvedbah, vedno ljubljenske Italije.



Levo: V ospredju mehanika dirkalnika GP Tipo 512, v ozadju pa skoraj nepremagljiva zmagovalca prvih dveh sezon F1 - Alfa Romea 158 in 159 Alfetta.

Levo spodaj: Prototip Alfe 33 Stradale, ki je mehansko slonela na dirkalnikih Tipo 33 in bila leta 1967 najhitrejši cestni avtomobil v pospeševanju na kilometer.



Zgoraj: Alfa 6C 3000 CM in Giulia TZ2, pod njima dirkalnika Tipo 33 ter najnižje še bolida Formula 1.

Zgoraj levo: Alfa GP Tipo 2 je imela dva vzdolžno vgrajena vrstna šestvaljnika v prednjem delu, Alfa Bimotore pa celo dva vzdolžna osemvaljnika - enega spredaj, drugega zadaj. Prvemu dirkalnik je pomagal dihati en, drugemu pa dva kompresorja.

Zgoraj desno: Za Alfama GTA 1300 Junior in 1750 GTAm vidimo še dve izvedbi dirkalnikov Tipo 33. Razstava namenjena hitrosti in športnim uspehom pa se zaključuje z Alfa 155 V6 Ti, ki je osvojila prvenstvo DTM.

Levo: Alfa 75 je bila le ena izmed več Alfinih modelov, ki so od leta 1951 do danes služili karabinjerjem.



gradivom matične znamke in s številnimi donacijami zbirateljev ter nekdanjih ali sedanjih zaposlenih. Ta dvostranski odnos je zelo pomemben, saj v muzeju nudijo doživetja, zgodbe in podatke, ki se nenehno izboljšujejo.

Tovarna v Areseju je s časom postala nekakšno središče znamke, ki vsebuje muzej, arhiv dokumentacije, zbirko vozil, trgovino z izdelki za ljubitelje, bistro, testno stezo, prostore za dogodke in predstavitve ter območje za predajo novih avtomobilov strankam. Tam se lahko srečajo in spoznajo zbiratelji starih alf, ki so vredne po več milijonov, lastniki mladodobnikov in kupci novih vozil. Pomembna vrednota znamke Alfa Romeo je namreč združevanje interesov in strasti vseh ljubiteljev znamke, ki pa so lahko zelo različni.

Muzej se od prenove nenehno razvija. Vsake toliko predstavijo kaj novega, kot je dostop do arhiva in zbirke. V bodoče bi radi izpostavili tudi veliko zbirko motorjev, ki so bili pri alfi vedno srce avtomobila. Tako lahko čez nekaj časa spet pričakujemo nov razlog za obisk.

Violeta Shehi

VOŽNJA ONKRAJ MEJA

Od otroškega spremljanja dirk MotoGP do dela v svetu mednarodnega motošporta – pot Violete Shehi zaznamujejo strast, radovednost in izrazito globalen pogled. Rojena v Ljubljani je Slovenijo zapustila že zgodaj ter živela, študirala in delala po svetu. Navdihujejo jo besede Leonarda da Vincija: »Najplemenitejši užitek je veselje do razumevanja.« Njena zgodba govori o učenju, gibanju in globoki predanosti športu, ki ga ljubi.

Besedilo: Nataša Grom Jerina, fotografije: Violeta Shehi



»Stara sem bila šest ali sedem let in popolnoma obsedena z dirkami MotoGP.«



Dejali ste, da se je vaša ljubezen do motociklov začela zelo zgodaj. Kaj jo je spodbudilo?

Začelo se je v otroštvu, skoraj instinktivno. Stara sem bila šest ali sedem let in popolnoma obsedena z dirkami MotoGP – televizijo sem dobesedno okupirala samo zato, da sem lahko gledala dirke. Moj oče je bil mehanik in lastnik motociklov, zato so bili motorji ves čas del mojega okolja. Kasneje se je tudi moje poklicno življenje vrtelo okoli avtomobilov in motociklov, tako da se danes vse zdi povsem naravno povezano.

Zdi se, da so potovanja ravno tako pomemben del vaše zgodbe kot motošport. Je bil to vedno načrt?

Da, brez dvoma. Že zelo zgodaj sem vedela, da bom živela v tujini. Vedno sem imela notranjo željo po potovanjih, mednarodnem študiju in delu ter spoznavanju različnih kultur. Pri dvajsetih letih sem se preselila v tujino – najprej v Združene države Amerike, nato na Irsko in pozneje v Združene arabske emirate.

Vaša akademska pot je izjemno raznolika. Kako se je oblikovala?

Gre za nekakšen mozaik. Sprva sem na Irskem študirala gradbeništvo in konstrukcijsko inženirstvo, hkrati pa poslovanje in računovodstvo; zadnji letnik slednjega sem zaključila v sodelovanju z britansko univerzo. Kasneje sem na daljavo končala podiplomski študij mednarodnega poslovanja na univerzi Ulster. Na Irskem sem opravila tudi diplomo s področja upravljanja človeških virov.

Poklicno sem delovala v tehnološkem segmentu turistične industrije, natančneje v segmentu programske opreme kot storitve (SaaS), nato pa prešla v svetovalno delo na področju oblikovanja uporabniške izkušnje v več panogah, tudi v letalstvu. Zato sem se dodatno specializirala še za vodenja produkta. Lahko bi rekla, da sem sledila svoji radovednosti, ne eni sami linearni poti – večdisciplinarnost mi je zelo blizu.

Kaj vas je pripeljalo na Bližnji vzhod?

Selitev v Združene arabske emirate je bila sprva poklicna odločitev, vendar sem ostala, ker mi je okolje iskreno ustrezalo. Je izjemno dinamično in izrazito mednarodno – v takšnih multikulturnih okoljih se počutim domače. Krajši čas sem preživela tudi v Savdski Arabiji, kjer je bil zanimiv izziv prispevati k pro-

jektu Saudi Vision 2030. Zdaj sem ponovno na znani življenjski prelomnici – z vprašanjem, kam naprej.

Mednarodna mobilnost ima tudi svojo ceno.

Kako to usklajujete na osebni ravni?

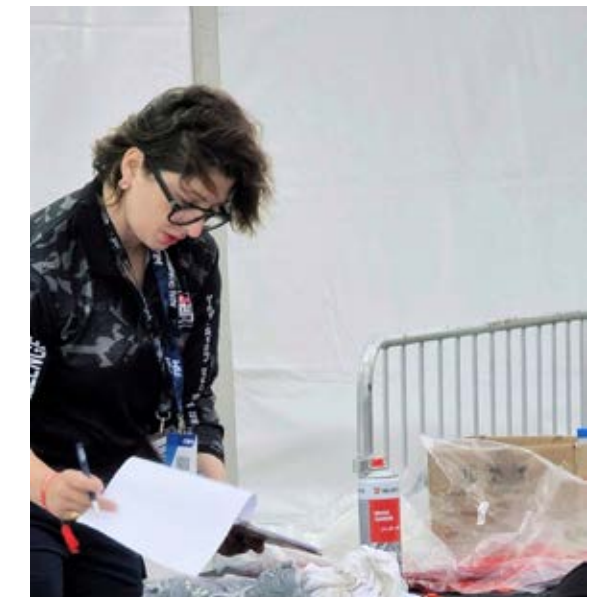
To je najtežji del. Mednarodno življenje pogosto pomeni žrtvovanje odnosov – ne le partnerskih, temveč tudi prijateljskih in družinskih. Sestri vidim morda enkrat na leto, starše še redkeje. Vsi člani moje ožje družine smo v različnih obdobjih živeli v tujini, zato je potreben zavesten trud za ohranjanje stikov in ustvarjanje priložnosti za srečanja v živo. Smo zelo mobilna družina, kar pomeni, da moraš sprejeti, da bližina dobi drugačno obliko.

Vaš vstop v motošport ni bil klasičen.

Kako se je zgodil?

Nikakor ni bil klasičen. Nekdanji sodelavec je delal na dirkališču Yas Marina, jaz pa sem ga obiskala v Abu Dabiju. Omenil je, da ima tisti dan usposabljanje za požarno varnost. Iz čiste radovednosti sem vprašala, ali se lahko pridružim. Skupina je bila že polna, a mi je odstopil svoje mesto.

To je bil moj vstop. Moja prva uradna vloga v motošportu je bila kot gasilska redarka – delala sem na gasilskem vozilu in posredovala ob incidentih. Od



»Z večjim poudarkom na vključevanju žensk se je pojavila potreba po nekom, ki ga zanima ne le udeležba, temveč tudi raziskave, razvoj in dolgoročna struktura.«



tam sem se vključila v področje interventnega odziva in postopoma prešla v druge operative vloge.

Kako so se motocikli znova profesionalno vrnili v ospredje?

Motošport v Združenih arabskih emiratih je močno usmerjen v štirikolesna vozila, zato je bilo moje začetno delo predvsem povezano z Mednarodno avtomobilistično zvezo (FIA) prek nacionalne zveze. Obstaja pa reli, ki ga skupaj upravljata FIA in Mednarodna motociklistična zveza (FIM), in prek tega sem postopoma prešla k motociklističnim dogodkom.

Hkrati sem svoj čas in sredstva vlagala tudi v udeležbo na mednarodnih prireditvah, kot sta World Superbike in MotoGP, kjer sem pogosto prostovoljno delovala v tehničnem oddelku na dirkališčih, denimo v Portimãu. Tako sem vzpostavila odnose z mednarodnimi tehničnimi direktorji in šport začela razumeti na globlji ravni.

To vas je pripeljalo do vloge znotraj FIM. Zakaj je bilo to imenovanje pomembno?

Imenovana sem bila v času, ko tehnična komisija FIM še nikoli ni imela ženske predstavnice. Z večjim poudarkom na vključevanju žensk – zlasti prek novih pobud na področju ženskih krožnih dirk – se je pojavila potreba po nekom, ki ga zanima ne le udeležba, temveč tudi raziskave, razvoj in dolgoročna struktura.

Moje imenovanje je bilo rezultat pravega trenutka, vztrajnega angažmaja in iskrene predanosti. Naslednje leto se mi je pridružila še ena ženska, kar kaže na napredek, vendar gre še vedno za razmeroma novo poglavje.

Ste tudi aktivna motoristka. Kaj vam danes pomeni vožnja?

Vozim Hondo CBR 600 RR – to je moj motocikel, moja stalnica. Vozim po cesti in na dirkališču. Kratek čas sem se preizkušala tudi v vožnji po puščavi, vendar sem se zavestno odločila, da s tem preneham. Večina resnih poškodb med ljudmi, ki jih poznam, je povezana z vožnjo izven cest in nepredvidljivim terenom, zato sem





presodila, da tveganje izgube sezone – ali več – zaradi poškodbe zame ni sprejemljivo.

Večina ljudi predvideva, da iščem adrenalin, vendar je ravno nasprotno. Motociklizem zahteva brezkompromisno zbranost, natančnost in pozornost do detajlov – ne le zaradi preživetja, saj so napake lahko usodne, temveč tudi zaradi stalnega napredka. Izpopolnjuje mojo notranjo usmerjenost k nenehnemu izboljševanju in mi omogoča mentalno umirjenost, ki jo je v vsakdanjem življenju težko doseči. Na nek način je to oblika meditacije. In preprosto – prinaša mi veselje.

Delo v svetu motošporta v veliki meri temelji na prostovoljstvu. Kako zahtevno je to v praksi?

Izjemno zahtevno. Strast je nujna – brez nje tega preprosto ne moreš početi. Rekla bi celo, da gre za določeno mero obsedenosti. Približno sedem mesecev na leto nimam niti enega prostega dne. Ves letni dopust porabim za udeležbo na dirkah, doma in v tujini. Potovanja dodatno povečajo časovni pritisk in izčrpavajo mojo energijo.

Hkrati moraš nameniti čas študiju pravilnikov, rednemu spremljanju sprememb v objavljenih dokumentih, nedavnih odločitvah ter širšega razvoja panoge. Brez fleksibilnosti v poklicnem življenju – ali razumevajočega vodstva – to postane skoraj nemogoče. Priznanje je pomembno za ohranjanje takšne ravni predanosti.

Odkrito govorite o izzivih vključevanja mladih. Kaj se mora spremeniti?

Izziv ni specifičen za motošport – je širši družbeni pojav. Mlajše generacije drugače dojemajo delo, prostovoljstvo in lojalnost. Ne moremo pričakovati enakih vzorcev predanosti, če izkušnja ni smiselna, vključujoča in nagrajujoča.



Ključ je delo na osnovni ravni. Mednarodne zveze ponujajo okvirje in smernice, vendar se vključevanje mladih dogaja lokalno – prek nacionalnih zvez, klubov ter vse bolj tudi prek turističnih in razvojnih strategij držav.

Ali obstajajo primeri dobre prakse?

Katar je odličen primer. Razvoj motošporta je tam del nacionalne športne strategije, katere cilj je uveljaviti državo kot gostiteljico velikih dogodkov in globalno središče vrhunske pripravljenosti ob konkretnih finančnih vlaganjih. Zato tam obstajajo mladinska prvenstva in razvojne poti.

Tudi v Združenih arabskih emiratih so pobude, kot je Abu Dhabi Baja Challenge, pokazale, kaj je mogoče doseči. V dveh letih je udeležba skokovito narasla in pritegnila ljudi, ki prej niso nikoli tekmovali. Program je prejel celo mednarodno priznanje. To je model, ki deluje: dostopnost, struktura in priložnost.

Kako vidite prihodnost motošporta?

Prihodnost je odvisna od ravnotežja – med globalnim upravljanjem in močno lokalno dejavnostjo. Sama strast ni dovolj. Potrebujemo razvojne poti, mentorstvo, priznavanje in prilagodljivost. Če to dosežemo, šport ne bo le preživel – temveč se bo razvijal.

Zgodba Violete Shehi kaže, da motošport ne gradijo samo dirkači, temveč tudi tisti, ki v ozadju vlagajo svoj čas, znanje in energijo. S svojo kariero, ki presega meje panog, predstavlja novo generacijo voditeljev, ki jih združujejo mednarodne izkušnje, tehnično razumevanje in iskrena strast. V športu, ki se sooča s hitrimi spremembami, njena pot poudarja preprosto resnico: prihodnost motošporta je odvisna od ljudi, ki so se pripravljene nenehno učiti, velikodušno prispevati in razmišljati onkraj nacionalnih ter generacijskih meja.



Z Violeto sva se srečali v Lyonu na zasedanju komisij FIM in seveda večer izkoristile za klepet.



Gašper &

Volvo 245 karavan

GARSONJERA NA KOLESIH



Z družino Vauh smo skoraj sosedje. Dobro se razumemo, saj je njihov odnos do avtomobilov podoben našemu. Imajo dva sinova, ki sta se, potem ko sta prišla do voznških dovoljenj, vsak vozila s svojo malo športno hondo ali mazdo. Potem se je na dovozu pojavil znak, na katerem je bila štoklja. Približno takrat sem na njihovem parkirišču zagledal velik volvov karavan – eden tistih, za katere pravim, da so jih risali z ravnilom.

Besedilo: Emil Šterbenk

Fotografije: E. Šterbenk, arhiv Vauh, Volvo

Ja, Gašper je postal mladi očka in športna honda z dvojimi vrati in manj kot 200-litrskim prtljažnikom ter pošteno trdim podvozjem vsekakor ni družinski avtomobil. Na drugi strani volvov karavan ob visoki ravni udobja ponuja ogromno prostora, da o varnosti niti ne govorimo – to pa vedno iščemo, kadar gre za otroke. Gašper ni nobena izjema, saj si večina mladih očkov po rojstvu otroka omisli družinski avto.

Po poteh dedka in očeta

Gašper se je rodil v podjetniški družini, kjer so avtomobili vedno tema razmišljanja in pogovora, njihovo popraviljanje pa daje kruh že tretji generaciji. Po končani osnovni šoli ni dolgo premišljeval, kje bo nadaljeval šolanje. Vpisal se je na Šolski center Velenje in izbral smer avtoserviser. Za to smer se je odločil zavestno, saj so doma vsi avtokleparji ali avtoličarji in je zelo koristno v podjetju imeti še kak drug profil. Prakso je opravljal v domači delavnici, njegov mentor pa je bil oče Simon. Tako se je dejansko izučil dveh poklicev, saj je moral poprijeti za vsako delo – avtomehanično in avtokleparsko oziroma avtoličarsko, seveda pa se tudi metli in čiščenju delavnice ni mogel izogniti. Po končanem šolanju ostaja v družinskem podjetju in pove, da mu je delo všeč, čeprav je zahtevno.

Ko sta brata Gašper in Miha Vauh pridobila voznški dovoljenja, sta si omislila vsak svojega športnika: Hondo CRX VTi in Mazdo MX5 Miato.



Začetnik družinske dejavnosti

Gašperjev dedi, Roman Vauh, je bil začetnik avtokleparske obrti, pravi mojster stare šole. Začel je v časih, ko rezervni deli niso bili tako dostopni kot danes. Tako dolgo je udarjal po pločevini, da je izdelal ustrezno zaplato, s katero je zamenjal zarjaveli del. Po potrebi je izdelal tudi celoten blatnik ali pa celo masko, ki so jo potem kromirali. Za tega Mercedes-Benz 220 je izdelal zadnji desni blatnik in masko. Oboje je videti kot originalen rezervni del. Kako se maska drži po dveh desetletjih, je preveril, ko ga je lastnik restavriranega Mercedes 220 prišel obiskat. Oče sicer ne dela več, občasno pa pride pogledat, kako gre delo od rok 'mladincem', in jim da kakšen nasvet.

Prvi lastni avtomobil in projekt

»Prvi avto, ki sem si ga omislil, je bila Honda CRX VTi. Imel sem jo predvsem za zabavo – kdo pa pri mojih letih ne bi bil navdušen nad malim, a zelo poskočnim športnim avtomobilom. To je bila tretja generacija tega modela in mali 1,6-litrski motor je zmožal neverjetnih 160 konjskih moči,« mi na začetku pogovora s svetlečimi očmi pove Gašper.

»Ne le mladeniči, tudi starejši možakarji z veliko bencina v krvi, kakršen sem tudi jaz, bi z veseljem sedli za volan te mini rakete,« sem mu odvrnil z enako mero navdušenja. »Na koncu se je nakup te honde izkazal za zelo pametno potezo. S stanjem karoserije nisem bil zadovoljen, saj jo je poškodovala toča. To je bil moj prvi poskus odpravljanja posledic toče s 'hladnim' popravilom. Poškodbe so bile prevelike, zato sem jo vseeno moral na novo polakirati. To je bil prvi res moj projekt – od začetka do konca sem vse naredil sam in se pri tem

Med popravilom honde se je Gašper veliko naučil, prelakiral pa jo je, ko je oče (in šef v eni osebi) bil na dopustu.



Oče je šel po dedkovih stopinjah

Simon, Romanov sin, je sledil očetovemu zgledu, a ubral drugačno pot, saj se je šel učiti v Avstrijo, kjer so imeli bistveno več prakse in namesto počitnic polovico krajši letni dopust. Tam se je poklica izučil v tolikšni meri, da mu je šef za maturitetno nalogo zaupal pripravo in lakiranje prestižnega modela Rolls Royce Silver Shadow.

Pred leti so se Vauhovi preselili iz Velenja v Slatine (pri Šmartnem ob Paki) in vesel sem, da sem Simona spoznal in da mi je najprej pomagal pri pripravi, potem pa v svoji lakirnici polakiral moj Mercedes-Benz W 123 ter poskrbel za njegov tako rekoč tovarniški videz.

veliko naučil. Najboljše pri tem je bilo, da sem delal čisto neobremenjeno – bo, kar bo. Kadar popravljajš avto za stranko, nikoli ne moreš biti popolnoma sproščen. Želiš opraviti najboljše delo, kar je težko, ker se vedno mudi. Potem je tukaj še šef; verjetno bi bilo enostavnejše, če šef ne bi bil obenem še moj oče,« s precej manj širokim nasmehom pove Gašper.

Res družinsko podjetje

V Avtoličarstvu Vauh so zaposleni oče Simon, mama Živa in oba sinova. Simon o tem pravi naslednje: »To je moja zgodba in svojih fantov ne bi rad na silo držal v tem poslu. Zaenkrat delamo vsi, a če bosta menila, da bi raje počela kaj drugega, ju ne nameravam zadrževati. Pomembno je, da človek dela tisto, kar mu je všeč, in da pri tem uživa. Avtoličarstvo je res zahteven posel, saj moraš isto operacijo ničkolikokrat ponoviti, da prideš do dovolj dobrega rezultata, so pa dnevi (tako kot pri vsakem poslu), ko rezultata ni in ni. In ravno zaradi takšnih dni je nujno, da imaš svoje delo rad.«

Gašper se v tem poslu vidi tako sedaj kot v prihodnosti, saj ga dobri rezultati izpopolnjujejo. Poleg tega mu utečena obrt omogoča zanesljiv dohodek, ki ga kot glava mlade družine s štirimesečno hčerko nujno potrebuje.

Starodobni volvo

»Volvo 245 karavan mi je bil od nekdaj zelo všeč. Ko sem izvedel, da bom postal očka, sem naletel na oglas na portalu avto.net. Nisem dosti premišljeval in prodajalca takoj poklical. Po temeljitnem ogledu sem se za nakup zlahka odločil,« z velikim žarom Gašper začne poglavje o svoji novi pridobitvi.

Prejšnji lastnik z Dolenjske je rabljenega volva z nekaj manj kot 300.000 prevoženimi kilometri kupil v Italiji in ga pri nas vozil vsega tri leta. Veliki karavan je dobro ohranjen in ne kaže niti svojih let, niti prevoženih kilometrov.

»Najbolj me je navdušilo ogromno notranjega prostora. Vrata za dostop do zadnje klopi se na široko

odpirajo. Ne le prostor za kolena, razkošna je tudi notranja višina. Za zadnjo klopjo je ogromen prtljažnik, kamor ob vsej krami, ki je potrebna za štirimesečno hčerko, igraje spravim še kletko za psa,« niza Gašper razloge za nakup.

Volvova serija 200

Pri Volvu so leta 1974 javnosti predstavili serijo 200, ki so jo dodatno razdelili na seriji 240 in 260. Po obliki in velikosti se avtomobili skoraj niso razlikovali. Serijo 240 so poganjali štirivaljni, serijo 260 pa šestvaljni motorji. Novinci so bili izpeljanka predhodne serije 100 z enako (klasično) zasnovo: motor spredaj, pogon zadaj. Obe seriji sta spadali v zgornji srednji razred, čeprav bi jih (predvsem po dolžini) zlahka uvrstili v zgornjega. Avtomobile so izdelovali kot dvovratne in štirivratne limuzine (240, 242, 244) ter karavane (245).

V ameriški reviji Car and Driver so volva testirali leta 1980 in o njem navdušeno pisali (članek so povzeli pri Avtomagazinu): »Zakaj nam je všeč? Hvala, ker ste to

Prtljažnik je že ob postavljenih zadnjih sedežih gromozanski (1.200 l), na stropu je dvignjena močna kovinska cevna pregrada.



Gašper ne more skriti veselja, s katerim vozi 35-letnega volva.

»O zaključku proizvodnje so sicer začeli razmišljati že v začetku osemdesetih let, a ker so ljudje avtomobile kupovali, so jih izdelali več kot 2,8 milijona.«

vprašali. Kajti Volvo 244 GL nam je zares všeč in bomo tudi povedali, zakaj! Prvič zato, ker je to izredno dobro narejen avtomobil, namenjen dobri, varni in udobni vožnji. Drugič zato, ker je v njem toliko prostora, da bi iz dveh lahko mirne duše sestavili dnevno sobo. In tretjič zato, ker je pravi užitek pritiskati na njegovo sklopko. Hočemo reči, da tako dobre sklopke še nismo srečali.«

Razumem navdušenje Američanov, ki v tistih časih ročnega menjalnika že skoraj niso več poznali, saj se tudi po mojih izkušnjah ta volvo izjemno lepo pelje, da o gladkem pretikanju sploh ne govorim.

Poleg tega so pohvalili še marsikaj drugega: »Volvo je krasen primersek severnoevropskega avtomobila, ki je iz leta v leto boljši in kakršnega ne bodo v Detroitu nikoli znali narediti. Pri Volvu ponujajo udobje velikega formata s štirivaljnim motorjem, ki čisto zadošča tudi takrat, kadar se hočete daleč in razmeroma hitro peljati. Sedeži so skoraj tako dobri kot v Porscheju 928, toda v volvu je moč tudi z dolgimi nogami sedeti na zadnji klopi in vstopiti ter izstopiti brez težav. Nismo se torej čudili, ko smo slišali, da je prav ta avtomobil postal nekakšen neuradni, a skoraj obvezni prevozni artikel evropskih akademikov, zdravnikov in podobnih posameznikov, ki ne nasedejo mercedesovi zvezdi, ampak kupijo tisto, kar je manj bleščavo, pa morebiti celo boljše. Pri Volvu se je v zadnjih letih marsikaj zgodilo. Morda komu ni všeč, ker so njihovi avtomobili še vedno veliki, in to v času, ko vse, kar je namenjeno cestnim prevozom, postaja manjše. Toda naši testi o ekonomičnosti Volva 244 GL dokazujejo, da je strah ob tem odveč. Težko bi bolje združili eleganco, udobje, zasnovo, zmogljivost, lego na cesti in celo prestižnost.«

Serija 200 je dočakala polnoletnost

Serijo 200 so pri Volvu izdelovali vse do leta 1993, torej 19 let. O zaključku proizvodnje so sicer začeli razmišljati že v začetku osemdesetih let, a ker so ljudje avtomobile kupovali, so jih izdelali več kot 2,8 milijona. Leta 1982 so opustili serijo 260, štirivaljniki pa so ostali. Modele so redno posodabljali, večjo prenovo (facelifting) pa so jim namenili v letu 1979. Takrat so pri vseh modelih polepšali prednji del (pravokotni žarometi namesto okroglih),



PRVA ZGORAJ V serijo 200 so vgradili številne varnostne elemente iz konceptnega varnostnega avtomobila (Volvo Experimental Safety Car), ki so mu v volvovem muzeju namenili veliko pozornost. **DRUGA ZGORAJ** Modeli 240 so ob začetku proizvodnje imeli okrogle žaromete.

Tretjina izdelanih volvov serije 200 je bilo karavanov.



Osnovni tehnični podatki za Volvo 245 L, letnik 1991

Oblika karoserije	Samonosna, karavan, za 5 oseb, 5 vrat
Motor	Bencinski štirivaljni vrstni, štiritaktni, OHC, vodno hlajen
Prostornina (ccm), moč (kW/KM/ pri vrt./min)	1.986, 85/116 pri 6.000
Največji navor (Nm pri vrt./min)	157 pri 4.500
Prenos moči	Enokolutna suha sklopka, 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik, pogon na zadnji kolesi
Podvozje	Spredaj posamični obesi (MacPherson) s prečnim stabilizatorjem, zadaj toga prema z ločenim diferencialom (De Dion) s prečnim stabilizatorjem
Zavore	Kolutne servo spredaj in zadaj, ročna mehanska na zadnjih kolesih
Mere: dolžina×širina×višina (mm)	4.785×1.707×1.460
Medosna razdalja (mm)	2.640
Posoda za gorivo (l)	60
Masa praznega/polnega vozila (kg)	1.400 / 1.950
Pnevmatike	185/70 HR 14
Zmogljivosti: najv. hitrost (km/h),	175
pospešek od 0 do 100 km/h (s),	12
poraba goriva l/100 km (tovarna)	9,7

Zelo iskan starodobnik serije 200 je Volvo 262C, ki so ga izdelali le v dobrih 6.000 primerkih.



pri limuzinah pa še zadnji del. Konec leta 1991 so ob drugem večjem faceliftingu (niti dve leti pred zaključkom proizvodnje) naredili kar 160 sprememb od ogrevanih vzratnih ogledal do varnejših sedežev. Avtomobile Volvo serije 200 so poganjali različni motorji. Prvi štirivaljniki so bili že zasnove OHV, a so jih hitro nadomestili s sodobnejšimi motorji OHC, ki so jih sproti prilagajali strožjim okoljevarstvenim zahtevam. Najmočnejši različici je pomagal turbo polnilnik. Šestvaljnike oblike V so razvili skupaj z Renaultom in Peugeotom, dizelske šestvaljnike pa so nabavljali pri Volkswagnu.

SPODAJ Ko se žarometa umažeta, enostavno poženemo brisalca.
DESNO Če dodatnega kontaktnega ključa ni v reži, se ne bomo nikamor peljali.



ZGORAJ Enostavna in pregledna armaturna plošča – materiali so kakovostni, saj čas na plastiki ni pustil nobenih razpok.
LEVO Glede na odlično stanje voznikovega sedeža ne bi nikoli pomislil, da je za volvom več kot 300.000 kilometrov poti.



Gašper pove, da ga je motor, ki na papirju zmore 'le' 116 'konjičkov, s svojimi zmogljivostmi prijetno presenetil, le apetit ima (pre)velik, a saj je starodobnik.

DESNO Vožnja čez hitrostne ovire ('ležeče policaje') pri dovoljenih 30 km/h ni prav nič stresna – niti za avto, niti za voznika – visoka šola udobja.



Zakaj starodobnik?

»Kot otrok in mladostnik nisem bil pretirano zagnan za kolesa in mope, avtomobili pa so me zanimali. Pri nas smo se lotili tudi starodobnikov in ti so mi bili od nekdaj všeč. Oče je velik ljubitelj vesp in ravno se trudi z najnovejšo pridobitvijo, kateri želi ohraniti patino, ki jo je dobila skozi desetletja. Moj prvi starodobnik je bila Honda CRX VTi, ki sem jo sedaj nadomestil z volvom. Z njim imam načrte: nič takšnega, da bi pokvaril njegovo avtentičnost, ampak samo malo igranja s folijo, da ne bo čisto vsakdanji. Ko sem 'umetni inteligenci' razložil, kaj bi rad, je generirala tole sliko in tako nameravam polepšati svoj avtomobil. In res bo starodobnik, za vsak dan namreč imam električno Škodo Elroq,« pojasni Gašper.

Zdaj pa na cesto

Najprej sva si avtomobil podrobneje ogledala. Ni čudno, da so mu nadel vzdevek opeka, saj ima resnično ostre in ravne linije. Ker gre za različico Polar, namesto kromiranih okraskov prevladuje motna črnina. Kromasti so samo kljuke na bočnih vratih, poševna črta na maski, tečaja zadnjih vrat in ključavnice na vratih. Polar je bila redka različica v letih 1991 in 1992, ki so jo prodajali predvsem v Italiji. Za najvišjo stopnjo varnosti sta prednji in zadnji del zmečkljiva, sedeži so opremljeni z masivnimi naslonjali za glavo, pokrov motorja ima varnostni mehanizem zapiranja, za zadnjo klopjo je močna mreža (pravzaprav cevna rešetka), ki prepreči prtljagi, da bi ob nesreči 'poletela' v potniški prostor, del varnostne opreme pa je tudi dodatni kontaktni ključ, ki onemogoča vžig motorja. Skoraj bi pozabil na brisalce žarometov.

Gašper je sedel na voznikov sedež in pognal motor, ki je gladko stekel. Prisedel sem na udoben prednji sedež in užival v vožnji. Ta je pri sodobnih avtomobilih malce tišja, a manj udobna. Vzmetenje odlično blaži udarce s ceste, obenem pa je osredotočeno na varnost. Na kolesih so pnevmatike 185/70 R 14, ki prav tako pripomorejo k udobni vožnji. Prednja sedeža lepo objameta telo in sta ravno prav mehka oziroma trda, predvsem pa tudi obilnejšim osebam nudita dovolj prostora. Prostora sem imel dovolj prav tako na zadnji klopi, kamor sem sedel, da sem fotografiral armaturno ploščo. Predvsem pa nisem na nobenem sedežu imel težav pri vstopanju ali izstopanju.

Hitro bi se navezal nanj

Ko me je Gašper povabil za volan, mi ni bilo treba dvakrat reči. Takoj sem našel ustrezen položaj in se zagledal v armaturno ploščo. Lepi analogni instrumenti, kakršnih ne delajo več. Voznik ima na voljo najpomembnejše informacije, ne pa množico nepotrebnih, nepomembnih in včasih celo motečih podatkov. Vse komande so na dosegu rok in že po nekaj kilometrih vožnje jih vsak obvlada. Polar ima tudi klimatsko napravo in odlično gretje – saj je vendar



»Čeprav števec kaže skoraj 315.000 prevoženih kilometrov, nisem slišal nobenega ČRIČKA.«

'severnjak'. Čeprav števec kaže skoraj 315.000 prevoženih kilometrov, nisem slišal nobenega črička. Tudi podvozje ne oddaja šumov ali ropota na luknjasti cesti – očitno so za avtomobil dobro skrbeli. Pedal sklopke sicer prijemlje precej visoko, a ni nobenih znakov, da bi drsela, in pri prestavni ročici se čuti malo zračnosti. Zavore zanesljivo in enakomerno prijemljejo, glede na občutek na volanu pa bi rekel, da vozim nov avto. Navdušuje tudi motor, s katerim velik karavan pospešuje bolj živahno, kot sem pričakoval. Ker ga bo mladi lastnik uporabljal kot starodobno vozilo, mu bo lahko še leta v veselje, ne da bi moral vanj pretirano vlagati.

Gašper, naj ti volvo dobro služi in uživaj v njem s svojo mlado družino. Tudi posel naj vam dobro teče in želim ti, da se vsako jutro na delo pelješ z nasmehom.

Literatura in viri:

<https://svamz.com/volvo-serija-200-50-let-trzno-najbolj-uspesnega-volva/>
Volvo 244 GL, sposojeni test (Car and Driver) Avto magazin, 25. 6. 1980, Ljubljana.

<https://motor-car.net/volvo/item/13841-volvo-200-series>



WARTBURG SPORTWAGEN TIP 313/1

Pozabljeni lepotec, ki je že leta 1958 navdušil na avtomobilskem salonu v New Yorku ter prejel laskavi naziv »najlepši evropski osebni avtomobil«

Tekst: Franci Škrjanec, Viri: Automobile Welt Eisenach, Internet

Foto: Internet

Najlepši evropski osebni avtomobil

Fahrzeugfabrik Eisenach je prvotno ime znamke Wartburg, ki jo je že leta 1896 ustanovil nemški izumitelj, poslovnež in industrialec Heinrich Ehrhardt. Tako kot številni takratni tovarnarji se je najprej ukvarjal s proizvodnjo koles in kratkocevnega orožja (predvsem pištol) ter se na začetku avtomobilizma preusmeril v proizvodnjo osebnih vozil.

Wartburg je ime palače na hribu blizu mesta Eisenach, ki velja za eno najlepših romanskih zgradb v Nemčiji, našla pa je tudi svoj prostor v znaku avtomobilske znamke. Ime Wartburgwagen se v avtomobilizmu pojavi že zelo zgodaj, natančneje leta 1899 kot prvi avtomobil, izdelan v tovarni Fahrzeugfabrik Eisenach. Šlo je za preprost avtomobil z dvovaljnim bencinskim motorjem, največjo hitrostjo 50 km/h, dvema sedežema in parom žarometov, kar pomeni, da je za tisto obdobje šlo za povsem „normalno“ vozilo. Kljub temu pa ta avtomobil tovarna ni razvila sama, temveč gre za licenčno izdelano vozilo francoske znamke Decauville.

Eisenach, ne pa München

Eisenach je tako hkrati rojstni kraj še ene avtomobilske znamke, in sicer BMW-ja. Leta 1928, ko je omenjena znamka odkupila lokalno podjetje in so pod svoje okrilje vzeli znamko Dixi, so začeli izdelovati svoje avtomobile in motocikle. Ime Dixi je bilo sicer že kmalu opuščeno, namesto tega je BMW začel za svoje avtomobile uporabljati številčne oznake.

BMW je proizvajal v Eisenachu vse do leta 1942. Takrat se je proizvodnja ustavila zaradi druge svetovne vojne, po koncu te pa je mesto padlo v roke Sovjetske zveze in nastopili so drugi časi. Še nekaj let po vojni so namreč novi lastniki podjetja pod nemškim imenom Sowjetische AG Maschinenbau Awtowelo in Werk BMW Eisenach proizvajali vozila znamke BMW. To je trajalo vse do leta 1952, ko je bilo pravnih zapletov konec. BMW je končno zagnal proizvodnjo osebnih vozil v bavarski prestolnici, obstoječa tovarna pa je dobila novo ime EMW ali Eisenacher Motorenwerk.

Prva prototipna vozila in motorji, nastali pod novim vodstvom (podjetje je v celoti prešlo v državno last), so bili izdelani na osnovi znamke DKW, tako pa je ostalo tudi po letu 1956, ko sta na cesto zapeljala prva avtomobila z



Wartburgwagen je bil tudi edini avtomobil, ki je nastal pod okriljem družine Ehrhardt, saj se je ta leta 1903 umaknila zaradi finančnih težav, kar je botrovalo prekinitvi licence za izdelavo francoskih vozil.

Novemu vodstvu je vseeno uspelo obdržati podjetje nad gladino. Ne le to – nastala je serija vozil, osnovanih na modelu Austin Seven in znanih pod imenom Dixi. Gre za znamko vozil, ki jo je dobri dve desetletji pozneje zaradi finančnih težav, povezanih s plačilom reparacij po prvi svetovni vojni, skupaj s celotno tovarno iz rok vmesnega lastnika, podjetja Gothaer Waggonfabrik, odkupil BMW.

Proizvajalec:	Wartburg
Obdobje proizvodnje:	1957–1960
Karoserija:	kabriolet
Mere:	
dolžina:	4360 mm
širina:	1570 mm
višina:	1350 mm
Medosna razdalja:	2450 mm
Teža:	930 kg
Pogonski sklop:	
motor:	0,9-litrski, trivaljni, dvotaktni
moč:	37 kW (49,6 KM)

Splošni podatki Wartburg 313/1

imenom Wartburg, in sicer Type 311 in 312. Ime Wartburg je bilo tako znova obujeno, že prva modela pa sta bila deležna zaščitnega znaka njunih naslednikov: dvotaktnega bencinskega vodno hlajenega motorja. Oba avtomobila sta postala ljubljenca kupcev in verjetno samega režima. Tako sta v nekaj letih iz proizvodnje izrinila vse preostale večje in dražje modele. Ideja takratnega političnega sistema je bila, da so lahko avtomobili in motocikli izključno dvotaktni.

Vzpon, padec in konec proizvodnje

Idejo dvotaktnega motorja je pozneje prevzel njun naslednik, Type 353. Avtomobil je bil oblikovan povsem na novo z veliko bolj ostrimi linijami in, čeravno dvotaktnim, vseeno nekoliko večjim motorjem. Zasnova vozila je bila sodobna, čeprav na prvi pogled ni dajalo takšnega vtisa. Tudi proizvodnja avtomobila se je močno modernizirala. Večino sestavnih komponent so namreč pri Wartburgu sestavili v tovarni s pomočjo precej napredne tehnologije – le nekaj malega je ostalo še iz časa BMW-ja.

Type 353 je na trg zapeljal leta 1966, na voljo pa je bil v treh karoserijskih izvedbah – kot limuzina, karavan in dostavno vozilo – ter tremi motorji z močjo od 50 do 57 'konjev' (med 37 in 43 kilovatov). Žal pa je bil to tudi zadnji avtomobil znamke. Če je bil ob prihodu na trg še precej sodoben avtomobil (po zaslugi maloserijskega športnika Melkus RS 1000, ki mu je dal tudi osnovo), pa je Type 353 hitro postalo zastarelo in neučinkovito vozilo. Sledil je njegov zaton, s tem pa tudi konec znamke. Rešilna bilka se je podobno kot pri Trabantu pojavila leta 1988 v obliki 1,3-litrskega motorja, ki ga je Volkswagen sicer že vgrajeval v golfa druge generacije, a prave rešitve ni bilo.



Konec Wartburga je prišel leta 1991 po združitvi obeh Nemčij. Po zaslugi zahodnonemških avtomobilskih znamk in napredne tehnologije za Wartburg enostavno ni bilo več prostora . Proizvodne hale so tako prešle v roke znamke Opel, Wartburg pa je ostal le še zgodovina.

Wartburg Sportwagen tipa 313/1 je bil avtomobil, ki ga je proizvajalo podjetje Automobilwerk Eisenach v Vzhodni Nemčiji med letoma 1957 in 1960. Ta dvosedežni kabriolet, znan tudi kot Wartburg Sport ali Wartburg 313/1, je bil zasnovan na Wartburgu 311.

Ta novi Wartburg se je z dolgim pokrovom motorja, stranskimi izstopajočimi prezračevalnimi odprtini in usnjeno notranjostjo opazno razlikoval od standardnega Wartburga 311 predvsem zaradi podolgovatega profila. Na avtomobilskem salonu v New Yorku leta 1958 je Wartburg 313/1 prejel naziv "najlepši evropski osebni avtomobil". Med njegovimi najvidnejšimi lastniki so bili Manfred von Ardenne, Eberhard Cohrs, Otto Grotewohl in Karl-Eduard von Schnitzler.

Moč motorja so s standardnih 37 KM pri Wartburgu 311 povečali na 50 KM pri 4500 vrtljajih na minuto, kar je omogočilo doseganje največje hitrosti 140 km/h. Vgrajen je bil štiristopenjski menjalnik s sinhronizacijo med drugo in četrto prestavo.

Moč je bila med drugim dosežena z dvojnimi uplinjačem in kompresijskim razmerjem, ki se je povečalo s 6,7 : 1 na 7,9 : 1. Trivaljni, dvotaktni motor s prostornino 900 cm3 (premer 70 mm, hod 78 mm) in termosifonsko vodno hlajenje sta ostala praktično nespremenjena.

»Wartburg Sportwagen tipa 313/1 je bil avtomobil, ki ga je proizvajalo podjetje Automobilwerk Eisenach v Vzhodni Nemčiji med letoma 1957 in 1960.«





Avtomobil je imel šasijo, opremljeno s spodnjim sprednjim vzmetenjem z dvojnimi prečnimi vodili in zadnjim vzmetenjem z nihajno osjo (ki ga je DKW predstavil pred vojno). Vgrajeni so bili tudi prečne listnate vzmeti na sprednji in zadnji osi, hidravlični teleskopski amortizerji in bobnaste zavore na vseh štirih kolesih.

Wartburg 313/1 je predstavljal vrhunec raznolike ponudbe vozil, ki jih je proizvajalec takrat ponujal. Vedno je bil opremljen s snemljivo jekleno trdo streho, od leta 1958 naprej pa je bila na voljo tudi različica s snemljivo mehko streho. Ta športni avtomobil je bil serijsko pravi dvosed.

Predelava v konfiguracijo 2+2 je bila možna, vendar zelo redka. Vozilo so sprva izdelovali v tovarni v Eisenachu (1957/1958), nato leta 1959 v tovarni Karosseriewerk v Dresdnu in ponovno leta 1960 v glavni tovarni v Eisenachu. Skupno je bilo izdelanih 469 enot, od tega jih je 143 bilo izvoženih, osem od njih v Združene države Amerike. Prvotna cena je bila 19.800 vzhodnonemških mark / 9.620 zahodnonemških mark. Leta 1959 se je cena v Zahodni Nemčiji znižala na 8.625 zahodnonemških mark.



Wartburg 313/2 HS (prototip)

»Predstavljal je vrhunec raznolike ponudbe vozil. Vedno je bil opremljen s snemljivo jekleno trdo streho, od leta 1958 naprej pa je bila na voljo tudi različica s snemljivo mehko streho.«

Leta 1961 je bil v Eisenachu interno predstavljen potencialni naslednik Wartburga 313/1. Razvoj tega vozila se je začel že leta 1959. Prototipi so bili razviti vzporedno s prototipom P100. Medtem ko je bil P100 razvit kot skupni projekt podjetja AWE iz Eisenacha in podjetja VEB Sachsenring iz Zwickaua, so prototipe Wartburga 313/2 HS izdelovali izključno v Eisenachu. Tako kot Wartburg 313/1 so bili tudi to športni avtomobili s snemljivo trdo streho. Ena od razvojnih specifikacij je bila, da morajo ta vozila proizvesti 60 KM in tehtati največ 850 kg. Načrtovani motor je bil dvotaktni trivaljni motor s prostornino 992 ccm in močjo 60 KM. Hkrati so razmišljali tudi o vodno hlajenem šestvaljnem bokserskem motorju s prostornino 1088 ccm, razvitem v Eisenachu. Oba motorja bi bila nameščena pred zadnjo osjo. Ta koncept se je izkazal za tehnično neizvedljivega. Poleg tega so bila dela na prototipu P100 ustavljena. Eden od treh prototipov tipa 313/2 je na voljo za ogled v zbirki muzeja Automobile Welt Eisenach (AWE-Stiftung).

Lancia Stratos



Ena legend avtošporta je brez dvoma Lancia Stratos. S Ferrarijevim motorjem je bila prava nočna mora drugih proizvajalcev tekmovalnih avtomobilov. Ta vrhunski športni avtomobil s sredinsko umeščenim motorjem in radikalno futuristično obliko je bil prvič predstavljen leta 1971 na avtomobilskem salonu v Torinu.

Besedilo: Franci Škrjanec

Viri in fotografije: Internet

Še preden pridemo do legendarnih modelov Lancia Stratos in Lancia 037, je v svetu relija blestel kupe Lancia Fulvia. V svojih najboljših dneh je bilo podjetje Lancia inovator, ki je izdelovalo avtomobile, kakršnih na trgu ni bilo. Kupejevska različica modela Fulvia ni bila prav nobena izjema, saj je bila še posebej primerna za dirkanje. Lancia se je z njo vrnila v motošport, zmagala vsako sezono od leta 1965 do 1973 na italijanskem prvenstvu v reliju, leta 1972 pa tudi na mednarodnem prvenstvu konstruktorjev (predhodniku WRC). Tovarno Lancia je leta 1906 v Torinu ustanovil Vincenzo Lancia, leta 1969 je postala del koncerna Fiat. Znamka slovi po bogati tradiciji na reli tekmovanjih in po tehničnih inovacijah, kot so samonosna karoserija pri modelu Lambda iz davnega leta 1922, model Ardea iz leta 1948 kot prvi avtomobil s petstopenskim menjalnikom in prvi serijski V6-motor v modelu Aurelia. Ne glede na to, da že od leta 1992 ne sodeluje na svetovnem prvenstvu v reliju, Lancia še vedno drži rekord med avtomobilskimi znamkami v številu osvojenih naslovov prvakov med konstruktorji.

Pomembno poglavje v športni zgodovini Lancie je bilo tudi udejstvovanje na dirkah Formule 1, čeprav je šlo za kratko sodelovanje v sezonah 1954 in 1955 z modelom D50A. Veliko razočaranje so doživeli že na veliki nagradi Monaka, ko je Alberto Ascari za volanom Lancie zapeljal v morje. Na veliko žalost je teden kasneje sledila še tragedija, ko se je smrtno ponesrečil na testni vožnji za zaprtimi vrati. Zaradi tega dogodka se je Lancia umaknila iz Formule 1, vsi projekti in oprema pa so pripadli Ferrariju. Skupno je Lancia

Lancia D50 v F1, 14 nastopov, 5 zmag.



Lancia Fulvia rally.

dosegla dve zmagi in deset uvrstitev na stopničke, kar je bil vrhunski rezultat za samo dve sezoni nastopanja v tekmovanju.

Konec sedemdesetih let prejšnjega stoletja ni noben proizvajalec razmišljal o modelu, ki bi ga razvil le za tekmovanja. Cesare Fiorio je imel vizijo in sanje, da naredi avtomobil za zmage. Izjemno agresivna karoserija je vozilu pričarala videz, kot da prihaja z drugega planeta. Koncept ni imel klasičnih vrat, pač pa sta voznik in sovoznik v vozilo vstopila po tem, ko se je odprlo vetrobransko steklo, za lažje manevriranje pa se je volan pomaknil navznoter. Potem ko se je voznik namestil v sedež in povlekel volan, je hidravlični sistem zaprl vrata. Jasno je bilo, da je bil avtomobil konstruiran za zmage na reli dirkah in tako se je začelo obdobje stratos.



**»Prvi prototip
Lancia Stratos ZERO
so predstavili leta
1971 na torinskem
avtosalonu, vendar
pa je bil avtomobil
za prava testiranja
pripravljen šele leto
kasneje.«**



Lancia Stratos zero prototip 1971.



V novi menedžerski shemi je glavni človek Lancie, ki je že bila del koncerna Fiat, postal Pierre Ugo Gobatto, ki je prej deloval kot Fiatov zastopnik v vodstvu Ferrarija. Gobatto je vedel, da bo športni avtomobil Ferrari Dino 246 kmalu zapeljal v zgodovino, kar je pomenilo določeno zalogo vrhunskih Ferrarijevih motorjev v skladišču. Stratos je reli legenda 70. let v resnici postal zato, ker so prenehali izdelovati model Ferrari Dino 246. Če bi "rdeči s črnim konjem" iz Maranella nadaljevali s proizvodnjo dina, bi stratos s šibkejšim motorjem bil le še eden zanimivih, ampak ne preveč uspešnih projektov. Vodja projekta je zbral najboljšo ekipo za pretvorbo avtomobila v tekmovalni model. Njen osrednji del sta tvorila Giampaolo Dallara, nekoč tehnični direktor Lamborghinija, ki je zaslovel z modeloma Lamborghini Miura in Espada, in še bolj slavni oblikovalec Marcello Gandini (Bertone design), oče modela Lamborghini Miura, enega najlepših avtomobilov vseh časov. Prvi prototip Lancia Stratos ZERO so predstavili leta 1971 na torinskem avtosalonu, vendar pa je bil avtomobil za prava testiranja pripravljen šele leto kasneje. Istočasno so prav tako v Torinu predstavili model Stratos s Ferrarijevim 2,4-litrskim 12-ventilskim šestvaljnim motorjem.

Pot navzgor je bila tlakovana leto kasneje na reliju Firestone v Španiji, kjer je Sandro Munari tekmoval s stratosom in zabeležil prvo zmago s tem avtomobilom. Tam se je začel strm vzpon proti vrhu. Do leta 1974 si je stratos popolnoma podredil konkurenco v razredu prototipov, po pridobitvi homologacije pa je postal neulovljiv tudi v konkurenci klasičnih reli vozil. Bil je nepremagljiv na relijih San Remo, Giro d'Italia, Rideau Lakes in Tour de Corse. Istega leta je Lancii prinesel tudi naslov svetovnega prvaka, kar se je ponovilo tudi leta 1975 in leto kasneje, ki je bilo hkrati za stratos tudi najbolj uspešno. Kmalu so se pojavila zasebna moštva z dirkalniki Stratos. Eno najbolj uspešnih zasebnih moštev je bil francoski Chardonnet z voznikom Bernardom Darnichejem, ki je postal najuspešnejši voznik stratosa v zgodovini. Skupaj je zmagal kar 33-krat. Leta 1977 je ekipa Lancie postala del Fiatovega športnega moštva, marketinške zahteve po reklamiranju Fiatovega modela 131 pa so potisnile Stratos na stranski tir. Fiat 131 je postal ekskluzivni tekmovalec Fiatove grupacije, Stratos pa je, čeprav je bil v drugem planu, vseeno pokazal, zakaj je bil izdelan, ter leta 1978 zmagal na kar 13 relijih.





Lancia 037 rally v akciji.

CESTNI AVTOMOBIL: Lancia 037 Stradale, letnik 1982

Karoserija:	kevlar, ojačan s steklenimi vlakni
Teža:	1.170 kg v voznem stanju
Mere:	dolžina 3.915 mm, širina 1.850 mm, višina 1.245 mm, medosna razdalja 2.440 mm
Konfiguracija motorja:	vzdolžno nameščen, sredinsko nameščen motor zadaj, pogon na zadnja kolesa, vrstni 4-valjni
Premer valja x hod:	84 mm × 90 mm
Prostornina:	1.995 cm³
Največja moč:	205 KM (151 kW; 202 KM) pri 7.000 vrt/min
Največji navor:	226 Nm pri 5.000 vrt/min
Kompresor:	sistem Abarth Volumex s tlakom med 0,6 in 0,9 bara
Dovod goriva:	Weber 250 DCN
Mazanje:	karter
Ventilski sklop:	Ventilski sklop DOHC, gnan z jermenom, 4 ventili na valj
Sklopka:	enojna suha lamela, premer 230 mm s hidravličnim pedalom
Menjalnik:	ZF , 5-stopenjski plus vzvratna prestava
Diferencial:	samozaporni z dvema pogonskima gredema, opremljenima z zglobi CV
Sprednje vzmetenje:	neodvisno dvojno prečno vodilo, vijačne vzmeti, plinski amortizerji in stabilizator
Zadnje vzmetenje:	enako kot sprednje, vendar z dvojnimi amortizerji in brez prečke
Kolesa:	16-palčna aluminijasta platišča Speedline, pnevmatike Pirelli P7 205/55 VR 16
Krmiljenje:	zobata letev, mazana in z amortizerjem
Hlajenje:	prisilno s črpalko in hladilnikom spredaj
Vžig:	elektronski, induktivna razelektritev Marelli AEI 200 A

Leta 1981 je Lancia predstavila svoj novi avtomobil za skupino B, model Rally 037, Stratos pa je tako odšel v zgodovino. Kljub temu so zasebna moštva s stratosom v svoji floti še naprej nizala uspehe vse do leta 1982, ko je legendarnemu avtomobilu potekla homologacija. Čeprav je bilo obdobje proizvodnje stratosa razmeroma kratko, je avtomobil v reli tekmovanjih dosegel izjemen uspeh. Bil je prvi reli avtomobil v zgodovini, ki je bil izdelan izključno za dirkanje in eden najbolj radikalnih avtomobilov nasploh. Bil je začetnik izjemno močnega razreda B (prepovedan zaradi premočnih in prenevarnih avtomobilov) in današnjih avtomobilov WRC ter je danes prava redkost. Izdelali so vsega 492 primerkov stratosa, čeprav nekateri trdijo, da je prava številka 502.

Cesare Fiorio, mož z začetka zgodbe, ki je uspel uresničiti svoje sanje, je legendo reli dirk opisal tako: "Uspeli smo izdelati vrhunski avtomobil, ki je dobesedno prestrašil ostale tekmece, nekateri so zaradi tega preprosto prenehali tekmovati."

To je torej zgodba o stratosu, legendi, iz katere se je rodila Lancia 037.

Naslednik Lancia Delta S4 / Lancia Delta S4 "Stradale"

Lancia Rally (Tip 151, znana tudi kot Lancia Rally 037, Lancia 037 ali Lancia-Abarth #037 zaradi projektne kode Abarth SE037 – velja še omeniti, da je oznako 037 dobila zaradi prevoženega kroga v času 37 sekund na testiranju) je bil športni avtomobil s sredinsko nameščenim motorjem in reli avtomobil, ki ga je Lancia izdelala v zgodnjih osemdesetih letih prejšnjega stoletja za tekmovanje v svetovnem prvenstvu v reliju skupine B FIA. Avtomobil, ki so ga vozili Markku Alén, Attilio Bettega in Walter Röhrl, je za Lancio v sezoni 1983 osvojil svetovno prvenstvo konstruktorjev. Bil je zadnji avtomobil s pogonom na zadnja kolesa, ki mu je uspel ta podvig. Leta 1980 je Lancia začela z razvojem modela 037, da bi ustrezala novim predpisom FIA skupine B, ki so dovoljevali dirkanje avtomobilov, izdelanih pa je bilo relativno malo homologacijskih modelov.

Projekt številka 037 je sčasoma postalo ime, pod katerim je bil avtomobil znan. Abarth, ki je zdaj del družine Lancia-

Lancia 037 Stradale.



Lancia Rally 037
WRC kategorija Skupina B

Konstruktor:	Fiat Auto
Oblikovalec:	Pininfarina
Predhodnik:	Lancia Stratos
Naslednik:	Lancia Delta S4 / Lancia Delta S4 "Stradale"

RELI AVTOMOBIL

Karoserija:	kevlar, ojačan s steklenimi vlakni in negorljivim materialom
Teža:	960 kg (2.116 lb) v voznem stanju
Mere:	dolžina 3.915 mm , širina 1.850 mm , višina 1.240 mm, medosna razdalja 2.445 mm
Motor:	vzdolžno nameščen, sredinsko nameščen zadaj, pogon na zadnja kolesa, vrstni 4-valjni
Prostornina:	1.995 ccm, [2.111 ccm - Evolution 2]
Premjer valja in hod:	84 mm x 90 mm, (85 mm x 93 mm Evolution 2)
Največji navor:	299 N⋅m pri 5.000 vrt/min, (333 N⋅m pri 5.500 vrt/min Evolution 2)
Največja moč:	255–280 KM (188–206 kW; 252–276 KM) pri 8.000 vrt/min, (310–325 KM (228–239 kW; 306–321 KM) Evolution 2)
Kompresor:	sistem Abarth Volumex s tlakom med 0,60 in 0,90 bara (1 bar pri Evolution 2)
Mazanje:	rezervoar za olje s prisilnim suhim karterjem 8 kg
Razporeditev:	pogon na zadnja kolesa
Ventilski sklop:	dvojna odmična gred v glavi motorja, gnana z jermenom, štirje ventili na valj
Sklopka:	enojna suha lamela Valeo, premera 230 mm s hidravličnim pedalom
Menjalnik:	petstopenjski + vzvratna prestava
Diferencial:	samozaporni diferencial tipa ZF-Abarth z dvema pogonskima gredema, opremljenima z zglobi CV
Sprednje vzmetenje:	neodvisna kolesa z dvema prečnima vodiloma, vijačnimi vzmetmi, plinskimi amortizerji Bilstein in stabilizatorjem
Zadnje vzmetenje:	enako kot sprednje, vendar z dvojnimi amortizerji in brez prečke
Kolesa:	15-palčna sprednja aluminijasta platišča Speedline, pnevmatike Pirelli P7 Corsa 205/50. 16-palčna
Makadamska različica:	aluminijasta platišča s pnevmatikami 295/60/16;
Asfaltna različica:	Spredaj: 16-palčna. Zadaj: 18-palčna platišča.



Lancia 037 rally zmagovalka konstruktorjev WRC leta 1983, ko je premagala Audi Quattro.



Lancia Ardea, 1939 do 1953, izdelanih 32000 vozil.

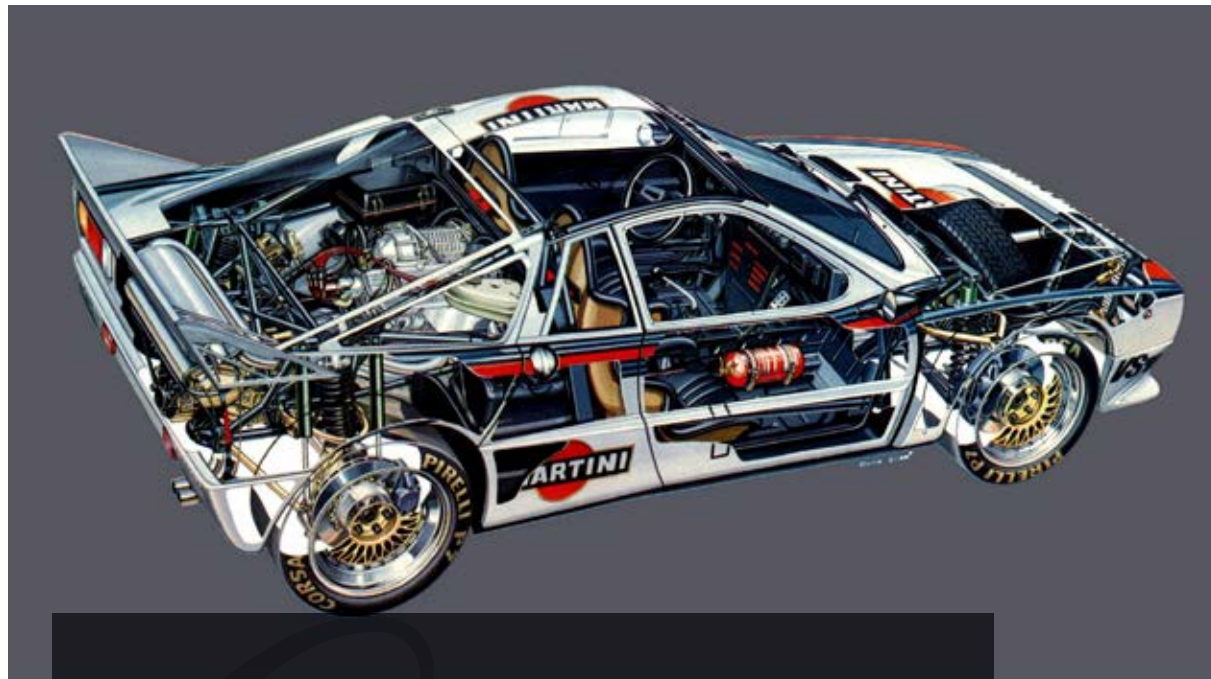


Lancia Lambda Torpedo, 1922-1931.

»Dirkalnik 037 je na obeh prvenstvih leta 1984 izgubil prav proti vozilu Audi Quattro.«

Fiat, je opravil večino oblikovalskega dela in celo vključil slogovne elemente nekaterih svojih znanih dirkalnikov iz petdesetih in šestdesetih let prejšnjega stoletja, kot je dvojna strešna linija. Avtomobil je bil razvit v sodelovanju med Pininfarino, Abarthom, Dallaro in vodjo projekta, inženirjem Sergiom Limonejem. Pogoj za prvo udeležbo v sezoni svetovnega prvenstva v reliju leta 1982 je bilo izdelanih najmanj 200 serijskih cestnih modelov, da bi zadovoljili predpise FIA. Ali je podjetje res doseglo to številko, je po določenih podatkih vprašljivo, saj naj bi cestne modele skladiščili na dveh lokacijah. Komisija FIA je ob prihodu morala ugotoviti dejansko število vozil, Ko so preštevane končali na prvi lokaciji, so jih »prijazni« gostitelji morali prepeljati na lokacijo B. Iznajdljivi Italijani so povzročili umetni prometni zamašek, v katerem je komisija obtičala. V tem času se je po bližnjici odpeljalo število manjkajočih vozil na lokacijo B. Po ugotovitvah komisije FIA jih je bilo celo nekaj več od predpisanega števila.

Ne glede na vse zgodbe je dirkalnik tekmovalno debitiral na reliju Costa Smeralda leta 1982 v Italiji, kjer sta sodelovala dva avtomobila, a sta oba zaradi težav z menjalnikom odstopila. Sezona 1982 je bila za 037 polna odstopov, a je novemu avtomobilu uspelo doseči več zmag, vključno s prvo zmago na reliju Pace v Združenem kraljestvu. Sezona 1983 je bila za 037 zelo uspešna. Lancia je leta 1983 osvojila naslov svetovnega konstruktorskega prvaka v reliju, glavna voznika pa sta bila Nemec Walter Röhrl in Finec Markku Alén, kljub resni konkurenci, ki jo predstavljal štirikolesni model Audi Quattro. To je bila tudi zadnja zmaga dvokolesnega dirkalnika na reli tekmovanjih. Za obrambo naslova konstruktorskega prvaka v letu 1984 je Lancia predstavila različico 037 Evolution 2 z izboljšano močjo motorja, vendar to ni bilo dovolj, da bi zaježilo val konkurence med dirkalniki s štirikolesnim pogonom, predvsem na makadamskih podlagah. Dirkalnik 037 je na obeh prvenstvih leta 1984 izgubil prav proti vozilu Audi Quattro. Zadnjič se je pojavil na reliju Safari leta 1986, kjer je nastopila ekipa Martini Lancia.



Specifikacije

Avtomobil je bil podoben konceptu silhuetnega dirkalnika; čeprav je bil model 037 zasnovan na cestnem avtomobilu Lancia Beta Montecarlo, sta si delila le osrednji del, pri čemer so se vse karoserijske plošče in mehanski deli bistveno razlikovali. Jekleni podokvirji so bili uporabljeni spredaj in za osrednjim delom pri modelu 037, večina karoserijskih plošč pa je bila izdelana iz kevlarja. Kljub temu je bil 037 označen in prodajan kot ločen model in ne kot Montecarlo. Tako cestna kot dirkalna različica sta bili izdelani z enakimi konstrukcijskimi metodami, zato se model ne uvršča med dejanske silhuetne dirkalnike. Ohranjena je bila sredinsko nameščena razporeditev kot pri modelu Montecarlo, vendar je bil motor obrnjen za 90 stopinj iz prečnega v vzdolžni položaj. To je omogočilo večjo svobodo pri oblikovanju vzmetenja, hkrati pa je bila teža motorja premaknjena naprej.

Na sprednji in zadnji osi je bilo uporabljeno neodvisno vzmetenje z dvojnimi prečnimi vodili, zadaj pa dvojni amortizerji, da bi se spopadli z obremenitvami hitre terenske vožnje. 037 je v skupini B izstopal, saj je ohranil pogon na zadnja kolesa, ki je bil skoraj

univerzalen pri reli avtomobilih iz obdobja pred skupino B. Skoraj vsi poznejši uspešni reli avtomobili so uporabljali štirikolesni pogon, zaradi česar je bil 037 zadnji svoje vrste. Za razliko od predhodnika, LANCIE Stratos HF z motorjem V6, so imeli prvi modeli 037 2,0-litrski 4-valjni motor s kompresorjem. Temeljitel je na dolgohodnem motorju 'Lampredi' z dvema odmičnima gredema, ki je poganjal prejšnje reli avtomobile Fiat Abarth 131, glava s štirimi ventili pa je bila prenesena iz modela 131 Abarth, vendar sta bila prvotna uplinjača v zgodnjih modelih zamenjana z enim velikim uplinjačem Weber, kasneje pa z vbrizgavanjem goriva. Model 037 ima menjalnik ZF. Lancia se je za odpravo turbo zamika in izboljšanje odziva na plin odločila tudi za kompresor namesto turbopolnilnika. Sprva je bila moč navedena pri 265 KM (195 kW), vendar se je povečala na 280 KM (206 kW). Motor končnega modela Evolution 2 je zaradi povečanja prostornine na 2,1 l (2111 ccm) ustvaril 325 KM (239 kW). Prve primerke so izdelali pri Dallari in v delavnici podjetja Marchesi, vse ostale primerke pa pri Pininfarini.

AUTO MOTOR SHOW

SLOVENIJA

CELJSKI SEJEM, CELJE, SLOVENIJA

16-17 MAJ



Pridružite se najpomembnejšemu dogodku, ki slavi avto in moto zgodovino! Starodobniki, supersportniki, dirkalne legende in animacijski program!

VSTOPNICE V PREDPRODAJI!

PRIJAVA LASTNIŠKIH VOZIL



Pri nakupu vstopnic uporabite kodo **SVAMZ10** in prejmite **10 % popusta**.

ORGANIZATORJA

PROEVENT x

www.automotorshow.si

SVAMZ legende

JOŽE BERNETIČ PEPI

V novi epizodi oddaje SVAMZ Legende predstavljamo človeka, ki je zaznamoval slovenski motociklistični prostor – Jožeta Bernetiča - Pepija iz Sežane, legendarnega dirkača, ki je zmagoval na dirkah po Sloveniji in nekdanji Jugoslaviji ter pustil močan pečat v svetu motošporta.

Besedilo in fotografije: pisarna SVAMZ



Pepi je ime, ki na Krasu in med ljubitelji motociklizma vzbuja spoštovanje. Dolga leta je bil povezan z **avtomoto svetom, bencinskimi hlapi, mehaniko in dirkališči**. Bil je uspešen tekmovalec v hitrostnem motociklizmu, po katerem ga mnogi poznajo še danes – kot dirkača stare šole, iz časov, ko je bilo treba imeti veliko znanja, poguma in iznajdljivosti. Med drugim je bil kar deset let slovenski prvak in tudi podprvak (vicešampion) nekdanje Jugoslavije v hitrostnem motociklizmu.

V pogovoru nam je Pepi zaupal, kako je dirkanje potekalo nekoč – v času, ko je bilo vse precej bolj neposredno, pogosto bolj skromno, a tudi zelo tovariško. Spregovoril je o zanimivih podrobnostih tistega obdobja: kako je bil lahko isti človek hkrati fotograf in dirkač, koliko je dirkanje v resnici stalo in koliko odrekanja je zahtevalo, pa tudi o tem, zakaj je na koncu zaključil svojo tekmovalno kariero.

Poseben del pogovora je namenjen tudi vprašanju, kaj je v motošportu pomenila **znamka TOMOS**. Pepi skozi svoje izkušnje in spomine oriše, kako

pomembno vlogo je imel TOMOS za generacije motoristov, dirkačev in navdušencev – kot simbol dostopnosti, začetkov, tehničnega znanja in motoristične kulture pri nas.

Čeprav so tekmovalni časi za njim, Pepi ostaja tesno povezan z motorističnim svetom. Še danes z veseljem obiskuje srečanja, dogodke in druženja, povezana s Tomosi, kjer ga ljudje vedno znova radi srečajo, poslušajo njegove zgodbe in mu izkažejo priznanje. Hudomušno pa pove tudi, da včasih prejme nagrado za **»najmlajšega udeleženca«** – seveda z nasmehom, ki pove več kot tisoč besed.

V tokratnem klepetu se je voditelju Aneju pridružil še Petja Grom, skupaj s Pepijem pa so obujali spomine, dirkaške anekdote in nepozabne dogodke iz časov, ko je motošport živel nekoliko drugače – a z nič manj strasti. To je epizoda o hitrosti, pogumu, ljubezni do motorjev in času, ki ga danes ohranja jo predvsem ljudje, kot je Pepi. **Ne zamudite nove oddaje SVAMZ Legende, ki jo razkrijemo konec meseca.**

Srešna okna

Auto Motor
Classic

Auto Motor
Classic

**UŽIVANJE V SONCU IN VETRU
TUDI BREZ KABRIOLETA**

Dandanes panoramske in steklene strehe v avtomobilih omogočajo boljši stik potnikov z okolico. Zanimivo pa je, da je bila prvotna naloga pomičnih streh v avtih pravzaprav ravno nasprotna.

Besedilo in fotografije: Jure Šujica

V zadnji številki naše revije smo se posvetili oblazinjenju, izdelavi avtomobilov in razvoju tega področja skozi čas – od prvih avtomobilov brez kabine, ki so bili v resnici zgolj motorizirane kočije, do avtomobilov, kakršne poznamo danes. Skratka, avtomobilov, v katerih so potniki varno zaščiteni v kovinskih kletkah in kabinah, medtem ko je uživanje v vožnji z odprto streho rezervirano le za redke izbranice. Kabrioleti in roadsterji so namreč v zadnjih desetletjih postali stvar prestiža, stvar užitka, ki z racionalnostjo nimajo ničesar skupnega.

Obstaja pa tudi rešitev, ki omogoča uživanje v vožnji z vetrom v laseh tudi v povsem običajnih avtomobilih, ne da bi morali za to kupiti kabriolet oziroma se kakorkoli odrekati uporabnosti vsakodnevnih avtomobilov. Govora je o panoramskih strehah oziroma strešnih oknih, kot smo jih poimenovali nekoč, ko so bila še precej manjša in manj dovršena, hkrati pa predstavljala dobrodošel dodatek v avtomobilih, ki niso imeli klimatske naprave. Ob koncu 20. in na začetku 30. let prejšnjega stoletja so imeli že praktično vsi avtomobili, tako cenejši kot dražji, trdne, pločevinaste strehe nad kabino. Pri slednjih je bila sicer zaprta kabina pogosto na voljo le za drugo sedežno vrsto, kjer je običajno sedel lastnik, medtem ko je bila prva sedežna vrsta odprta. No, da ne bo pomote, tudi kabrioleti so v tistem času obstajali, redki proizvajalci pa so ponujali karoserijske različice, imenovane landaulet, kjer je bil pravzaprav zadnji del odprt in omogočal potnikom uživanje na soncu.

Zaščita šoferja pred vplivi iz okolja

Prav avtomobili (sicer le tisti izredno redki in dragi) z odprto streho nad voznikom so tlakovali pot prvim panoramskim streham v avtomobilih. Pred približno stoletjem so avtomobili namreč po-



Webasto je sprva ponujal platnene pomične strehe in to celo na avtobusih. Šele nato so se osredotočili na trde strehe, skozi desetletja pa postali eden največjih svetovnih proizvajalcev tovrstnih storitev. (vir: Mercedes-Benz)

»Za ta namen so v čisto začetni fazi skrbele le nepremočljive tkanine oziroma usnje, napeto preko prve sedežne vrste, ki je bilo enostavnosti zasnove primerno neučinkovito.«



»Prav avtomobili (sicer le tisti izredno redki in dragi) z odprto streho nad voznikom so tlakovali pot prvim panoramskim streham v avtomobilih.«



Podobno kot s platnenimi strehami sta Mercedes-Benz in Webasto zgodovino pomagala ustvarjati tudi s pomičnimi steklenimi panelnimi strehami, a s precej manjšim uspehom. (vir: Mercedes-Benz)

stali močno priljubljeni in ljudje so jih vozili tako v lepem kot tudi slabem vremenu. Vozniki seveda niso bili navdušeni nad vožnjo v dežju brez strehe nad glavo, a ker ti avtomobili niso bili serijski, pač pa so jim podoba krojile tedaj precej bolj priljubljene specialistične karoserijske delavnice (kot recimo Ghia ipd.), so bile rešitve temu primerno precej bolj arhaične. Vendar pa bistvo ostaja neizpodbitno. Panoramske strehe niso nastale iz želje po tem, da bi kabino izpostavili sončni svetlobi, temveč da bi jo zaščitili pred neugodnimi vremenskimi vplivi.

Za ta namen so v čisto začetni fazi skrbele le nepremočljive tkanine oziroma usnje, napeto preko prve sedežne vrste, ki je bilo enostavnosti zasnove primerne neučinkovito. Toda stvari so se hitro začele spremenjati, saj so izdelovalci avtomobilskih karoserij kmalu začeli izdelovati tudi posebne okvirje, na katerih je bila napeta streha, prav tako pa so začeli v avtomobile vključevati posebna mesta za shranjevanje teh začasnih streh.

Od te točke je šel razvoj hitro naprej in že v začetku 30. let prejšnjega stoletja so se pojavile prve trdne, kovinske strehe, ki so jih vozniki namestili nad svojo glavo, pri čemer sta znamki Bentley in Rolls-Royce kot prvi ponudili možnost drsne strehe. To jim je uspelo ob pomoči tedanjih britanskih karoserijskih delavnic, kot sta bili Baker in Park Ward. Ta nova rešitev je bila seveda precej bolj elegantna in enostavnejša za uporabo, avtomobil pa je pri zaprti ali odprti strehi ohranjal enako bočno linijo. Še posebej med lastniki vozil znamke Bentley je ta opcija postajala vse bolj priljubljena, saj se je vse več lastnikov vozil odločalo, da sedejo za volan tudi sami, pri tem pa seveda niso želeli biti skriti v pločevinasti kabini, temveč uživati v okolici.

Britanci z najhitrejšim razvojem

Čeprav so bile pomične strehe sprva rezervirane za prestižne avtomobile, pa so se kaj kmalu začele širiti tudi v cenovno dostopnejše avtomobile. Hkrati so se začeli pojavljati tudi prvi proizvajalci strešnih oken na avtomobilih. Leta 1925 je britansko podjetje Pytchley v lasti nepremičninskega mogotca sira Arthurja Noela Mobbsa predstavilo patentiran sistem za pomične avtomobilске strehe, ki se ga je kasneje začelo posluževati več svetovnih proizvajalcev tovrstnih proizvodov. Sistem je bil namreč zasnovan tako, da ga je bilo mogoče vgraditi v standardne avtomobile oziroma v že izdelane avtomobile s trdno streho. Še posebej so bili nad njim navdušeni pri britanski znamki MG, kjer so rešitev uporabili v več svojih modelih, najbolj znamenit je bil model MG PA Airline. Pomična streha v omenjenem modelu je bila nekaj posebnega, saj so vanjo vgradili tudi tri ovalna stekla, kar pomeni, da je sončna svetloba kabino osvetljevala, tudi ko je bila streha povsem zaprta.

MG-ju so sledile znamke Morris, Austin, Hillman, ki je z modelom Minx pravzaprav cilj na kupce z manjšo kupno močjo, in nenazadnje tudi Vauxhall, s katerim se je podjetje Pytchley leta 1941 spustilo v sodni spor zaradi nadomestila za uporabo patenta drsne strehe. Vauxhall je namreč izumil drsno streho, pri kateri se je pomična plošča skrila med preostali del strehe in strešno oblogo, medtem ko je Pitchleyjev dizajn drsno ploščo zapeljal nad zadnji del strehe. Sodišče se s trditvami Vauxhalla ni strinjalo in je presodilo, da gre za kršenje patentnih pravic, kar je omenjeni avtomobilski znamki prineslo precejšnje stroške.

Od kolesnih naper do sončnih streh

Seveda pa Pitchley ni bilo edino podjetje, ki je izdelovalo pomične strehe. Leta 1932 je na trg vstopil Wilhelm Baier, lastnik podjetja Webasto, ki se je do tedaj ukvarjalo s proizvodnjo naper za kolesne obroče. Podjetje je pod imenom Baier predstavilo prvo platneno pomično streho, kjer je bilo platno prišito na kovinske palice, slednje pa nameščene na vzdolžen okvir, ki je omogočal odpiranje in zapiranje strehe z eno potezo. Koncept se je izkazal kot izredno učinkovit in se tako ohranil vse do preloma tisočletja, ko so takšne strehe začele izginjati. Webasto je omenjeno rešitev ponudil tudi za avtobuse, leta 1937 pa se je pojavila v prvem serijskem avtomobilu, Mercedes-Benz 170. Prav Mercedes-Benz in Webasto sta desetletja kasneje predstavila tudi rešitev, ki je na nek način (a precej manj uspešno) nasledila platneno streho. Govora je seveda o panelni sončni strehi, predstavljeni na prvi generaciji razreda A, kjer so se sicer trdni, stekleni paneli odpirali kot ločeni sklopi in se nato zlagali na zadnjem delu strehe.

Desno: Peščica avtomobilskih proizvajalcev je na začetku tisočletja poskušalo v en element združiti panoramsko streho in vetrobransko steklo, a se rešitev ni najbolje obnesla, hkrati pa je bila, kot so priznali pri Oplu, takšna rešitev izredno draga, četudi vizualno privlačna (vir: Vauxhall)

Spodaj: MG PA Airline je bil eden prvih cenovno dostopnejših avtomobilov s trdo pomično streho, ki pa je imela pravzaprav tudi steklene elemente (vir: Newspress)



»Naslednjo inovacijo, ki je klasične avtomobile najbolj zbližala, je leta 1953 predstavil Ford oziroma njegova luksuzna znamka Lincoln. Koncept X-100 je bil namreč prvi avtomobil s tako imenovano targa streho.«

V desetletjih po drugi svetovni vojni se je koncept panoramskih streh in strešnih oken pravzaprav nenehno spreminjal in razvijal, na trg pa so prihajale vedno nove rešitve, s katerimi so avtomobilski proizvajalci voznikom omogočali uživanje v soncu in vetru tudi tedaj, ko niso sedeli za volanom kabrioletov. Naslednjo inovacijo, ki je klasične avtomobile – kupeje in limuzine – najbolj zbližala, je leta 1953 predstavil Ford oziroma njegova luksuzna znamka Lincoln. Koncept X-100 je bil namreč prvi avtomobil s tako imenovano targa streho.

V bistvu gre za hibrid med kupejem in kabrioletom, kjer se pri večini avtomobilov del strehe nad kabino odstrani v enem ali dveh delih, medtem ko zadnje steklo in varnostni lok ostaneta nedotaknjena. Ta rešitev je bila še posebej priljubljena v ZDA, kjer je tamkajšnja zakonodaja v nekem trenutku prepovedala prodajo klasičnih kabrioletov brez varnostnega loka, saj so bili potniki v primeru prevračanja preveč izpostavljeni hudim telesnim poškodbam. Dva najbolj znanih in kulturnih avtomobilov s targa karoserijsko različico sta seveda Chevrolet Corvette tretje generacije in pa Porsche 911. Oba avtomobila takšno rešitev ponujata še danes (pri čemer Corvette od tretje generacije naprej nikoli ni več bil na voljo kot klasični kupe), četudi ameriška zakonodaja tega ne zahteva več, saj so tudi trgi zunaj ZDA dobro sprejeli oba avtomobila.

Porsche z modelom 911 Targa velja za enega od proizvajalcev, ki so popularizirali tako imenovane targa strehe, pod istim imenom pa je v generacijah 993, 996 in 997 modela 911 pravzaprav pomagal popularizirati panoramske pomične strehe (vir: Porsche)



»Vse več proizvajalcev namreč v svojih avtomobilih ponuja nepomične steklene strehe, sestavljene iz več plasti različnih materialov, med drugim tudi tekočih kristalov.«



ZDA so za nekaj časa prepovedovale prodajo klasičnih kabrioletov, zato ni presenečenje, da so se tam razvile targa strehe, posledično pa tudi več legendarnih modelov. (vir: Newspress)

V istem času, ko so v Italiji razvijali espado, je iz Nemčije v Los Angeles pripotoval Heinz Prechter, ki je želel izdelovati avtomobilске sončne strehe. V mesto angelov je pripotoval leta 1965 in istega leta ustanovil podjetje ASC (sprva okrajšava za American Sunroof Company, kasneje pa American Specialty Cars), ki je že dve leti kasneje sklenilo partnerstvo s Fordom in General Motorsom. Podjetje je na trg pripeljalo ene prvih panoramskih streh v cenovno dostopnih avtih, hkrati pa je za potrebe številnih avtomobilskih proizvajalcev klasične kupeje predelovalo v kabriolette – med drugim tudi Porsche 944 in Saab 900. Podjetje je sicer kasneje večkrat zamenjalo lastnika, preden je leta 2017 dokončno propadlo.

Panorama že sredi 60. let

Sočasno s popularizacijo tako imenovanih targa streh pa so se pojavile tudi prve panoramske strehe. Te so bile na eni strani povsem fiksne in nepremične, hkrati pa so bile izdelane iz stekla oziroma vsaj prozornega materiala, kot je pleksisteklo. Tako je bilo mogoče v soncu uživati tudi pri zaprti strehi, medtem ko so klasične pomične strehe tedaj praviloma izdelovali iz kovine ali drugih neprosojnih materialov. Med bolj znanimi avtomobili višjega ranga je to rešitev kot prvi vpeljal ekscentrični italijanski potovalni kupe Lamborghini Espada. Ta je – ob doplačilu – zajemala praktično celotno streho; ne le sprednje vrste, temveč tudi zadnjo. Avtomobil je bilo sicer mogoče naročiti tudi v kombinaciji s pomično trdno streho nad prvo vrsto, katere pomični del se je po zgledu prej omenjenih vozil znamke Vauxhall skril med streho vozila in strešno oblogo. Seveda pa takšna panoramska streha ni bila idealna, saj je zaradi odsotnosti (platnenega) zastora ob močnem soncu ustvarila učinek tople grede v kabini.

Steklo izpodriva pločevino

Kot že rečeno so bila prva pomična strešna okna izdelana iz pločvine, šele nekaj desetletij kasneje pa je nato sledil prihod prvih panoramskih streh, o katerih sem pisal v prejšnjem odstavku. Za njihovo popularizacijo je poskrbelo ameriško podjetje ASC, zato morda tudi ni presenečenje, da je isto podjetje svetu predstavilo tudi električna pomična strešna okna. Serijska proizvodnja se je pričela leta 1973, princip delovanja pa je bil pravzaprav enak, kot ga poznamo še danes. Kaljeno in tonirano steklo je bilo nameščeno na posebna vodila, ta pa so bila preko kablov povezana z elektromotorjem. Odprto steklo brez okvirja se je nato umaknilo nad streho vozila.



Mercedes-Benz je bil eden prvih avtomobilskih proizvajalcev, ki je dejansko ponujal pomične strehe tudi v serijskih avtomobilih (vir: Mercedes-Benz) 62704

Pomična steklena strešna okna so počasi začela osvajati trg in prevladovati pred kovinskimi, četudi so jih zlasti nemški in japonski avtomobilski proizvajalci pogosto uporabljali vse do konca tisočletja. Postalo je jasno, da so jim škodili dnevi. Pojavile so se namreč nove in cenejše različice steklenih strešnih oken, ki so s pomočjo različnih patentov omogočale zgolj dvig na zadnjem delu, brez pomika nazaj. Takšna rešitev seveda onemogoča izrazit dotok zraka v kabino, vendar pa omogoča relativno enostavno montažo v obstoječe avtomobile in strehe.

Toda tudi strešna okna so se v zadnjih letih začela poslavljati. Proizvajalci in trg so si namreč v začetku tega tisočletja začeli prizadevati, da bi kupcem, ki to želijo, v kabini zagotovili čim več svetlobe. Tako so na strehe vozil včasih namestili tudi po več pomičnih strešnih oken – rekorder je Peugeot (oziroma povezane znamke tedanjih koncernov PSA in Fiat), ki je na svojem družinskem enoprostorcu ponujal kar tri pomična strešna okna.

Pravi razvoj panoramskih streh je šele na začetku

Prava rešitev so postale panoramske strehe, ki so šele v zadnjih 15 letih zares zaživele. Prebile so se namreč tudi v cenovno dostopne avtomobile. Dandanes tako trg ponuja le še panoramske strehe; fiksne, ki se raztezajo čez polovico ali celotno streho, in pa pomične, ki sprednji del kabine praktično spremenijo v kabriolet. Vendar se razvoj na tej točki še ni ustavil. Panoramske strehe postajajo vse bolj tehnološko napredne, pravzaprav digitalizirane. Vse več proizvajalcev namreč v svojih avtomobilih ponuja nepomične steklene strehe, sestavljene iz več plasti različnih materialov, med drugim tudi tekočih kristalov. Ti omogočajo, da prosojna steklena površina v trenutku postane motna in prepreči vstop sončnih žarkov v kabino bodisi v celoti bodisi po posameznih sklopih. Prav zaradi takšnih inovacij je povsem mogoče sklepati, da je potencial na tem področju še zelo velik.

To ni motor, ampak čoper!

*It's Not A Motorcycle Baby,
It's A Chopper*

Za naslov sem si izposodil kratko in jedrnato besedno zvezo, ki je k meni prišla pred kratkim po naključju, tik preden sem naši redakciji moral posredovati končno verzijo svojega prvega članka iz prihajajoče serije, ki bo ponudila vpogled v svet posebnih motociklov (»specials«) oziroma »čoperjev«.

V preteklosti sem v naši reviji že predstavil nekatere britanske »specialne« motocikle, in sicer tip »Cafe Racer«.

Besedilo: Dejan Breznik
Fotografije: Dejan Breznik, splet



Ti motocikli so bili del tehničnega razvoja in družbenih razmer tik po drugi svetovni vojni in v 50-ih letih prejšnjega stoletja v Združenem kraljestvu, ki je veljalo za prvega oz. glavnega proizvajalca hitrih cestnih in dirkalnih motociklov. Tudi v teh člankih so bili predstavljeni izdelki posameznikov – specialistov z izrednimi inovativnimi rešitvami in mehničnim znanjem ter spretnostmi, ki so znali tudi s skromnimi finančnimi sredstvi, pa zato z ogromno ustvarjalne domišljije in kot že rečeno inovativnosti, ustvarjati čudeže; predvsem pa izredno hitre motocikle v domačih garažah. Svet posameznikov, ki so bili sposobni narediti vse sami, izginja in se umika konformizmu sodobnega post-modernizma, kjer je sicer vse poznano in »prepleteno v medmrežju«, v resnici pa gre za povsem »impotentno« družbo, v kateri generacije, ki vstopajo v življenje odraslih, ne premorejo več najbolj osnovnega tehničnega znanja, kot je menjava svečke motorja ali pokvarjene žarnice v hiši. Da ne omenjamo »garaž naših mojstrov«, kamor zahajamo lastniki starodobnih motociklov na popravila različnih vrst motorjev in ki predstavljajo včasih že kar »templju podobne, posvečene prostore«. Tam ne gre zgolj za proces iskanja tehničnih rešitev in posledično plačila za opravljeno delo/storitev,

Zgoraj: Legendarna Captain America in Billy Bike replika v zbirki PS Speicher moto muzej. Ob motociklu sedi predsednik Moto komisije FIVA, Keith Gibbins.

Spodaj: Billy lane na atraktivni fotografiji na čoperju s hubless platiščem.



Čoperji

temveč za ključen socialni stik in interakcijo v živo; za prijateljsko povezovanje različnih oseb v neposredni realizaciji slogana Evrope: »Vsi drugačni, vsi enakopravni«. Družbene delitve se namreč v pravih delavnicah, predvsem pa med praviimi motoristi, ki upravljamo starodobne motocikle na skupnih vožnjah, zreducirajo na minimum in postanejo nepomembne!

Naslov za serijo člankov je skratka izposojen iz knjige »It's Not A Motorcycle Baby, It's A Chopper!«, izdane v letu 2004. Njen avtor je Billy Lane – mehanik, dizajner, motorist, umetnik in eden izjemnih »predelovalcev motociklov« iz Floride na jugu ZDA. Napisal jo je takoj po zaključku legendarnih dokumentarnih serij, ki so bile predvajane na televizijskem kanalu Discovery Channel pod naslovoma »Monster Garage« in »The Great Biker Build-Off«. Seriji sta bili predvajani v več nadaljevanjih in sta predstavili nekatere takrat najbolj eminentne »specialiste predelav«. (povezava za ogled na YouTubeu: <https://www.youtube.com/watch?v=UhlczGH-CLE&t=3s>).

Delo vsaj treh najbolj eminentnih izdelovalcev specialnih čoperjev bomo predstavili tudi v naših člankih, za začetek pa samo navedimo njihova imena. To so Indian Larry, Billy Lane in Jesse James. Njihove življenjske usode (Indian Larry je žal že pokojni) so prav tako zanimive, kot so zanimivi njihovi čoperji in njihovi dizajni s specialnimi, unikatnimi tehničnimi rešitvami problemov, na katere so nalteli pri projektiranju. Izraz čoper (»chopper«) izhaja iz angleškega glagola »to chop« oz. po slovensko »odsekati, odstraniti, stran dati«, pri kategorizaciji v socialnem smislu pa lahko pojav »čoper subkulture« ali gibanja na kratko povzamemo kot nekaj, kar je »Made in USA« in se je torej napajalo predvsem iz legend o divjem zahodu, westernov in povojnega upornišva posameznikov, ki se po vrnitvi iz vojn zaradi različnih razlogov niso mogli vključiti in povezati nazaj v civilno družbo. Ti posamezniki so zato raje »brezciljno vandrali« po širnih prostranstvih ameriškega srednjega zahoda in uresničevali t.i. »ameriške sanje«. To so sicer počeli zgolj v tistem delu ali obliki, ki se nanaša na predstavo neskonč-



Billy Bike replika v zbirki PS Speicher moto muzej.

Easy Rider – Goli v sedlu (1969): Dennis Hopper na motorju Billy Bike, Peter Fonda na Captain America in Jack Nicholson.



ne svobode, ki jo ta država omogoča posamezniku, ne pa v tistem drugem delu, ki se nanaša na pridno delo in sadove takšnega dela v upanju na neizmerno bogastvo, slavo in vzpon na družbeni lestvici ameriške družbe.

V prej omenjenem primeru Cafe Racer scene v Veliki Britaniji je šlo bolj ali pa zgolj za obliko britanske moto subkulture, ki je sčasoma, potem ko se je generacija mladih motoristov v Veliki Britaniji in drugod po Evropi spremenila oz. je postala starejša in si oblikovala družine, utonila v pozabo. Šibak spomin na te čase ostaja londonski motoklub in lokal Ace Cafe, kjer še vedno potekajo občasna srečanja, ali morda dirka Classic TT na otoku Man. Staro nepisano pravilo, ki velja kot aksiom za uspešen menedžment v proizvodnji vozil, sestavljajo trije pomembni faktorji: a) nemška tehnologija (vzdržljivost), b) italijanski dizajn (lepota) in c) ameriški »PR« ali oglaševanje (uspešno reklamiranje določenega produkta). Prav v tem pravilu se skriva razlog, zakaj kultura čoperjev in t.i. trend »Made in USA« bolj ali manj neprekinjeno vztrajata vse od nastanka

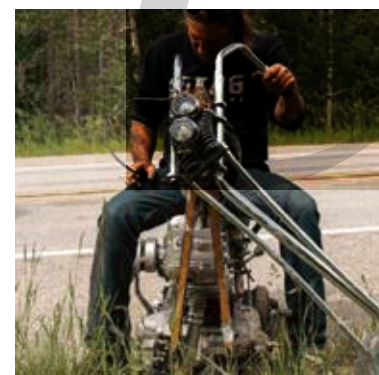
fenomena v 50-ih letih prejšnjega stoletja do danes.

Posebno pozornost bomo namenili tudi enemu večjih pozitivnih presenečenj, kar smo jim bili priča v čoper »gibanju«. Slednji izraz je sicer pravo nasprotje tega, kar z žalostjo spremljamo v zadnjih nekaj letih. Trenutni trendi kažejo na drastičen upad zanimanja javnosti po svetu za motociklizem v širšem smislu. Motocikli vseh proizvajalcev in posledično tudi motoristična oprema ne gredo v prodajo, stagnira tudi trg s starodobniki in zanimanje zanj, kar je vse posledica razumljivega ekonomskega razloga; pomanjkanja povpraševanja. Navkljub alarmantnemu padcu zanimanja javnosti za motociklizem v letu 2025 in najverjetneje tudi v letu 2026, staranju njegove ciljne populacije, ki sedaj v povprečju šteje že več kot 40 let, in absurdnim ter bednim oblikam alternativne uporabe dvokolesnih vozil (električnih skuterjev), ki jih opažamo zlasti v mestih, se trend izdelovanja čoperjev iz leta v leto povečuje, s tem pa se razvija in raste tudi z njimi povezana subkultura. Najbolj razveseljujoče in presenetljivo pa je dejstvo, da se vzporedno z višanjem števila predelav in »specialnih, individualiziranih



Motor Captain America.

dvokolesnih vozil« pojavlja vse več mladih »predelovalcev oz. mehanikov« do 30 let starosti! Ta trend je resda najbolj množičen v ZDA, vendar se povečuje tudi drugod po svetu. Marsikdo viha nos in dvomi v upravičenost tovrstnih predelav, ker gre za t. i. chop-up oz. »sekanje nepotrebnih moto delov« z motorja, ki bi moral biti praviloma tudi znamke Harley Davidson. Tukaj moramo poudariti, da gre pri spreminjanju motocikla tudi za proces obnove, saj so motorji navadno starodobniki! Pojav je podoben tistemu iz Združenega kraljestva, kjer so posamezniki začeli sami izdelovati Cafe Racer motocikle in dirkalnike tipa Triton, ker trg ni preprosto ponujal tistega, kar so želeli. To početje je sprva veljalo za nezaslišano. Nekatere tovarne, kot je Norton, so hotele celo na uraden način preprečiti takšne posege. Tudi v ZDA so mladi na podoben način iskali možnosti, da bi njihovi motocikli znamke Harley Davidson izgubili lastnosti »smetarskega kamiona« in namesto tega postali hitri in lahko vodljivi ter imeli izviren stil. Poudarek na stilu je postal celo tako močan, da ga je nazadnje ob koncu 70-ih let »kopirala« tovarna Harley Davidson in si s tem zagotovila desetletja uspešne prodaje. Skratka, predelave so postale sprejete in priznane ter jih zato kot produkt nekega



Levo: Posledice že povsem nendolžne nesreče na čoperju.
Spodaj: Evropski čoperji na osnovi euro motociklov so manj zanimivi.



Jessi James.



»Film je povsem nepričakovano povzročil senzacijo in razcvet t.i. čopermanije sprva v ZDA, nato po Evropi in vsem svetu.«

obdobja priznava in ceni tudi današnji čas. Zgolj v razmislek o resničnem problemu, ki nastaja, pa naj ome-nimo trenutno »brezglavo in noro« zeleno agendo EU, ki ob dejstvu, da manj kot 1000 km vzhodno poteka vojna z vsemi njenimi človeškimi pa tudi ekološko katastrofalnimi posledicami, na drugih kontinentih pa ne poznajo nikakršnih »ekoloških omejitev«, zahteva ukinitve bencinskih motorjev do leta 2035! Ta nor ukrep naj bi na skrivaj prisilil tudi lastnike starodobnih vozil, da »prilagodijo« svoja historična vozila na pu-hoglavim politikom primeren »zelen« način, torej na električni pogon ali pa na uporabo posebnih goriv, ki jih seveda ne bo na voljo v zadostnih količinah in po zmernih cenah. Bojim se, da bi to resnično pomenilo »skrunitev« ali pa kar »pohabljenje« izvirnega histo-ričnega vozila, ki predstavlja kulturno tehnično de-diščino. Čoperji s svojimi »chop-up« posegi, ki nujno vsebujejo tudi obnovo agregata in ostalih originalnih delov, trenutno NE predstavljajo velike nevarnosti, nasprotno pa lahko rečemo za politiko, ki »ustvarja« in odloča o pogojih mimo trdnih znanstvenih dognanj in brez upoštevanja potreb javnosti. To počne zgolj s populističnimi floskulami; plod eko-kulta, ki v končni fazi predstavlja pogubno religijo za obstoj in ohranja-nje civilizacije. Takšna politika z nenehnim »bombar-diranjem javnosti o odrešenskem in zato vsiljenem (oktroiranem) vzvišanem cilju« nam želi z radikalnimi in predvsem predrastičnimi ukrepi, ki so bili iz vidika spoznavnosti zgodovinsko že »preizkušeni« v Sovjet-ski zvezi, okrniti tisto, kar je zahodni civilizaciji »sveto«; to pa je svoboda posameznika. Prav naši motocikli, pa tudi ostala vozila, o katerih pišemo (sem seveda spadajo tudi specialna vozila in »čoperji«) so poleg svoje praktičnosti za premikanje od točke A do točke B tudi večni dokaz naše osebne pa tudi civilizacijske

svobode.

V člankih zato ne bomo opisovali »navadnih motor-jev«, temveč posebne »čoperje« pri čemer bo zgodba o na ta način predelanih motociklih izhajala pred-vsem iz avtorjevega osebnega pogleda in dojema-nja te sicer široke teme. Na podlagi subjektivnosti in redukcije, torej po lastnem izboru, bomo izpostavili tisto, kar je nastajalo pri posameznikih doma in v tuji-ni v zadnjih 35 letih, torej nekje od leta 1990 dalje. Bi-stveno bo tudi razreševanje vprašanja prihodnosti, pri čemer si najprej postavimo vprašanje, v čem se živa narava razlikuje od mrtve? Mrtva narava nima sposob-nosti reprodukcije, ki jo živa ima. Cilj vsakega gibanja oz. pomembne, omikane človeške dejavnosti je torej na prvem mestu to, da se namen miroljubne in »lepe« človeške dejavnosti ohranja in vzdržuje tudi v priho-dnje. To pa v skladu z naravnim zakonom pomeni, da se dejavnost »reproducira« in ohranja skozi nove ge-neracije, ki prihajajo in nadomeščajo tiste pred njimi. O možnih načinih, kako to doseči na transparenten in učinkovit način, bo beseda tekla hkrati z opisom zgo-dovine v našem nadaljevanju.

V tem uvodnem članku naj za konec zgolj opredelimo prvi komercialni preboj čoperjev (»chopper boom«). Za razmah gibanja je bil najbolj zaslužen nizkopror-a-čunski film »Easy Rider« iz leta 1969, v katerem glavno vlogo odigrata Peter Fonda na legendarnem, za ta film narejenem motorju »Captain America« z upodobljeno ameriško zastavo na rezervoarju in Dennis Hopper na svojem »Billy Bikeu«, v stranski vlogi pa nastopa tudi Jack Nicholson. Film je povsem nepričakovano povzročil senzacijo in razcvet t.i. čopermanije sprva v ZDA, nato po Evropi in vsem svetu, kjer v zadnjih letih prednjačijo Japonska, Tajska in Avstralija. V nadalje-

Danes so vse pogostejše dekleta na čoperjih s kick startom.

Spodaj: Indian Larry v elementu, zaradi katerega se je žal tudi prekmalu poslovlil – leta 2004 je umrl. Kids, don't do that.



vanju se bomo bolj podrobno dotaknili dejstva, da je oba legendarna motocikla iz filma ustvarila ekipa na čelu s Petrom Fondo in Denisom Hopperjem, vendar sta h končni izdelavi motociklov bistveno prispevala dva Afroameričana, ki sta bila do sedaj bolj ali manj za-molčana, a o tem dejstvu podrobneje v nadaljevanju.

Brezplačni ogled filma Easy Rider žal ni možen, si pa lahko brezplačno ogledate drug legendaren »bajker-ski film«, ki sicer po svoji umetniški in igralski zasedbi prekaša prvega. Gre za film »The Wild One«, v katerem igrata Marlon Brando na motociklu Triumph in Lee Mar-vin na vojaškem motociklu Harley Davidson. Film iz leta 1953 je na voljo na platformi YouTube (na povezavi: <https://www.youtube.com/watch?v=8ecd8VJJIY>). Va-bljeni ste, da si ga ogledate kot »predpripravo« za naše nadaljevanje, ki prihaja v naslednji številki revije.



IntSAAB 2026

Stockholm Bro Park August 7-9 2026



Dobrodošli na mednarodnem srečanju kluba Saab v Stockholm-Bro Parku, ki bo potekalo med 7. in 9. avgustom 2026.

Dogodek je namenjen vsem vrstam vozil Saab, kjer bomo praznovali:

50-letnico Švedskega Saab kluba,

uspehe Saaba na vzdržljivostnih testih na dirkališču Talladega leta 1986,

ter izpostavili model Saab 99 cc, 5-vratno različico, predstavljeno za modelno leto 1976.



Lokacija dogodka IntSaab2026 je na hipodromu Bro Park, tik izven Stockholma. Bro Park v občini Upplands-Bro je najnovejše evropsko dirkališče, umeščeno v čudovito parkovno okolje. Na območju se nahaja tudi vrhunska restavracija.

V bližini prizorišča so na voljo različne nastanitve, možen pa je tudi kamp v bližnjem kraju Bro.

Rok za prijavo na dogodek je 31. marec 2026.

Prijava:
www.saabklubben.se/int2026-signup

Petek

- Registracija ob prihodu
- Sponzorski šotori in "food trucki" čez dan
- Možnost obiska znamenitosti, sodelovanja v aktivnostih in vožnjah
- Predavanja in filmi na prizorišču
- Uradna otvoritev dogodka
- Večerja

Sobota

- Registracija ob prihodu
- Obisk znamenitosti, aktivnosti in vožnje
- Predavanja in filmi
- Sponzorski šotori in "food trucki"
- Ocenjevanje vozil
- Skupna bife večerja s predstavniki klubov, govori, zabava in razglasitev zmagovalcev

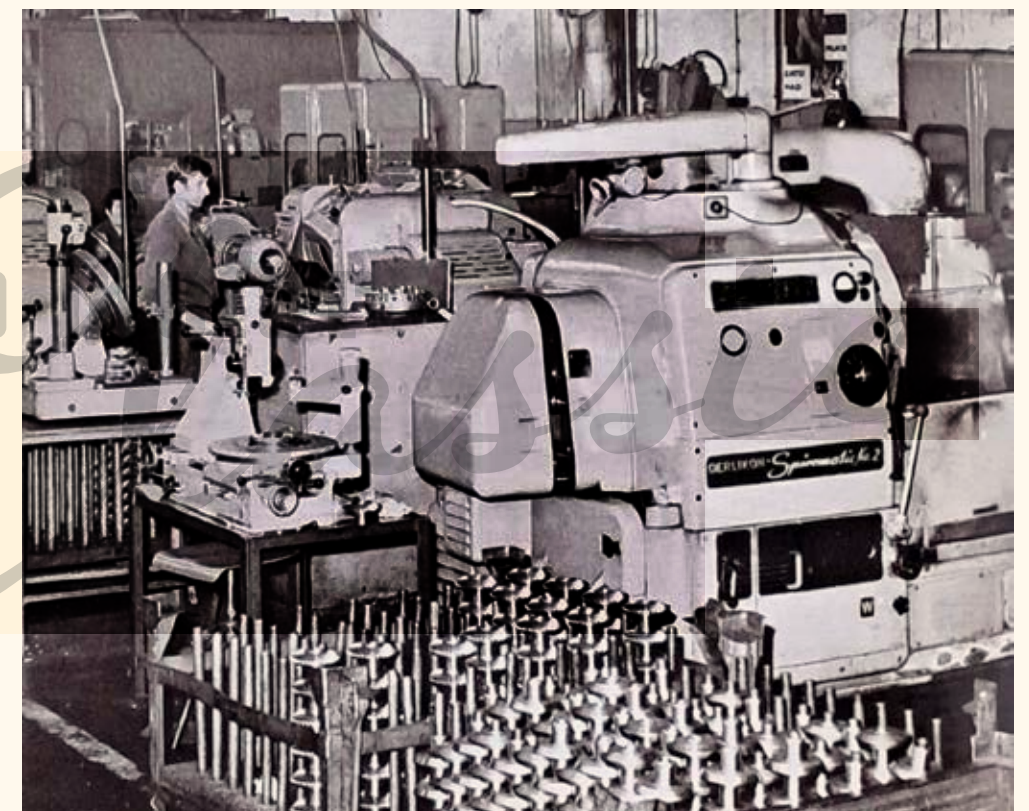
Nedelja

- Sejem
- Sponzorski šotori in "food trucki"
- Srečanje predstavnikov klubov
- Zaključek dogodka



Več informacij:
www.intsaab2026.com

Zgodovina motorizacije držav BIVŠE JUGOSLAVIJE

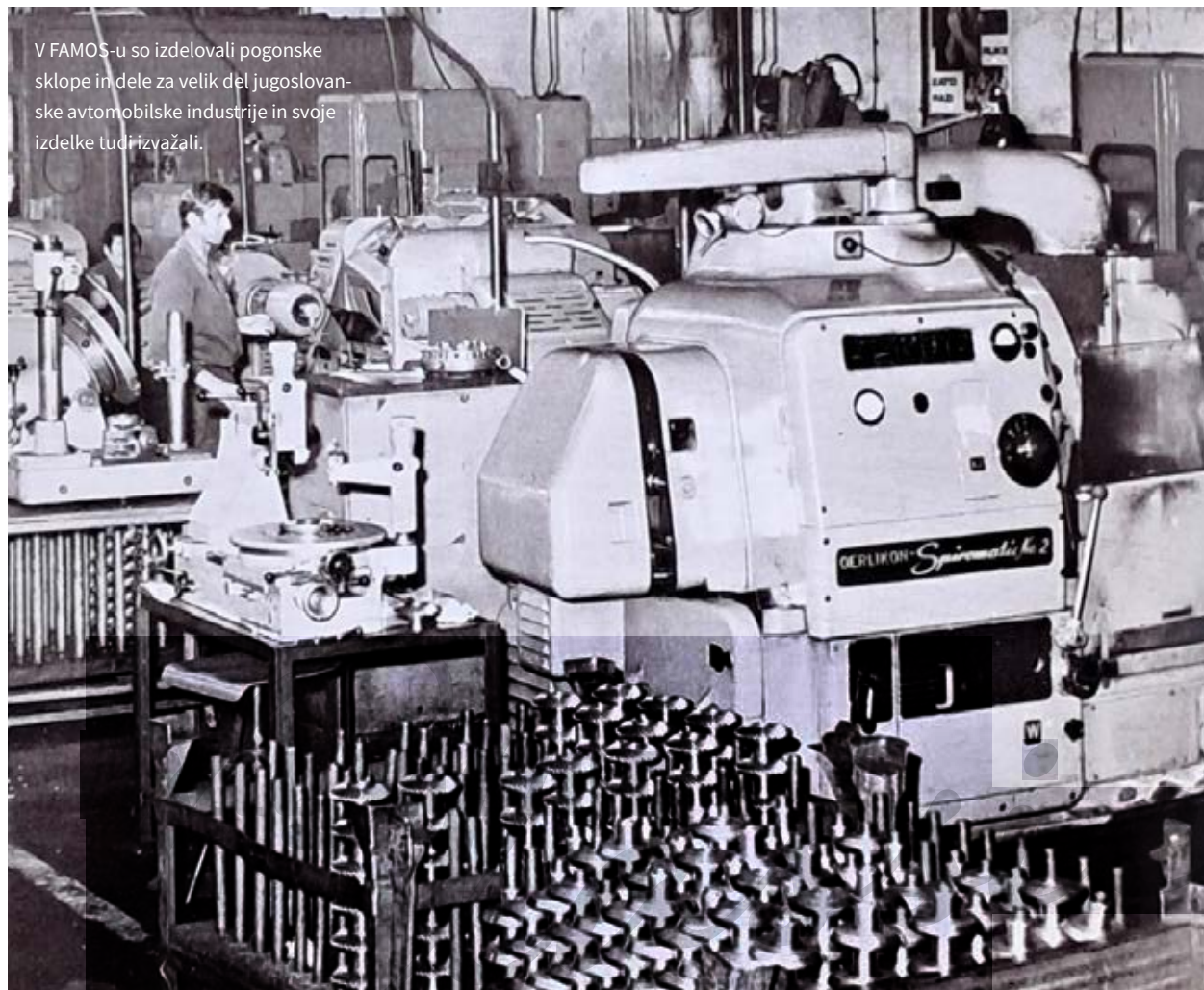


FABRIKA MOTORA SARAJEVO





V FAMOS-u so izdelovali pogonske sklope in dele za velik del jugoslovanske avtomobilske industrije in svoje izdelke tudi izvažali.



FAMOS

Fabrika motora Sarajevo

Jugoslavija je imela močno industrijo gospodarskih vozil, v kateri sta bila glavna igralca FAP in TAM. Proizvodnja gospodarskih vozil zahteva široko mrežo kooperantov in podizvajalcev in FAMOS je bil eno najpomembnejših tovrstnih podjetij. V Sarajevu (Hrasnici) in drugih krajih so izdelovali motorje, menjalnike, sklopke in druge sestavne dele pogonskih sklopov.

Besedilo: Emil Šterbenk

Fotografije: FAP, FAMOS, E. Šterbenk, svetovni splet

Tovarno FAMOS so ustanovili po odloku 532 iz leta 1950 predsednika takratne Federativne narodne republike Jugoslavije Josipa Broza-Tita. Zgradili so jo v Hrasnici nad Ilidžo – manj kot 15 kilometrov od središča Sarajeva. Tri leta kasneje – 6. aprila 1953 so začeli izdelovati zobnike in menjalnike. Še v istem letu so z avstrijskim podjetjem Österreichische Saurerwerke AG z Dunaja



Prve motorje so v FAMOS-u izdelali za FAP-ova tovornjaka FAP 4G (na sliki) in FAP 6G. Prvi je bil štirivaljnik, drugi šestvaljnik z enakimi sestavnimi deli.

podpisali licenčno pogodbo za izdelavo motorjev. Z nekaterimi spremembami so jih vgrajevali v FAP-ove tovornjake in avtobuse, ki so jih izdelovali prav tako na osnovi modelov tega proizvajalca.

Doprinos k razvoju Hrasnice in Sarajeva

Hrasnica je bila v začetku petdesetih let dvajsetega stoletja kmečko naselje v občini Ilidža na meji med Sarajevskim poljem in vzpetino Igman. Z začetkom gradnje nove tovarne se je Hrasnica začela širiti in urbanizirati. Do konca leta 1952 so zgradili 44 stanovanj in samski hotel »IGMAN« s 54 dvoposteljnimi sobami, do konca naslednjega leta pa že 133 stanovanjskih stavb. Čez nekaj časa se je število stanovanjskih stavb in stanovanj povečalo na 1406 enot. Poleg Hrasnice, kamor so pretežno usmerili stanovanjsko izgradnjo in kjer je bilo zgrajenih skupno 1217 stanovanj, so sredstva vlagali v gradnjo stanovanj v Sarajevu in Ilidži. Ob stanovanjskih stavbah so zgradili dve osnovni šoli, dom kulture, vrtec, zdravstveni dom, športni center in več trgovin ter gostinskih lokalov – skratka novo mestno na-



selje. V občinskem gospodarstvu je FAMOS postal najpomembnejši igralec, saj je Famosov delež pri skupnih dohodkih tamkajšnjih podjetij predstavljal v bruto dohodkih več kot 42,5 %. Pri tem je bilo v FAMOSu 31,5 % delovnih mest te občine.

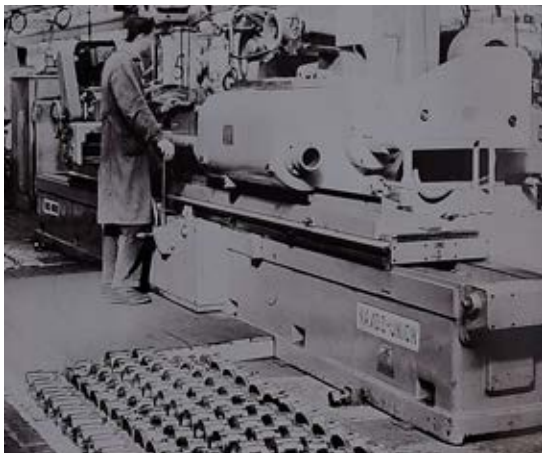


Hrasnica je bila pred izgradnjo tovarne FAMOS majhno agrarno naselje, ki se je kasneje razvilo v sodobno mesto.

V času, ko je bilo Sarajevo eno izmed pomembnih industrijskih središč nekdanje Jugoslavije, je ime FAMOS pomenilo moč, znanje in napredek. FAMOS ni bil zgolj tovarna – bil je simbol celotne industrijske dobe, ki je oblikovala življenje tisočev ljudi.

Povezovanje

Glavni kupec izdelkov Famosa je bila tovarna FAP, kjer so proizvajali težje tovornjake in avtobuse ter dobavljali vozne šasije drugim proizvajalcem avtobusov. Zaradi krepitve jugoslovanske industrije gospodarskih vozil so leta 1961 ustanovili združenje proizvajalcev gospodarskih vozil: Industrija transportnih vozila (ITV), ki so ga sestavljali: FAP Priboj, Famos Sarajevo, IMR Rakovica, Zmaj Zemun, UTVA Pančevo, 11. Oktomvri Skopje, Autokaroserija Dubrava Zagreb in Autoremont Kompressor Beograd. Temeljna naloga ITV-ja je bila združiti razvojne, prodajne, uvozne in izvozne dejavnosti. V naslednjem koraku so leta 1969 ustanovili skupno podjetje FAP-FAMOS s sedežem v Beogradu (skrajšano FFB), katerega člana sta bila ob FAP-u in FAMOS-u še Autokaroserija Zagreb in 11. Oktomvri Skopje – v obeh podjetjih so izdelovali avtobuse.



Prve stroje so dobili v okviru reparacij, nato pa so velik del profita vlagali v nove, sodobne stroje, ki so jih uvažali večinoma iz Nemčije.

Dobavitelj pogonskih sklopov za pribojski FAP

Tovarno FAP v srbskem Priboju, manjšem mestu v dolini reke Lim, so uradno odprli 30. oktobra 1953, kar sovpada z začetkom proizvodnje v Famosu. V Priboju so že v tistem letu izdelali prvih 17 primerkov FAP-ov 4G in 6G. Prvi je bil štirivaljni (Famos E prostornine 5,3 litra in moči 66 kW/90 KM) drugi pa šestvaljni (Famos F prostornine 8,0 litra in moči 96 kW/130 KM). Vrtine in gibi so bili pri obeh motorjih enaki, razlika je bila samo v številu valjev. Ta dva tipa motorjev so izdelovali deset let, kolikor je veljala licenčna pogodba. V Famosu so izdelovali tudi petstopenjske nesinhronizirane menjalnike za ta tovornjaka. Leta 1962 so tako začeli izdelovati



Tovornjak FAP 13 je postal sinonim za izdelke tega proizvajalca in legenda jugoslovanske industrije gospodarskih vozil.

tovornjak FAP 13, izpeljan iz modela 6G. Štirivaljnih motorjev niso več razvijali in proizvajali, saj so jih opustili. FAP 13 je poganjal 8-litrski motor FAMOS F, prostornine 8 litrov (vrtina × gib: 110 × 140 mm) z močjo 96 kW/130 KM. Leta 1972 so (po vzoru Mercedes-Benz a oznako modela spremenili v 1313, a motor je ostal enak. Za naslednjo različico (FAP 1314) so motorju s povečanjem vrtine povečali prostornino za 0,3 litra (vrtina × gib: 112 × 140 mm) ter tako dobili moč 107 kW (145 KM). Leta 1981 sledi model 1414, v katerega so vgrajevali motor Famos F-111a (enakih karakteristik kot motor FAMOS FF, le z za 10 Nm večjim navorom – 500 Nm), tokrat v paru s sinhroniziranim menjalnikom.

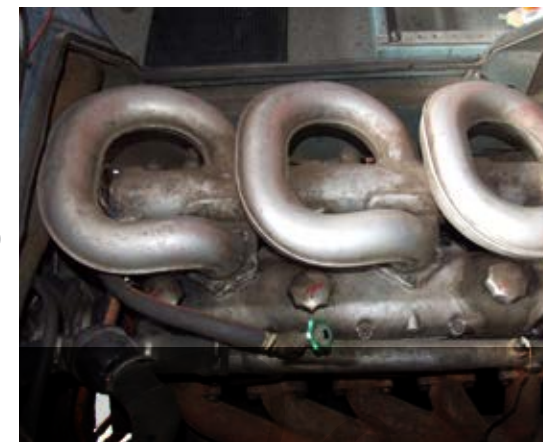


Po desetih letih licenčne proizvodnje so izdelali lasten 8-litrski motor FAMOS F z močjo 96 kW (130 KM), ki so ga kasneje 'povrtali' na 8,3 litra in mu povečali moč.

Konec petdesetih let so pri FAP-u izdelovali model 7GV1 s Famosovim motorjem F, ki je bil takrat najtežji jugoslovanski tovornjak, a vseeno premalo zmogljiv. Zato so v začetku šestdesetih let dvajsetega stoletja skonstruirali model 18B (z B so označevali kabino trambus), lastne mase 7 t in nosilnosti 11 t. Ker niso imeli dovolj zmogljivega lastnega motorja, so pri Famosu pridobili licenco za motor (PO 680) britanskega proizvajalca Leyland Motors Limited. Vrstni dizelski 11-litrski šestvaljni motor je razvil moč 150 kW (204 KM). Licenco so pridobili z



uvozom 150 motorjev za avtobuse. Ta motor je bil za tiste čase zelo zmogljiv, a tudi izjemno hrupen in 18B je zaradi tega dobil vzdevek Bombarder. Licenco so hitro opustili, saj so pri Famosu že v začetku šestdesetih let razvili lasten 10-litrski motor (Famos 2F/4). Tudi ta je bil vrstni šestvaljni, ki je pri 2.300 vrt/min zmožal 147 kW 200 KM. Enak motor



V FAP-a 1520 BD so vgrajevali 10,5-litrski motor moči 116 kW (160 KM), ki se na prvi pogled od motorja FAMOS F ni bistveno razlikoval.

so vgrajevali v FAP 16B, katerega največjo skupno maso so zaradi francoskih predpisov znižali na 16 ton. Za FAP 13B so razvili motor Famos FF (8,3 litra prostornine in 145 KM), ki so ga kasneje vgrajevali v FAP 13 s klasično kabino. Lasten motor so potem nadgrajevali in izdelovali v različicah moči od 103-206 kW (140 do 280 KM), ki so jih pri FAP-u vgrajevali v različna vozila.



Tovornjaki FAP so bili pomemben izvozni artikel, saj so jih prodajali v okoli 50 držav, vključno z afriškimi.

Levo: Težek tovornjak FAP 18-B, nosilnosti 11 ton z 22-tonsko prikolico in Leylandovim motorjem so predstavili v glasilu FAP marec-junij 1964.



Sodelovanje s koncernom Mercedes-Benz

Julija 1970 so predstavniki FAMOS-a s predstavniki koncerna Daimler-Benz AG podpisali sporazum o poslovno-tehničnem sodelovanju. Proizvodnja motorjev nove generacije, serije OM z močmi od 96 do 279 kW (130 do 380 KM) je stekla s sodelovanjem Famosa z Daimler-Benzom leta 1973. Za menjalnike pa so podpisali licenčno pogodbo z nemškim podjetjem ZF Friedrichshafen AG in sicer za 4-stopenjske ročne menjalnike MS-90, 5-stopenjske MS-60, 6-stopenjske 6MS-80 in tudi 16-stopenjske.



Po podpisu pogodbe z Daimler-Benzom so izdelovali tako lastne motorje kot motorje po njihovi licenci.

Da so bili Famosovi izdelki kakovostni, priča dejstvo, da so v Mercedes-Benzovo tovarno motorjev v Mannheim mesečno dostavljali po več kot 1.000 motornih ročnih gredi, tam pa so jih vgrajevali kot lasten proizvod.

Leta 1978 predstavljeni FAP 2225 je po videzu bil Mercedes-Benz NK, a poganjal ga je motor FAMOS 2FP 117B.



Več o konkretnih Famosovih proizvodih bomo pisali v poglavjih o FAP-u, TAM-u in drugih jugoslovan-skih proizvajalcih, ki so jih vgrajevali v svoja vozila. Številni TAM-i so namreč za prenos moči imeli Famosove menjalnike in sklopke, prav tako volanske mehanizme in druge sestavne dele.



V FAMOS-u so izdelovali tako menjalnike po lastnih načrtih, kot licenčne menjalnike ZF.

Eno pomembnejših podjetij v Jugoslaviji

V svojem najboljšem obdobju znotraj sedemdesetih in osemdesetih let so FAMOS-ova podjetja zaposlovala 12.000 ljudi. Letni promet je znašal okoli 400 milijonov, profit pa 15 milijonov dolarjev. Okoli leta 1980 so vsako leto izdelali 12.000 motorjev, 15.000 menjalnikov in 19.000 sklopok. Njihovi menjalniki so

V TAM-ov model 170T14 so vgrajevali 5-stopenjske sinhronizirane menjalnike FAMOS 5 MS 60, v model 190T15 pa 12-stopenjske FAMOS 12 MS 80 s šestimi sinhroniziranimi prestavami z delilnikom (polovičke).



bili namenjeni za pogonske agregate z navori v razponu od 490 do okoli 1.200 Nm.

V začetku 80. let je Famos sestavljalo dvanajst obratov, kot so Tovarna filtrov v Rogatici, obrat Industrijski remont Pale-Koran, TMD Gradačac, TDV Ljubuški, Tovarna sklopok Sanski Most in druge. V sklopu tega giganta so imeli še obrat za vojaške programe, Proizvodni program se je s cestnih gospodarskih vozil razširil tudi s proizvodnjo motorjev za specialna vozila, gradbene, kmetijske in hlevske stroje, nato za ladje in železniška vozila, pa tudi s proizvodnjo demperjev, agregatov in opreme.

V Rogatici so izdelovali različne filtre (zračni filtri, naloženi na paleti).



Toda to je bil le vrh ledene gore, saj je FAMOS izdeloval vrsto sestavnih delov za druge proizvajalce po bivši Jugoslaviji, zanj pa je delalo 130 podizvajalcev. Že od vsega začetka so gradili na znanju in osnovali lasten inštitut za raziskave in razvoj. Ta je sodeloval s številnimi fakultetami – v prvi vrsti s sarajevsko in

podobnimi inštituti znotraj države in širše. Proizvodnjo so začeli s stroji, ki so jih pridobili po vojni z reparacijami, potem pa so vlagali v najsodobnejšo zahodnoevropsko opremo.

Konec zgodbe o uspehu

Razpad Jugoslavije je predstavljal tudi konec FAMOS-a. Njegovi izdelki niso bili namenjeni neposredni prodaji končnim kupcem na trgu, ampak so predstavljali tehnično jedro številnih vozil in siste-



mov. Prav zaradi tega je podjetje igralo ključno, čeprav pogosto nevidno vlogo v razvoju industrije in transporta v bivši Jugoslaviji.

Vojna v Bosni in Hercegovini v devetdesetih letih je prekinila proizvodnjo in s tem razvojni zagon. Proizvodni obrati so bili poškodovani, delavci razseljeni, celoten sistem pa razbit. Industrija Bosne in Hercegovine si od vojne ni več opomogla.

Po vojni so poskušali proizvodnjo obuditi, a večletna prekinitve vseh procesov je onemogočala sledenje razvoju v panogi. Stara industrijska struktura ni več mogla slediti novim pravilom igre. FAMOS so razdelil na več manjših podjetij, ki so sicer ohranila del proizvodnje, vendar nikoli več niso dosegla nekdanjega obsega in vpliva. Leta 2007 je v FAMOS-u bilo po navedbah spletnega časopisa LIFE.ba zaposlenih le še okoli 50 delavcev.

Levo: FAMOS-ovi pogonski sklopi so poganjali tovornjake znamke FAP.

Spodaj: Na območju industrijske cone FAMOS delujejo sedaj podjetja različnih panog, veliko stavb pa še propada in čaka nove investitorje.





Oznaka	Za model	Fotografija	Število valjev	Vrtina×gib (mm)	Prostornina (ccm)	Moč pri vrt/min
FAMOS E	FAP 4G		4	110×140	5.320	66/90 pri 2.000
FAMOS F	FAP 6G		6	110×140	7.980	96/130 pri 2.000
FAMOS FF	FAP 1314		6	112×140	8.276	107/145 pri 2.200
FAMOS 2F 111B	FAP 18 po l. 1975		6	125×150	11.045	162/220 pri 2.300
FAMOS 2FP.125B	FAP 2626BK		6	125×150	11.045	191/260 pri 2.200

Literatura in viri:

Fabrika motora FAMOS: Najveći doprinos izgradnji Sarajeva. Life.ba, spletni časopis, 6.12.2014.
FAP 20 godina (20 let delovanja tovarne FAP), zbornik. FAP. Priboj, 1973
<https://autobusi.org/forum/index.php?topic=23691.0>
Razvoj Auto-industrije na teritoriji Jugoslavije. Forum autobusi.org.
Nekada slavni FAMOS – Prije 70 godina započela je

proizvodnja u Fabrici motora Sarajevo. Klix.ba, spletni časopis, 18.11.2023.
Promocijski materiali FAP-Famos od 1953 do 1990. Sterbenk, E.: FAP-car drumova. Mehanik in voznik, avgust, september 2013.
Zečević, D. FAMOS Sarajevo – industrijski velikan Bosne in Hercegovine. Revija Tranzit 2021.



55

OD LETA 1969

STARO OBNOVIMO

Obnova sklop in zavornih elementov



Sinter Ljubljana d.o.o.

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

30 let C.M.O.C. - 4. julij 2026



Srečanje in VELIKA RAZSTAVA MOTORJEV

sejem delov in opreme

Ljudski dom, Šentvid nad Ljubljano



Stampiljka.si Trgovina
več kot 300 modelov



Kipci
Kristal
Medalje
Plakete
Pokali outlet

Pokali.net



wwwStampiljke.net
STAMPiljke ZIZA



Obeski za muce & mačke
Obeski za pasme psov
Obeski za pse & kučke
Gravirani-obeski.si



Stampiljke.net

Varnostne in druge
nalepke
Nalepke.net



Akcijska ponudba
samo za klube,
člane zveze
SVAMZ



“Profesionalno fotografiranje dogodkov z
občutkom za starodobnike”



FOTO & DRONE

Iščete fotografa ali snemalca za vaš dogodek?
Več kot 20 letne izkušnje iz številnih domačih in
mednarodnih dogodkov, certifikat za upravljanje
z droni in vam omogočajo, da bodo fotografije iz
vašega dogodka res izstopale.



MARKETING

Organizirate dogodek a ne veste, kako ga
spromovirati na socialnih omrežjih? Izkušnje s
številnimi mednarodnimi blagovnimi znamkami,
upravljanje in razvoj le teh, so garancija, da lahko
pomagamo tudi vašemu dogodku.



VIDEO PRODUKCIJA

Socialna omrežja zahtevajo povsem svoj format
video vsebin. Na prvo mesto postavite učinkovitost
video vsebin. Za vas ustvarjamo vsebine, ki
prodajajo.



Anej Ferko
VAŠ MARKETING PARTNER

040 305 433
anej@anejferko.si
www.anejferko.si

Realistični dodatki, kakovostni materiali in detajli do najmanjšega vijaka.

3D TISKANI MODELI za modelarje

- Za modelarje, ki ustvarjajo brez kompromisov.
- Za inovatorje in industrijo.
- Za perfekcioniste.

**Več kot 300 različnih
modelov vozil, motorjev,
komponent in legendarnih
osebnosti
v motošportu**



OD PROTOTIPA DO IZDELKA

PO NAROČILU TUDI: 3d skeniranje, prototipiranje, tiskanje

(SLA in FDM) v vosku za odlivanje ali smoli in drugih plastikah

jpgmodels.com

