

AMC

**Südsteiermark
Classic 2026**

Auto Motor Show Slovenija

Najzanimivejši avtomobilski dogodek

Galbusera V8

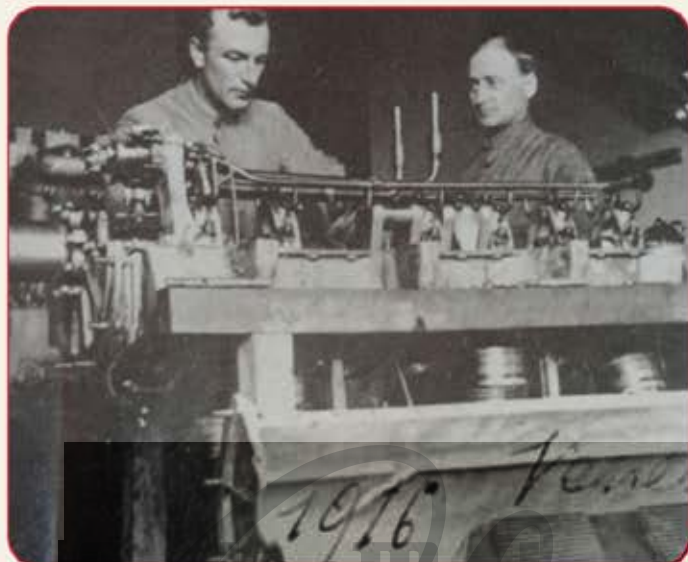
Motor, ki ga ni bilo več



SOBOTA, 22. AVGUST 2026 • LUNGOMARE DIGA - GRADEŽ

GUZZI A GRADO

KJER SE JE RODILA IDEJA MOTO GUZZI



Gradež slavi italijansko odličnost v motociklizmu, letalstvu in ladjedelništvu

Na otoku Gorgo pri Gradežu se je pred več kot stoletjem rodila zamisel, ki je spremenila zgodovino motociklizma. V bazi italijanskih hidroletal so Carlo Guzzi, Giorgio Parodi in Giovanni Ravelli sanjali o motociklu, ki bi presegal vse dotedanje standarde.

Leta 1921 je iz te vizije nastala znamka Moto Guzzi, danes ena najstarejših in najbolj cenjenih motociklističnih znamk na svetu.

ZGODBA O NASTANKU LEGENDE

MAURIZIO ELISEO
Zgodovinar ladjedelništva

CLAUDIO TOVAGLIERI
Predsednik Komisije za navtiko in letalstvo ASI

STEFANO ALFANO
Raziskovalec zgodovine otoka Gorgo

105 LET MOTO GUZZI

OD 16.00 DALJE
Dinamična razstava in predstavitev zgodovinskih cestnih ter dirkalnih motociklov Moto Guzzi.

OB 21.00
Projekcija filma
»Pogum iti dalje« (Il coraggio di andare oltre)
Film režiserja M. Pavoneja o začetkih Moto Guzzi in ljudeh, ki so usvarili eno največjih zgodovinskih evropskih motociklizma.

SOBOTA, 22. AVGUST 2026

LUNGOMARE DIGA - GRADEŽ

Začetek dogodka ob 19.00

www.guzziagrado.it

Organizatorji: Moto Club Trieste • Moto Club Medea Gorizia • Comune di Grado
Partnerji: FIVA • ASI • FIM • FMI

AVTO CENTER
ANDREJEK

Oldtimer



Z ljubeznijo in znanjem poskrbimo za vaš **starodobnik**.

Pri nas uredite vse v zvezi s homologacijo in tehničnim pregledom starodobnika.



NAŠE STORITVE



Homologacija starodobnikov



Tehnični pregled



Svetovanje in priprava dokumentacije



Strokovno in prijazen pristop

Vaš starodobnik si zasluži strokovno obravnavo.

VEŠČICA 4E, 9000 MURSKA SOBOTA

TEL.: 02 530 35 20 **WWW.AC-ANDREJEK.SI**



- 17 **DANILO ARČAN-DANI**
Častni član SVAMZ
- 18 **AUTO UNION RENNLMOUSINE**
- 20 **LUDVIK MAŽERA**
V spomin, 70 let
- 22 **SUBOTICA**
Udeležba na mednarodnem srečanju
- 24 **POLICIJSKA VOZILA**
3. Mednarodno srečanje
- 26 **PRVA SLOVENKA V SVETU
EUROPA NOSTRE**
Ko starodobna vozila dobijo glas

- 5 **UVODNIK**
- 8 **ICONS OF THE 90'S**
- 10 **ZNOVA V ZRAKU**
Renaultov Rafale
- 12 **DAN VARNOSTI**
v Ilirski Bistrici
- 14 **TEHNIKA 21. STOLETJA**
pod obleko iz 80. let
- 16 **LAVERDA**
Dvanajsto srečanje



- 74 **FORD A**
Na mladih svet stoji
- 88 **AVTOMOBIL PRVENAC**
Osupljiva domiselnost inženirjev
- 92 **S POGLEDOM NAPREJ
SE OZRITE NAZAJ**
Ogledala
- 100 **TO NI MOTOR, AMPAK ČOPER!**
- 107 **FAP - FABRIKA
AVTOMOBILA PRIBOJ**
Enciklopedija

- 28 **8. YOUNGTIMER SREČANJE**
Avtonostalgijska
- 36 **AUTO MOTOR SHOW**
- 42 **STARODOBNIKI MED
MLADIMI**
Ohranjanje tehniške dediščine
- 44 **MALI AVTOMOBIL**
Velika skupnost
- 46 **LET`S BUG TOGETHER**
- 48 **GALBUSERA V8**
Motor, ki ga ni bilo več
- 62 **SÜDSTEIERMARK CLASSIC**
Reli





POLETJE

Spoštovane bralke in bralci,

ko prelistamo to številko revije, hitro ugotovimo, da ne govori le o avtomobilih in motociklih. Govori predvsem o ljudeh, idejah in dediščini, ki povezujejo preteklost s prihodnostjo.

Na naslednjih straneh boste našli zgodbe o legendah avtomobilske industrije, od Golfa GTI in Lancie Stratos do rekordnega Auto Uniona in pozabljenih inovatorjev, ki so bili desetletja pred svojim časom. Spoznali boste posameznike, ki so s svojim delom zaznamovali slovensko starodobništvo, ter dogodke, ki dokazujejo, da tehnična dediščina ni muzejski eksponat, temveč živa in aktivna skupnost.

Ponosni smo tudi na dejstvo, da glas starodobnih vozil vse glasneje odmeva v evropskih institucijah. Mobilna tehniška dediščina postaja prepoznana kot pomemben del evropske kulturne zgodovine, kar odpira nove priložnosti za zaščito, raziskovanje in promocijo področja, ki ga vsi tako cenimo.

V tej številki boste spoznali tudi eno največjih tehničnih redkosti motociklističnega sveta – legendarno Galbusero 500 V8, motocikel, ki še danes navdušuje s svojo drznostjo in inovativnostjo. Na drugi strani pa vas vabimo tudi v svet čoperjev, kjer motocikli postanejo veliko več kot prevozno sredstvo – postanejo način življenja, izraz svobode in osebne ustvarjalnosti.

Če obstaja skupna nit vseh prispevkov v tej številki, je to preprosto sporočilo: dediščina živi le, če jo ljudje uporabljajo, razumejo in prenašajo naprej. Zato ne ohranjamo le vozil. Ohranjamo znanje, zgodbe, prijateljstva in del evropske identitete.

Pred nami so poletni meseci, čas srečanj, voženj, razstav, rallyjev in novih doživetij. Želimo vam veliko lepih kilometrov, prijetnih druženj ter predvsem varno vožnjo – naj bo za volanom avtomobila, na sedežu motocikla ali v katerem koli vozilu, ki vam prinaša veselje.

Uživajte v poletju in prijetno branje!

Uredništvo AMC

Auto Motor Classic

URADNO GLASILO
Slovenske veteranske avto-moto zveze

Leto MMXXI, št.: 171/125, poletje 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.



SIJAJ, KI SPOŠTUJE ZGODOVINO

Okolju prijazna čistila za vozila, ki niso le prevozno sredstvo.
So dediščina.



- ✓ Brez dodatne vode
- ✓ 100 % biorazgradljivo
- ✓ Varno za vse površine
- ✓ Za notranje in zunanje površine
- ✓ Sijoč in gladek zaključek

**Ekskluzivni popust za
člane SVAMZ!**

NASUHO.SI



051 888 521



info@nasuho.si



nasuho.si



nasuho.si



Ikone devetdesetih v bruseljskem Autoworldu

ICONS OF THE 90'S



Od 8. julija do 6. septembra bo avtomobilski muzej Autoworld v Bruslju gostil veliko poletno razstavo Icons of the 90's, posvečeno enemu najbolj prepoznavnih desetletij sodobne zgodovine. Devetdeseta leta so bila čas MTV-ja, videoiger, prvih mobilnih telefonov, interneta in hitrega tehnološkega razvoja, kar se je močno odražalo tudi v svetu mobilnosti.

Pripravila pisarna SVAMZ, fotografije vzete iz spleta



Razstava bo predstavila številne avtomobilске ikone tega obdobja – od mestnih avtomobilov, kot je Renault Twingo, do legendarnih športnikov in superšportnikov. Med razstavljenimi vozili bodo med drugim Nissan Skyline, Toyota Supra, Mazda MX-5, Renault Clio Williams, Peugeot 205 GTI, Mercedes-Benz 500E, Lancia Delta Integrale, Bugatti EB110, Ferrari F50, Jaguar XJ220 in Honda NSX.

Poseben poudarek bo namenjen tudi motociklom, ki so zaznamovali preporod evropske motociklistične industrije. Obiskovalci bodo lahko občudovali modele Ducati 916, Ducati Monster, BMW R1100GS, Triumph Speed Triple, MV Agusta F4, Norton F1 in Laverda 650. Razstava bo dopolnjena še z zbir-

ko mopedov znamk Honda, Aprilia in Malaguti, ki so bili v devetdesetih letih simbol svobode mladih generacij.

Avtorji razstave so pripravili posebno scenografijo, ki obiskovalce popelje v svet glasbe, mode, filma in pop kulture devetdesetih let. Tako razstava ni le pregled vozil nekega obdobja, temveč celovito doživetje desetletja, ki še danes navdihuje avtomobilске in motociklistične navdušence po vsem svetu.

Za ljubitelje youngtimerjev in vozil iz obdobja devetdesetih let bo to ena najzanimivejših evropskih razstav letošnjega poletja.

Renaultov Rafale po več desetletjih

ZNOVA V ZRAKU

Besedilo in fotografije pripravil 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.



Renault je v zadnjih dveh letih s predstavitvijo modela Rafale obudil spomin na svoje nekdanje čase v letalstvu. V 30. letih prejšnjega stoletja je bil namreč avtomobilski proizvajalec hkrati tudi lastnik nekdanje tovarne letal, pod njihovim okriljem pa je nastalo tudi enomotorno enosedežno letalo Caudron Rafale C.460. Gre za dirkalno letalo, predstavljeno leta 1934, ki ga je poganjal Renaultov šestvaljnik z močjo 231 kilovatov, izdelani pa so bili samo trije primerki (in kasneje vsaj ena replika). Letalo je lahko letelo s hitrostjo do 500 kilometrov na uro.

Sredi maja pa so pri Renaultu razkrili, da so naposled končali obnovo enega od omenjenih treh primerkov. Gre za potezo, s katero želijo pri Renaultu še dodatno

podkrepati njihov trenutno največji osebni avtomobil, ki nosi enako ime. Nenazadnje so namreč njegovo predstavitev pred dvema letoma podkrepili z repliko tega letala.

Obnova letala naj bi trajala več mesecev, pri čemer so člani ekipe, ki je skrbela za vrnitev letala v nekdanje stanje, skrbeli za to, da so vanj namestili vse detajle, ki so bili prisotni tudi ob njegovi aktivni službi. Hkrati so poskrbeli, da je letalo sposobno tudi ponovno vzleteti, kar se je zgodilo na letalskem mitingu 23. maja blizu Pariza. To je bil ovekovečeno tudi s kamero, posnetke pa bodo združili z izseki iz procesa obnove in jih predstavili v obliki dokumentarnega filma.

DAN VARNOSTI

v Ilirski Bistrici



V soboto, 30. maja 2026, je Združenje šoferjev in avtomehanikov Ilirska Bistrica pripravilo že peti dan varnosti v prometu, ki je bil letos še posebej slovesen, saj društvo praznuje 70 let delovanja. Na parkirišču podjetja TIB storitve se je v celotnem dnevo zvrstilo veliko zanimivih aktivnosti za vse generacije – od otroških spretnostnih voženj, predstavitev policije, gasilcev in reševalcev do tekmovanj poklicnih voznikov ter tradicionalne povorke vozil po mestu.

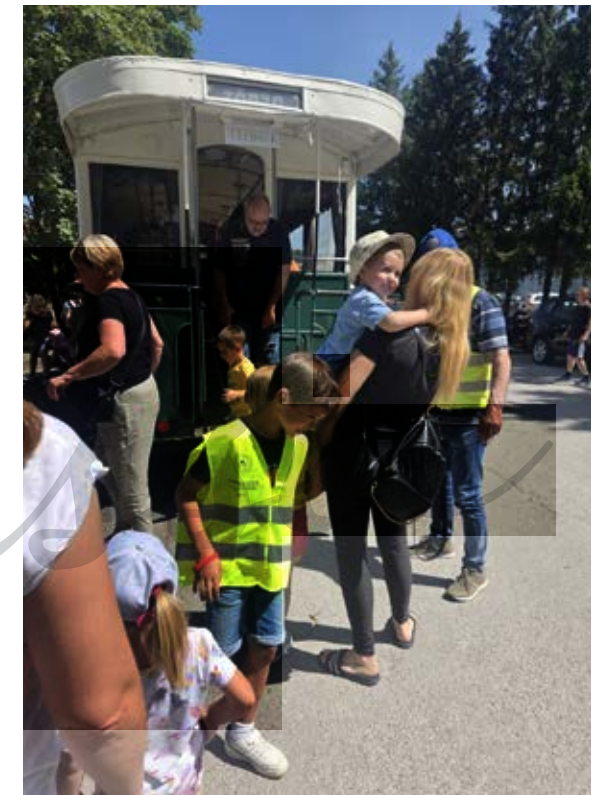
Besedilo in fotografije pripravila **pisarna SVAMZ**



Dogodek je privabil številne obiskovalce, ki so lahko spoznali pomen prometne varnosti, odgovornega ravnanja v prometu in bogato zgodovino delovanja društva. Posebno pozornost sta pritegnili tudi razstava vozil ter vožnja po mestu.

Pri prireditvi je sodeloval tudi naš dolgoletni član Robert Seme, ki je dogajanje obogatil s svojim izjemnim starodobnim avtobusom Renault TN4T iz leta 1935. Gre za enega najbolj prepoznavnih avtobusov, ki so v medvojnem obdobju vozili po ulicah Pariza. Model TN4T je bil opremljen s štirivaljnim bencinskim motorjem prostornine približno 5,9 litra, ki je razvil okoli 58 KM (43 kW). Pogon je potekal prek mehanskega menjalnika na zadnjo os, avtobus pa je bil zasnovan za mestni promet in je lahko prevažal več kot 40 potnikov.

Posebnost serije TN je bila robustna konstrukcija z značilnim dolgim motornim pokrovom pred vozniško kabino ter visoka zanesljivost, zaradi katere so številni primerki ostali v uporabi vse do petdesetih let



prejšnjega stoletja. Renaultovi avtobusi serije TN so postali simbol pariškega javnega prevoza in so danes med najbolj cenjenimi ohranjenimi primerki evropske avtobusne dediščine.

Semejev avtobus je med obiskovalci vzbudil veliko zanimanja in občudovanja. Vožnja z vozilom, starim več kot devet desetletij, je mnogim ponudila redko priložnost za neposreden stik z zgodovino cestnega prometa ter pomembno obogatila vsebino dogodka. Dan varnosti v prometu je tudi letos uspešno združil izobraževanje, druženje in ohranjanje tehniške dediščine ter dokazal, da je prometna kultura pomembna vrednota vseh generacij.



Besedilo in fotografije pripravil
Jure Šujica

Tako imenovani restomodi, projekti, pri katerih avtomobilske delavnice ohranjajo videz klasičnih avtomobilov, hkrati pa jim namenjajo sodobno tehnologijo, so v zadnjem desetletju postali precej priljubljeni na obeh straneh Atlantika. Pri tem se podjetja, kot so Singer, Tuthill in podobna, osredotočajo predvsem na športne avtomobile. Pri britanskem Halyconu pa so se stvari lotili nekoliko drugače in v ponudbo uvrstili Rolls-Royce Corniche.



Unikatne (noben njihov avtomobil ni povsem enak drugemu) predelave so se lotili z namenom ohranitve klasičnega videza, hkrati pa zagotovitve najvišje stopnje udobja, uporabnosti in priročnosti. Zunanost tako ostaja na pogled povsem nespremenjena, pa tudi notranost še vedno ohranja analogen videz – z izjemo zaslona infozabavnega sistema, ki je pod armaturno ploščo. Avtomobil ima ob tem še nekatere druge dodatke, kot so sodobna klimatska naprava, tempomat, elektronsko nastavljive ogrevane in hlajene sedeže ter celo vzvratna kamera.

Hkrati so pri Halyconu poskrbeli za izboljšanje voznških občutkov. Avtomobilu so namreč namenili prilagodljivo zračno vzmetenje, namenjeno izboljšanju lege na cesti in hkrati večjemu obdobju. Prilagodili so tudi zavorni sistem in pa motorno elektroniko. Nenazadnje bo voznik lahko izbral med tremi voznimi programi, ti pa bodo poskrbeli za ustrezen nastavitev podvozja, delovanja zavornega sistema in pa motorno odzivnost.

Halycon bo izdelal omejeno serijo 50 vozil, 30 kabrioletov in 20 kupejev, v enakem slogu pa bo predelal tudi 10 primerkov modelov Rolls-Royce Silver Shadow oziroma Bentley T-Series. Vsako vozilo bo izdelano v tesnem sodelovanju z naročnikom. Ta bo moral nato odšteti 425.000 funtov (brez davka), priskrbeti avtomobil (zanj lahko poskrbijo tudi pri Halyconu), nato pa počakati nekaj mesecev na končni izdelek, saj predelava enega vozila traja kar 5.000 ur in je v celoti narejena ročno.

TEHNIKA 21. STOLETJA

pod obleko iz 80. let



Dvanajsto srečanje ljubiteljev motociklov **LAVERDA**

Besedilo in fotografije pripravil **Miran Mozetič**

Po jutranjem druženju v Vrbju so se udeleženci podali na panoramsko vožnjo proti Trbovljam in Žalcu, kjer so obiskali znamenito Fontano piva. Pot jih je nato vodila nazaj v Vrbje, kjer se je srečanje končalo v prijetnem vzdušju ob izmenjavi izkušenj, spominov in načrtov za prihodnost.

Kot že vrsto let je organizacijske niti tudi letos uspešno držal v rokah Miran Mozetič, gonilna sila srečanj slovenskih ljubiteljev znamke Laverda. Brez njegove predanosti in energije si takšnega srečanja skoraj ni mogoče predstavljati.

Motocikli Laverda sodijo med najbolj cenjene italijanske motocikle druge polovice 20. stoletja. Posebej slovijo modeli s prostornino 750, 1000 in 1200 kubič-

Vrbje pri Žalcu je letos gostilo že 12. srečanje ljubiteljev legendarnih motociklov Laverda, ki je ponovno dokazalo, da navdušenje nad to slovito italijansko znamko ne pozna meja. Na srečanju se je zbrala pisana družina lastnikov in ljubiteljev teh kultnih motociklov iz Slovenije in tujine, med njimi tudi pet udeležencev iz Italije. Posebno čast je dogodku izkazal predsednik Loris Maculan iz kluba Laverda iz Breganze, mesta, kjer se je leta 1949 začela zgodba te znamenite motociklistične znamke.

nih centimetrov, ki so v sedemdesetih letih zasloveli po robustni konstrukciji, odličnih voznih lastnostih in značilnem zvoku vrstnih dvovaljnih ter kasneje tudi trivaljnih motorjev. Modeli, kot so 750 SF, Jota in RGS, danes veljajo za prave zbirateljske dragocenosti in pomemben del evropske motociklistične dediščine.

Udeleženci so se že dogovorili, da bo srečanje prihodnje leto potekalo na Blokah. Tradicija namreč narekuje, da se srečanja selijo po krajih, od koder prihajajo posamezni člani, v prihodnjih letih pa se obeta tudi ponovno srečanje v Italiji, zibelki znamke Laverda. Tako se bo prijateljstvo med ljubitelji teh izjemnih motociklov nadaljevalo tudi v prihodnje.



Častni član SVAMZ

DANILO ARČAN- DANI

Besedilo in fotografije pripravil **Emil Šterbenk**

Pri SVAMZ-u je aktiven že vse od njegove ustanovitve in tudi tam je opravljal različne organizacijske in vodstvene naloge. Bil je eden prvih članov Kluba starodobnikov Savinjska dolina, ko pa se je preselil v Šmartno ob Paki, se je včlanil v AMD-Društvo ljudske tehnike. Leta 2016 je nastopil svoj prvi predsedniški mandat in še močnejše pognal društveno kolesje že tako zelo aktivnega članstva. V dveh mandatih je zastavil in zaključil več odmevnih projektov, med katerimi še posebej izstopa Muzej tehnične kulture po drugi svetovni vojni. Poleg tega je vodil obnovo zgradbe, v kateri so klubski prostori, uredil lastniška razmerja na parceli, predlagal izgradnjo nadstrešnice za avtomobile, ki jo sedaj društvo oddaja v najem, bil je pobudnik priprave in izdaje zbornika ob 70-letnici

Danilu Arčanu-Daniju (na fotografiji sedi desno od predsednika, SVAMZ, Francija Škrjanca) so pripravili prijetno presenečenje. (Foto: E. Šterbenk)

Na marčevski skupščini SVAMZ v Lipici so Danilu Arčanu podelili naziv: Častni član SVAMZ. Dani je s svojo predanostjo, znanjem in energijo v slovenskem avto-moto prostoru pustil izjemen pečat. Svojo pot v svet motošporta je začel leta 1970 pri AMD Šlander Celje kot voznik relija in več kot dve desetletji deloval tudi na organizacijski ravni. Pomembno je prispeval k razvoju Avto-moto zveze Slovenije – še posebej na področju športa, kjer je deloval v Komisiji za karting (tudi kot predsednik) in v Strokovnem svetu za avto-moto šport. Pri AMZS so mu zato podelili naziv častni član.

in še dosti več. Njegovo delo ni zaznamovalo le preteklosti, ampak je usmerjeno tudi v prihodnost – svoje znanje namreč z veseljem in žarom prenaša na mlajše generacije ter motivira starejše, da spremljajo novosti v prometu in aktivno krepi starodobniško gibanje.

Ker se ni mogel udeležiti skupščine, sta mu priznanje prišla na dom predat Franci Škrjanec, predsednik, in Petja Grom, generalni sekretar SVAMZ. Presenečenje so organizirali pri AMD DLT in Daniju v večjem številu prišli čestitat za zaslužen naziv. Dani, še enkrat: iskrene čestitke v imenu vodstva in članic ter članov SVAMZ!

AUTO UNION RENNLIMOUSINE

Kdor pozna znamko Auto Union, ve, da gre za znamko, ki je v razmeroma kratkem času pustila neizbrisen pečat na področju avtomobilskega dirkanja. Ob tem pa zgodovine niso pisali samo na dirkah, temveč tudi s postavljanjem hitrostnih rekordov. Pri tem so ves čas tekmovali z Mercedes-Benzom, a vseeno naposled z namensko izdelanim dirkalnikom Auto Union Lucca in legendarnim Hansom Stuckom za volanom prvi presegli hitrost 320 kilometrov ali 200 milj na uro.

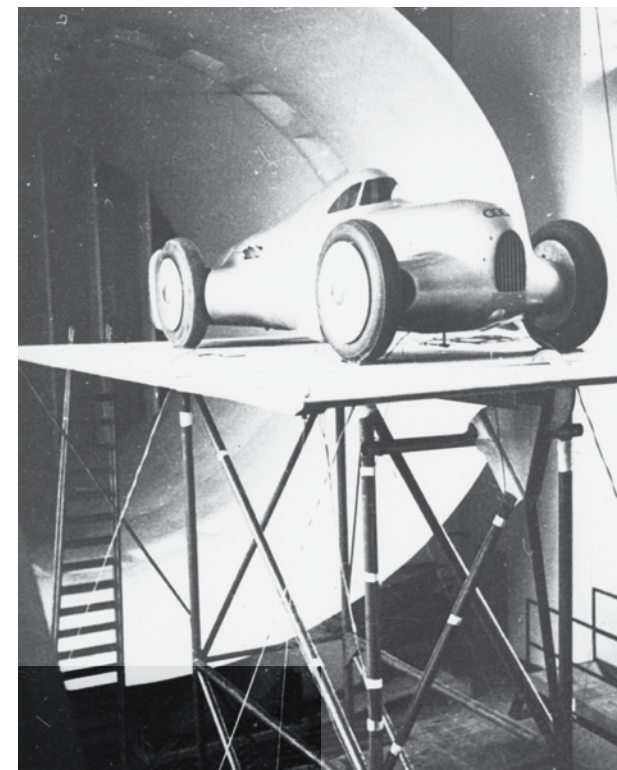
Besedilo in fotografije pripravil **Jure Šujica**

Hitrostni rekord – najvišja dosežena hitrost je znašala kar 326 kilometrov na uro – so dosegli 14. februarja 1935 na odseku italijanske avtoceste blizu kraja Lucca, avtomobil pa so nato uporabili še na nekaterih drugih dogodkih in dirkah, preden je še pred koncem leta 1935 izginil. Kakšna je bila njegova usoda, ne ve nihče, ne pri Auto Unionu in ne kasneje pri Audiju. Vozila niso nikoli več našli, postalo je tako rekoč mit.

Dirkalni avtomobil pa je to pomlad vendarle znova zaživel, saj so se pri Audiju odločili izdelati njegovo repliko. To so storili v sodelovanju z delavnico Crosthwaite & Gardiner, projekt pa je trajal kar tri leta. Izdelava vozila je bila namreč izredno zahtevna, saj so imeli inženirji na voljo samo fotografije legendarnega vozila, na podlagi katerih so nato izdelali povsem novo karoserijo in šasijo.

Namesto petih, šest litrov delovne prostornine

Projekt je vodil Timo Witt, nekdanji dirkaški inženir in vodja oddelka starodobnikov, ki je dejal, da so želeli ustvariti repliko, ki bo karseda zvesta izvirniku, hkrati pa ustvariti vozilo, ki bo vzdržljivo in karseda učinkovito. Tudi zato so se odločili, da namesto petlitrskega 16-valjnika vgradijo za liter večji agregat enake zasnove, kakršnega je imel Auto Union v dirkalniku Type C. Gre za na pogled povsem enak motor, ki proizvede kar 382 kilovatov ali 520 konjev moči ob pogonu na mešanico metanola, neosvinčenega bencina in toluena.



Čeprav gre pri reinkarnaciji vozila, pred 91 let poznanega pod imenom Rennlimousine, za repliko z velikim zgodovinskim pomenom, pa to ne pomeni, da bo Lucca pristal v muzeju. Pri Audiju so namreč že razkrili, da bodo dirkalnik pripeljali na julijski tradicionalni Festival hitrosti v Goodwood, kjer ga bodo zapeljali tudi po tamkajšnji progi, nato pa ga bodo uvrstili med »Silver Arrows«, Srebrne puščice, športne avtomobile Audijeve zgodovinske zbirke avtomobilov.



V spomin, 70 let

LUDVIK MAŽERA

Pripravila **Jasna Žlof**
Fotografije iz **lastenega arhiva**



Prav je, da se spomnimo dirkača, ki ga že dolgo ni več med nami. Letos mineva natanko 70 let od njegove smrti.

Zgodba, ki me je pritegnila k raziskovanju tega dirkača, je posebna in zanimiva. Ludvik Mažera je bil poročna priča mojemu očetu Janku Krajniku 31. 3. leta 1956. Tri meseca kasneje se je Mažera v starosti 36 let smrtno ponesrečil na mednarodni dirki – na nagradi Jadrana v Opatiji. Zadnjo noč pred dirko sta sobo v Opatiji z njim delila dirkača Mladen Čerič in Anton Tlakar. Še vrsto let sta v presežkih govorila o njegovi strasti do dirk, pa tudi o prijateljskem odnosu do sotekmovalcev in vseh, s katerimi je bil Mažera v stiku. Za mlajše je bil Mažera vzor drznega in elegantnega motociklističnega dirkača.

Z mojim očetom ju je vezalo iskreno prijateljstvo in strast do motorjev. Odraščala sta v Melju, v Mariboru. Že kot mladeniča sta bila priča

razvoju motošporta v mestu Maribor. Ta je še poseben pospešek dobil leta 1949 po ustanovitvi skupne AMD TAM, člani pa so lahko trenirali na dirkališču na Teznem. Hitro po ustanovitvi društva je zaživela športna dejavnost, organizirane in izvedene so bile motociklistične dirke na starem letališču na Teznem, kar je bila takrat velika atrakcija za Maribor. Skupno so obiskovali meddruštvene in medrepubliške avto-moto dirke v Ljubljani, Zagrebu in Opatiji. V treh letih so dirkači AMD TAM nastopili na 25 dirkah. Leta 1953 sta se AMD TAM pridružila cestno hitrostna dirkača Ludvik Mažera in Anton Tlakar.

V tem letu je društvo priredilo meddruštveno dirko na Pohorje. Junak dirke je bil prav Ludvik Mažera, ki je zasedel prvo mesto v kategorijah 250 ccm, 350 ccm in 500 ccm. Na mednarodni dirki v Beogradu je Mažera zasedel odlično 2. mesto v kategoriji do 250 ccm. Tudi na dirkah v Ločah, Kamniku, Zagrebu in Varaždinu so se tekmovalci Mažera, Smodič, Vizjak in Tlakar uvrščali na prva tri mesta. 30. 8. 1953 doseže L. Mažera (DKW) na mednarodni gorski dirki Ljubelj odlično uvrstitev, 3. mesto v kategoriji do 250 ccm.

Prav tako se v letih 1954 in 1955 nizajo uspehi naših dirkačev na mednarodni dirki v Beogradu, in sicer Mažera (DKW) zasede odlično 2. mesto v kategoriji do 250 ccm ter na gorski dirki Trbovlje prav tako 2. mesto (DKW) v kategoriji do 250 ccm. Na meddruštvenih dirkah v Portorožu je Ludvik Mažera 2. maja 1956 zmagal v kategoriji do 250 ccm na motorju DKW. Veliko njegovih uspehov in uspehov mariborskih motociklističnih dirkačev je bilo objavljenih v Vestniku, v dnevniku Večer in v knjigi spominov 50 let Jugoslovanskega moto dirkalnega športa v samozaložbi Alfonza Breznika ter v Zborniku Avto moto društva TAM Maribor – Naših 50 let (1950–2000).

Ludvik Mažera se je rodil 23. 7. 1920 leta očetu Ivanu (Janez) Mažera, čevljarskemu mojstru,

in materi Barbari. Leta 1948 je sklenil zakonsko zvezo z Alojzijo Špringer v Mariboru. Umrli je 9. 6. 1956 v nesreči na dirki v Opatiji, star 36 let. Pokopan je na pobreškem pokopališču v Mariboru.

Pri raziskovanju kariernih uspehov in življenjske poti Ludvika Mažere so mi s posredovanjem pisnih virov in iskanjem verodostojnih informacij izjemno pomagali cenjeni g. Peter Grom (Muzej Motociklov Grom Vransko), spoštovani novinar športne redakcije Večera g. Zmago Gomzi ter izredno prijazna in vestna tajnica kluba AMD TAM ga. Vojka Werglez, za kar se jim iskreno zahvaljujem.

Kot je zapisal g. Viljem Rozman, naj bo ta del zgodovine zahvala vsem bivšim tekmovalcem, ki so nam omogočili športne užitke in ki so jih z veseljem delili z nami.

In naj ne bodo dirkači Mladen Čerič, Anton Tlakar, Savo Vizjak, Viljem Rozman, Franc Pavlič - Vugi in mnogi, mnogi drugi ter Ludvik MAŽERA nikoli pozabljeni.

Večina podatkov je povzeta iz Zbornika Avto-moto društva TAM Maribor »Naših 50 let«.



Udeležba na mednarodnem srečanju starodobnih vozil

V SUBOTICI



Na srečanju so sodelovali predstavniki društev in lastniki vozil iz Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Madžarske, Romunije, Slovaške, Slovenije in Srbije. Raznolika udeležba je omogočila izmenjavo izkušenj, predstavitev obnovitvenih projektov ter utrjevanje prijateljskih vezi med udeleženci.

V okviru srečanja je bilo organiziranih več razstav starodobnih vozil. Udeleženci smo svoja vozila predstavili na Paliču ob znamenitem jezeru, pri območju Plave fontane v Subotici ter v starem mestnem jedru Subotice. Na vseh lokacijah so vozila pritegnila veliko zanimanja obiskovalcev in ljubiteljev starodobne tehnike.

Posebno doživetje je predstavljala predstavitev vozil v zgodovinskem središču mesta, kjer so starodobniki s svojo podobo lepo dopolnili bogato arhitekturno dediščino Subotice. Obiskovalci so si lahko od blizu ogledali številna skrbno ohranjena in obnovljena vozila ter se seznanili z njihovo zgodovino.

V mesecu juniju 2026 smo se člani Društva starodobnih policijskih vozil Ljubljana udeležili mednarodnega srečanja starodobnih vozil v Subotici v Srbiji pod organizacijo Mednarodni oldtimer klub Subotica. Srečanje je združilo številne ljubitelje starodobnih vozil in tehniške dediščine iz različnih evropskih držav ter ponovno potrdilo pomen mednarodnega sodelovanja pri ohranjanju avtomobilske zgodovine.

Besedilo in fotografije pripravilo **Društvo DSPV**

Srečanje je potekalo v prijetnem in prijateljskem vzdušju ter je bilo odlična priložnost za promocijo ohranjanja tehniške dediščine. Člani Društva starodobnih policijskih vozil Ljubljana smo ponosno predstavljali Slovenijo ter naše društvo med številnimi udeleženci iz tujine.

Organizatorjem se zahvaljujemo za gostoljubje, odlično organizacijo in prijetno druženje. Veselimo se prihodnjih srečanj in nadaljnega sodelovanja s prijatelji starodobništva doma in v tujini.



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

AMZS

3. Mednarodno srečanje starodobnih

POLICIJSKIH VOZIL



Od 14. do 17. maja 2026 je v organizaciji Društva starodobnih policijskih vozil Ljubljana potekalo 3. mednarodno srečanje starodobnih policijskih vozil. Srečanja so se udeležili prijatelji in ljubitelji policijske tehniške dediščine iz Slovenije, Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Slovaške ter Madžarske. Skupaj se je predstavilo 12 starodobnih policijskih vozil, ki so med obiskovalci vzbudila veliko zanimanja.

Besedilo in fotografije pripravilo **Društvo DSPV**



Udeleženci so se začeli zbirati v četrtek, 14. maja, ko so se po prihodu namestili in izkoristili čas za prvo druženje ter izmenjavo izkušenj s področja ohranjanja in obnove starodobnih vozil.

V petek smo obiskali s starodobniki Park vojaške zgodovine Pivka, kjer smo si ogledali bogato zbirko vojaške in tehniške dediščine. Po ogledu muzeja smo se odpravili še na krajši izlet do Portoroža, kjer smo uživali ob slovenski obali in nadaljevali druženje v prijetnem vzdušju.

Vrhunec srečanja je bila sobota, 16. maja, ko smo med 9. in 14. uro na Stritarjevi ulici v samem središču Ljubljane pripravili razstavo starodobnih policijskih vozil skupaj s slovensko policijo kateri so poleg aktualnih vozil predstavili tudi poklic policista. Razstava je privabila številne domače in tuje obiskovalce, ki so si lahko ogledali vozila ter spoznali del zgodovine policijskega dela in razvoja službenih vozil skozi desetletja.

Po zaključku razstave smo obiskali Policijski muzej na Kotnikovi ulici, kjer smo si ogledali muzejsko zbirko in se seznanili z zgodovino slovenske policije. Ob tej priložnosti je sledila tudi slavnostna podelitev priznanj in zahvalnic vsem sodelujočim društvom, posameznikom in podpornikom dogodka.

Srečanje je ponovno dokazalo, da starodobna policijska vozila predstavljajo pomemben del tehniške in kulturne dediščine ter da mednarodno sodelovanje prispeva k njenemu ohranjanju za prihodnje generacije. Organizatorji se zahvaljujemo vsem udeležencem, obiskovalcem, prostovoljcem in podpornikom, ki so pomagali ustvariti prijeten in uspešen dogodek. Veselimo se že naslednjega srečanja in novih skupnih projektov.



PRVA SLOVENKA V SVETU EUROPA NOSTRE

Ko starodobna vozila dobijo glas v Evropi



Na vrhu organizacije Europa Nostra, ki je med 26. in 29. majem 2026 potekal na Cipru, je Slovenija dosegla pomemben uspeh na področju evropske kulturne dediščine. Nataša Grom Jerina, vodja pisarne SVAMZ, višja podpredsednica FIVA za notranje zadeve in vodja za stike z javnostmi Muzeja motociklov Grom, je bila potrjena za članico Sveta Europa Nostre.

Besedilo in fotografije pripravila pisarna SVAMZ



LEVO: Nataša G. Jerina s slovensko zmagovalno ekipo za projekt Šola prenove za nove generacije.

SPODAJ: Nataša G. Jerina in generalna sekretarka Snežka Q. Mihailović.



Gre za prvo Slovenko v zgodovini organizacije, ki je bila izvoljena v njen najvišji vodstveni organ, obenem pa za prvo predstavnico področja starodobnih vozil in premične tehniške dediščine.

Europa Nostra je vodilna evropska mreža za varovanje kulturne in naravne dediščine, ki združuje organizacije, strokovnjake in posameznike iz več kot 40 držav. Izvolitev predstavnice iz sveta starodobnih vozil predstavlja pomemben korak k večjemu priznanju mobilne in industrijske dediščine v evropskih kulturnih politikah. Na vrhu so razpravljali o prihodnosti evropske kulturne dediščine, novih

finančnih programih, vlogi mladih, industrijski dediščini ter pomenu kulture pri oblikovanju evropske identitete. Posebna pozornost je bila namenjena tudi prenosu znanja na mlajše generacije in vključevanju dediščine v trajnostni razvoj.

Potrditev članstva v Svetu Europa Nostrae predstavlja priznanje Sloveniji, slovenskemu starodobništvu ter prizadevanjem za ohranjanje tehniške, industrijske in mobilne dediščine. Hkrati odpira nove možnosti za sodelovanje in krepitev prepoznavnosti starodobnih vozil kot pomembnega dela evropske kulturne dediščine.

8. YOUNGTIMER

Slovensko
youngtimersko srečanje
ponovno navdušilo
ljubitelje avtomobilov

**Parkirišče pred ljubljanskim
hipermarketom E. Leclerc na
Rudniku je konec tedna znova
postalo zbirališče ljubiteljev
avtomobilske nostalgije. V
organizaciji kluba Avtonostalgija
80 & 90 je potekalo že 8.
Slovensko youngtimersko
srečanje, ki je tudi letos
privabilo številne lastnike in
občudovalce vozil iz osemdesetih,
devetdesetih let ter začetka
novega tisočletja.**

Besedilo pripravil **Marko Miklavc**
Fotografije pripravil **Anej Ferko**

SREČANJE

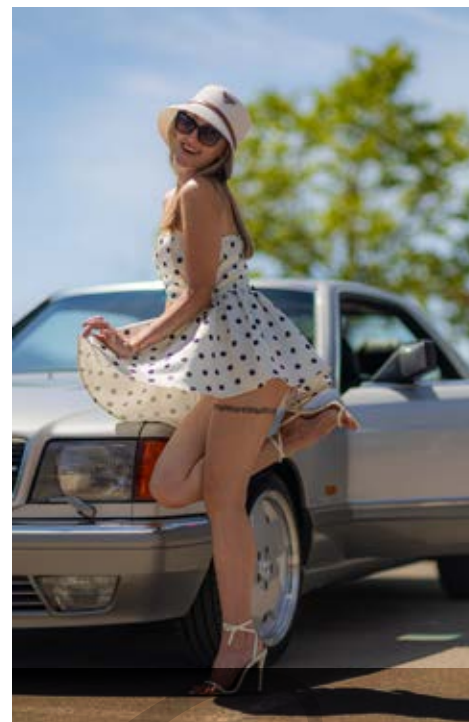




Youngtimerji predstavljajo posebno obdobje avtomobilske zgodovine. Gre za vozila, ki še niso starodobniki v klasičnem pomenu besede, vendar že nosijo pomembno zgodovinsko, tehnično in kulturno vrednost. Mnogi ljubitelji v njih vidijo zadnjo generacijo avtomobilov, pri katerih so bile voziške lastnosti, preprosta mehanika in prepoznavna oblikovalska identiteta pomembnejše od množice elektronskih sistemov in digitalnih zaslonov.

Prav zato zanimanje za vozila iz tega obdobja iz leta v leto narašča. Mlajšim predstavljajo stik z avtomobilskim svetom, kakršnega sami niso doživeli, starejšim pa obujajo spomine na čas, ko so bili avtomobili bolj preprosti, pogosto lažji in v marsičem bolj značajski kot danes.

Po oceni organizatorjev se je letos zbralo približno 150 vozil. Med njimi so prevladovali avtomobili iz osemdesetih in devetdesetih let prejšnjega stoletja, nekaj prostora pa so dobili tudi starejši starodobniki. Raznolikost voznega parka je dokazala, da youngtimer gibanje združuje zelo različne avtomobilske okuse – od športnih kupejev in kabrioletov do družinskih limuzin,



Mlajšim predstavljajo stik z avtomobilskim svetom, kakršnega sami niso doživeli, starejšim pa obujajo spomine na čas, ko so bili avtomobili bolj preprosti, pogosto lažji in v marsičem bolj značajski kot danes.

kombijev in redkih posebnežev, ki jih danes na cestah skoraj ne srečamo več.

Tudi letos so organizatorji skupaj s sodniško komisijo podelili več priznanj v različnih kategorijah. Izbor ni bil enostaven, saj je bila raven predstavljenih vozil izjemno visoka.

Naziv Naj avto 80. let je osvojil izjemno ohranjen in popolnoma originalen Porsche 911 Carrera 3.2 Targa iz leta 1988. Legendarni predstavnik serije G velja za enega najbolj prepoznavnih športnih avtomobilov svojega časa in še danes predstavlja simbol klasične športne avtomobilske filozofije.





AVTO MOTOR
Classic



Zbralo se je 150 vozil: vozila iz osemdesetih in devetdesetih postajajo novi ambasadorji avtomobilske kulture.



V kategoriji Naj avto 90. let je slavil Renault 5 Bye-Bye iz leta 1996, eden zadnjih izdelanih primerkov tega priljubljenega modela. Vozilo je sodnike navdušilo predvsem zaradi svoje izjemne ohranjenosti, avtentičnosti in dejstva, da predstavlja zaključek ene najuspešnejših zgodb evropskega avtomobilizma.

Med največjimi zanimivostmi srečanja je bil tudi Mitsubishi L300 4WD iz leta 1983, ki je nekoč služil pri zimskih olimpijskih igrah v Sarajevu leta 1984. Zaradi svoje zanimive zgodovine in redkosti je prejel priznanje za največje presenečenje srečanja.

Posebno pozornost obiskovalcev je pritegnila tudi Mazda 323F iz leta 1993 z značilnimi dviznimi žarometi, katere lastnica je prejela priznanje za najbolj usklajen slog med vozilom in voznikom. Takšna kategorija poudarja ne le ohranjanje vozil, temveč tudi duha obdobja, iz katerega prihajajo.



Med obiskovalci so bili tudi predsednik zveze Franci Škrjanec, avtomobilska legenda Matjaž Tomlje ter pisateljica Nina Kosmač.

Drugič zapored so organizatorji izbrali tudi najlepši motocikel srečanja. Tokrat je naziv pripadel Kawasaki GPZ 500, predstavniku obdobja, ko so bili motocikli še relativno lahki, preprosti in namenjeni predvsem užitku v vožnji.

Obiskovalci niso občudovali le vozil. Veliko zanimanja je pritegnila tudi razstava tehničnih predmetov iz osemdesetih in devetdesetih let. Med eksponati so bili legendarni Sony Walkman, Nintendo Game Boy, Iskrin telefon ETA 80 in drugi predmeti, ki so zaznamovali vsakdanje življenje tedanjega časa. Tako kot avtomobili tudi ti predmeti predstavljajo pomemben del tehniške in kulturne dediščine generacij, ki so odrasčale v obdobju pred digitalno revolucijo.

Za prijetno vzdušje je skozi ves dan skrbel DJ Roman Birk z glasbo iz osemdesetih in devetdesetih let, obiskovalcem pa so bile na voljo tudi stojnice z avtomobili.

Prihodnost avtomobilske dediščine se začne prav z avtomobili, ki jih včeraj še nismo šteli za zbirateljske.



Youngtimer vozila predstavljajo most med digitalno generacijo in analognim svetom avtomobilizma. Omogočajo, da mladi spoznajo mehaniko, vzdrževanje in vozniške občutke, ki jih sodobni avtomobili vse bolj skrivajo za elektroniko.

bilskimi miniaturnimi, spominki ter gostinsko ponudbo. Dogajanje je trajalo od dopoldanskih ur pa vse do večera, kar je obiskovalcem omogočilo dovolj časa za druženje, izmenjavo izkušenj in ogled številnih zanimivih vozil.

Prireditve je potekala pod pokroviteljstvom SVAMZ. Med obiskovalci so bili tudi predsednik zveze Franci Škrjanec, avtomobilska legenda Matjaž Tomlje ter pisateljica Nina Kosmač, ki je z zanimanjem spremljala dogajanje.

Sedmo Slovensko youngtimersko srečanje je ponovno dokazalo, da zanimanje za avtomobile iz osemdesetih in devetdesetih let ne pojenja. Nasprotno – število udeležencev, kakovost predstavljenih vozil in navdušenje obiskovalcev kažejo, da youngtimer kultura postaja vse pomembnejši del slovenskega avtomobilskega in tehniškega izročila ter pomemben most med preteklostjo in prihodnostjo avtomobilizma.

AMSL

Najzanimivejši avtomobilski dogodek letošnjega leta – ***Auto Motor Show Slovenija***, sejem, ki združuje vse, kar diši po bencinu: od klasičnih vozil do superšportnikov, motociklov in dirkalnih strojev.

Besedilo pripravila pisarna SVAMZ, fotografije pripravil Anej Ferko



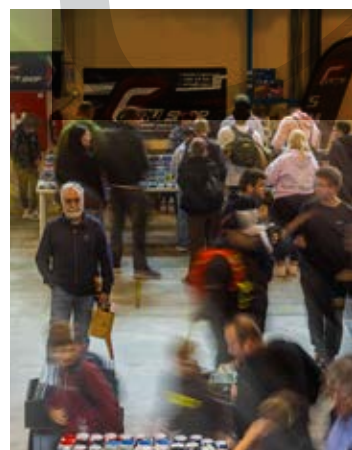


Razstavni prostor Zveze so pomagali opremiti člani kluba starodobnih vozil Celjski knezi in pa Mirco Snaidero, ki je predstavil legendarni motocikel Galbusera. Vse dni sejma se je na prostoru gnetlo obiskovalcev in mladih, ki so z velikim zanimanjem občudovali starodobna vozila.



Med 16. in 17. majem je Slovenija gostila enega najzanimivejših avtomobilskih dogodkov letošnjega leta – Auto Motor Show Slovenija, sejem, ki združuje vse, kar diši po bencinu: od klasičnih vozil do superšportnikov, motociklov in dirkalnih strojev. Prav ta različnost je bila ključ do uspeha – in množičnega obiska, zlasti med mlajšimi generacijami, ki jih je pritegnila kombinacija spektakla, hitrosti in vizualne atraktivnosti. Sejem je bil izjemno dobro obiskan – govorimo o tisočih obiskovalcev, kljub temu da so bile vstopnice za slovenske razmere razmeroma drage (27–30 €), kar potrjuje, da trg prepoznava in podpira kakovostne, vsebinsko bogate avtomobilске dogodke. Po zasnovi gre za sodoben »lifestyle« avtomobilski festival, kjer vozila niso edini fokus, temveč so del širše izkušnje, ki vključuje predstavitve, interaktivne vsebine, spremljevalni program in poudarek na doživetju obiskovalca. Pomemben del sejma so tudi razstavljalci, ki prihajajo iz različnih segmentov avtomobilskega ekosistema – od uradnih zastopnikov prestižnih znamk, podjetij s področja avtomobilskega detailinga, zaščitnih premazov in nanotehnologije, do predelovalcev, tuning studiev, dobaviteljev dodatne opreme ter specializiranih ponudnikov za motorsport. Takšna struktura razstavljalcev omogoča celovit vpogled v sodobno avtomobilsko kulturo, kjer se prepletajo industrija, strast, tehnologija in dediščina.

Na našem razstavnem prostoru smo predstavili raznovrstno zbirko vozil, ki je simbolično povezovala različna obdobja avtomobilizma: od predvojnega Forda T, Porscheja Targa, VW Golfa MK1 GTI, dirkalnega Peugeotota 206, več motociklov, do absolutne zvezde – modela 1938 Galbusera 500 V8, ki so ga predstavili prijatelji iz Italije. Zanimiv paradoks je, da sta največ pozornosti in fotografij požela prav Golf in Peugeot, kar potrjuje, da element identifikacije igra ključno vlogo pri dožemanju vozil – obiskovalci se lažje pove-





žejo z vozili, ki jih poznajo, so jih vozili ali o njih sanjali, medtem ko eksotika pogosto ostaja na ravni občudovanja. Posebej izrazit je bil odziv mladih obiskovalcev; anketa, ki smo jo pripravili na stojnici, je dosegla nepričakovano zanimanje, saj je 100 vprašalnikov pošlo že pred koncem dneva, interes pa ni upadal vse do zaprtja sejma. To jasno kaže, da kombinacija superšportnikov in ekstremnih vozil na eni strani ter starodobnih vozil na drugi ustvarja močan komunikacijski most med generacijami. Kontrast med dediščino in sodobno avtomobilsko kulturo deluje kot učinkovit pristop k približevanju teme mlajšim občinstvom, kjer »nasprotja se privlačijo« postane konkretna strategija, ne le retorična figura.

Dogodek ni bil samo razstavnega značaja, temveč je vključeval tudi strokovne vsebine; organizirali smo predavanja, kjer je modroval Dejan Breznik iz našega odbora SVAMZ, in pa tudi predstavitev o restavraciji, ki sta jo pripravila predsednik SVS Leon Vrtovec in njegov sodelavec, s čimer smo dodatno okrepili izobraževalno komponento sejma. Udeležba je prinesla tudi konkretne

Na sejmu smo poskrbeli za pester program.
Organizirali smo tudi predavanje, kjer je Dejan Breznik spregovoril nekaj besed o svetu starodobnih vozil in vključevanju mladih, Leon Vrtovec in Metod Levart pa o restavriranju vozil.



rezultate: pridobili smo nove partnerje, nove člane, okrepili mednarodno sodelovanje ter uspešno nagovorili mlajšo ciljno skupino. Poseben medijski trenutek je predstavljal radijski intervju na postaji Radio 1 Rock, ki dosega približno 300.000 poslušalcev dnevno. Pri tem se je izkazalo, da je voditelj tudi sam zbiratelj ameriških vozil in se je po dogodku pridružil našemu združenju (se bo tudi kar moral, ko pa potrebuje pomoč pri obnovi svojega američana), kar lepo ponazarja organski učinek tovrstnih aktivnosti.

Čeprav je bila odločitev za sodelovanje letos sprva vprašljiva, se je izkazala za pravilno in strateško utemeljeno. Dogodek je potrdil,

da interes za avtomobilsko kulturo ostaja močan, da mlajše generacije zahtevajo drugačen, bolj dinamičen in vizualno intenziven pristop ter da kombinacija zgodovinskega in sodobnega ustvarja dodano vrednost. Hkrati pa je pokazal, da je mogoče tudi z razmeroma omejenimi finančnimi sredstvi doseči pomemben učinek, če je koncept jasen, izvedba premišljena in energija ekipe dovolj visoka. Upravni odbor je zadovoljen – vsaj uradno – čeprav moja intenzivnost pri načrtovanju, stalne ideje in občasne »še ene majhne naloge« včasih predstavljajo izziv, a kot radi rečemo: to ni problem, temveč proces. Ali nekoliko bolj iskreno – graditev značaja.

Starodobniki med mladimi – ohranjanje tehniške dediščine

Mesec maj je bil za člane AMD Gorica – Starodobniki Goriške znova v znamenju druženja z mladimi ter predstavitve bogate tehniške dediščine, ki jo ohranjamo sz našimi svojimi starodobnimi vozili. Z veseljem ugotavljamo, da zanimanje mladih za starodobna vozila, motorje in mehaniko še vedno živi, kar nam daje dodatno motivacijo za nadaljnje delo.

Besedilo in fotografije pripravil **Dušan Gomišček**

Predstavitve na Srednji tehniški šoli Nova Gorica

5. maja smo se člani AMD Gorica – Starodobniki Goriške na povabilo Srednje tehniške šole Nova Gorica udeležili srečanja srednjih tehniških šol, na katerem so sodelovali ravnatelji, profesorji ter predstavniki različnih izobraževalnih ustanov. Dogodek je bil namenjen povezovanju šol, predstavitvi tehničnega znanja ter izmenjavi izkušenj med mladimi in strokovnimi delavci s področja tehnike in izobraževanja.

Člani društva smo ob tej priložnosti predstavili nekaj naših svojih starodobnih vozil ter obiskovalcem približali razvoj avtomobilske tehnike skozi v različnih obdobjih. Razstavljeni vozila so vzbudila veliko zanimanja, saj so si jih učenci in obiskovalci lahko ogledali od blizu, prisluhnili njihovim zgodbam ter izvedeli več o njihovi zgodovini in obnovi. Posebej zanimivo jim je bilo spoznati, kako so bili avtomobili nekoč izdelani skoraj izključno mehansko, brez računalnikov in sodobne elektronike.



Poseben poudarek smo namenili razlikam med starodobnimi in sodobnimi vozili. Obiskovalcem smo predstavili mehanske sisteme nekoč, način vzdrževanja vozil ter pomen znanja in ročnih spretnosti pri obnovi starodobnikov. Pojasnili smo, kako so vozniki v preteklosti veliko več popravil opravili sami, saj vozila niso vsebovala elektronskih sistemov, ki jih poznamo danes. Učencem smo predstavili tudi različne vrste motorjev, način delovanja uplinjačev, mehanskih zavor in drugih sklopov, ki jih pri sodobnih avtomobilih skoraj ne srečamo več.

Učenci so predstavitve spremljali z velikim zanimanjem, številna vprašanja pa so pokazala, da mlade tehnika še vedno zelo zanima. Veliko jih je zanimalo predvsem, koliko časa traja obnova vozila, kako težko je dobiti rezervne dele ter koliko znanja in potrpežljivosti je potrebno za obnovo starodobnika. Obiskovalcem smo predstavili tudi pomen ohranjanja teh-

niške dediščine, saj starodobna vozila niso le hobi, ampak pomemben del zgodovine razvoja avtomobilizma.

Po končanem programu smo ravnatelje in predstavnike šol popeljali na ogled podjetja Intra lighting, kjer izdelujejo sodobna svetila in napredne svetlobne rešitve. Predstavniki podjetja so nam najprej predstavili zgodovino podjetja, razvoj sodobne razsvetljave ter pomen kakovostne svetlobe v vsakdanjem življenju. Zanimivo predavanje je bilo namenjeno tudi vplivu svetlobe na človekovo počutje, delovno okolje in zdravje.

V nadaljevanju smo si ogledali proizvodne prostore in razvojne oddelke podjetja, kjer nastajajo sodobna svetila, ki jih uporabljajo po številnih državah sveta. Udeleženci so lahko od blizu spoznali celoten proces proizvodnje – od ideje zamisli in razvoja do končne izdelave izdelkov. Ogled je bil za vse zelo zanimiv in poučen, saj smo spoznali povezavo med sodobno tehnologijo, inovacijami in industrijskim razvojem.

Obisk Osnovne šole Solkan

Tradicionalno smo 25. maja, ob dnevu mladosti, člani AMD Gorica – Starodobniki Goriške ponovno obiskali Osnovno šolo Solkan, kjer smo učencem predstavili svoja starodobna vozila ter jim približali svet avtomobilizma in tehnike iz časov, ko elektronika še ni igrala glavne vloge v vozilih. Takšni obiski so za naše društvo vedno posebno doživetje, saj lahko mladim predstavimo bogato tehniško dediščino ter jim pokažemo, kako pomembno je ohranjanje starih vozil in znanja naših prednikov.

Na šolskem dvorišču smo razstavili več starodobnih avtomobilov in mopedov, ki so med učenci takoj pritegnili veliko pozornosti. Mlajši učenci so občudovali obliko vozil, kromirane dele in zanimive podrobnosti, starejše pa je predvsem zanimalo delovanje motorjev, način vožnje in vzdrževanje takšnih vozil. Z veseljem smo odgovarjali na številna vprašanja ter učencem povedali zanimive zgodbe o obnovi in ohranjanju starodobnikov.

Poseben del predstavitve je pripravil naš član, ki je po poklicu mehanik. Učencem je na preprost in zanimiv način podrobno razložil delovanje avtomobilskega motorja, posamezne mehanske sklope ter osnovne principe delovanja vozil. Predstavil jim je razliko med motorji nekoč in danes, pomen rednega vzdrževanja ter pokazal posamezne dele motorja in njihovo nalogo. Učenci višjih razredov so predavanje spremljali z velikim zanimanjem, saj jih je veliko priznalo, da jih zanimata mehanika in delo z motorji.

Še posebej nas je razveselilo dejstvo, da imajo nekateri učenci doma že svoje mopede znamke Tomos, ki jih skupaj s starši ali prijatelji obnavljajo in pripravljajo za vožnjo. Dva učenca sta se v šolo celo pripeljala s Tomosovima avtomatikoma, kar je med obiskovalci povzročilo pravo navdušenje. Ob njunih mopedih se je hitro zbrala skupina radovednih učencev, ki so razpravljali o delovanju motorjev, hitrosti, predelavah in različnih tehničnih izboljšavah. Opazili smo, da mlade še posebej zanimajo praktične izkušnje, delo v delavnici ter možnost, da sami popravijo ali obnovijo kakšen motor.

Med druženjem smo učencem predstavili tudi pomen varne vožnje, odgovornega ravnanja v prometu ter spoštovanja tehnične dediščine. Poudarili smo, da starodobna vozila niso le prevozna sredstva, temveč pomemben del zgodovine in razvoja tehnike. Prav s takšnimi srečanji želimo pri mladih spodbuditi zanimanje za tehniko, ročne spretnosti in ohranjanje vozil, ki so zaznamovala neko obdobje.

Dopoldne je minilo v prijetnem in sproščenem vzdušju, polnem pogovorov, vprašanj in zanimivih zgodb. Veseli nas, da lahko svoje znanje, izkušnje in navdušenje nad starodobnimi vozili prenašamo na mlade.



Mali avtomobil, velika skupnost



Na sončen aprilski dan je ob Zbiljskem jezeru oživel duh legendarnega Renault Twinga prve generacije. Ljubitelji tega kultnega mestnega malčka smo se že drugo leto zapored zbrali na dogodku, ki dokazuje, da Twingo še zdaleč ni le avto, ampak del številnih zgodb, spominov in prijateljstev.

Besedilo in fotografije pripravil **Gregor Valič**

Če se je lani v Kamniku zbralo osem vozil, je letošnje srečanje pokazalo, da naša skupnost iz leta v leto raste. Tokrat se nas je zbralo skoraj enkrat več, in to s praktično vseh koncev Slovenije. Od Murske Sobote pa vse do Kopra. Prav lepo je bilo videti, kako lahko mali avtomobil poveže ljudi različnih generacij, saj so se na naš dogodek pripeljali tako mladi navdušenci kot tudi starejši ljubitelji avtomobilske nostalgije.

Parkirišče ob jezeru je hitro postala prava razstava Twingov. Nekateri so bili ohranjeni popolnoma v originalnem stanju, drugi pa predelani na načine, ki jih res ne vidiš vsak dan. Od športnih dodatkov do unikatnih barvnih kombinacij. Vsak avtomobil pa je imel svoj značaj in svojo zgodbo. Prav vsak izmed njih je bil prava paša za oči in dokaz, koliko truda in časa ter ljubezni lastniki vlagamo v svoje male lepote.

Ob pijači in jedači smo poklepetali z že znanimi obrazi, hkrati pa spoznali tudi veliko novih lastnikov in ljubiteljev te male legende. Takšna srečanja niso name-

njena le pogovorom o popravilih, rezervnih delih ali nakupih in prodaji, temveč predvsem druženju enako mislečih ljudi, ki jih povezuje skupna strast. Ravno zaradi tega je vzdušje vedno sproščeno, prijetno in polno smeha.

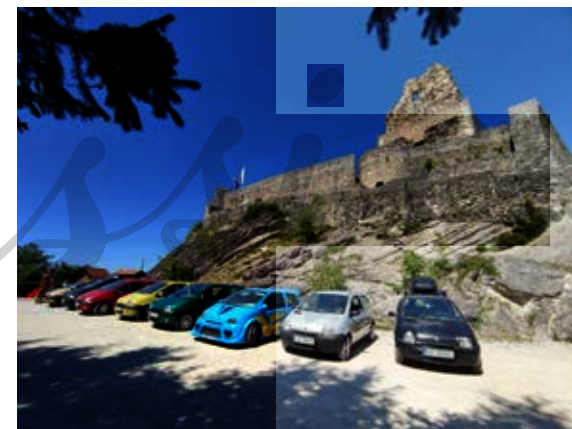
Dogodek smo nadaljevali z vožnjo proti Smledniškemu gradu, kjer smo si ogledali razbitine gradu in izvedeli marsikaj zanimivega o njegovi zgodovini. Tudi tam so naši lepotci pritegnili veliko pozornosti. Marsikdo si jih je z zanimanjem ogledal, jih fotografiral, posnel kakšno zgodbo za družbena omrežja ali pa z nami poklepetal o spominih na legendarnega Twinga, ki je nekoč krasil domače dvorišče ali predstavljal njihov prvi avto mladosti.

Med raziskovanjem grajskih razbitin, lepih razgledov in ob prijetnem druženju je čas minil veliko prehitro. Ko je družba prava in vzdušje prijetno, ure minejo kot za šalo. Ob izteku druženja pa smo si bili vsi enotni, da takšni dogodki niso pomembni le zaradi avtomobilov, ampak predvsem zaradi ljudi, prijateljstev in dobre energije, ki jo ustvarjamo skupaj.

Prav zaradi tega že z veseljem načrtujemo naslednje dogodke in druženja, ki se bodo odvijala vse leto. Naša želja je, da skupnost ljubiteljev prve generacije Twinga še naprej raste, povezuje ljudi z vseh koncev Slovenije in tujine in ohranja posebno avtomobilsko kulturo, ki jo ta mali velikan predstavlja že desetletja. Veseli smo vsakega novega obraza, vsake zgodbe in vsakega avtomobila, ki postane del našega registra.

Vse ljubitelje Renault Twinga prve generacije in tudi tiste, ki jih ta simpatični avtomobil preprosto navdušuje, vabimo, da nas spremljajo na Facebook in Instagram strani Twingo Mk1 Slovenija. Tam lahko spremljate fotografije z dogodkov, novice, zanimivosti ter skupaj z nami podoživljate trenutke, ki jih ustvarjamo z našimi malimi lepotci.

Če imate kakšno dodatno vprašanje, pa smo vam na voljo tudi na elektronskem naslovu: twingo.mk1.slovenija@gmail.com



Let's bug together

Bliža se avgust in z njim naše tradicionalno srečanje Let's bug together, že 32-to po vrsti. Ekipa LBT #32 že z vsemi močmi pripravlja srečanje, ki bo trajalo od 13. 08. 2026 do 16. 08. 2026. Za vse, ki še ne poznate našega srečanja, naj vam povemo, da je največje v temu delu Evrope. V Lescah se zbere več ko 200 zračno hlajenih VW vozil. Rekord udeleženih vozil je bil 275.

Pripravila **Ana Vidic**

Srečanje poteka od četrтка do nedelje, prvi gostje, predvsem iz tujine, pa prispejo že kakšen dan ali dva pred uradnim srečanjem. Naši obiskovalci prihajajo iz vse Evrope: Grčije, Španije, Nizozemske, Poljske, Češke, Slovaške, Nemčije, Avstrije, Italije, Madžarske, Srbije, Hrvaške, Črne Gore, Bosne, Makedonije ... celo obisk iz Anglije smo že imeli. Naš srečanje je družinsko srečanje – starostna struktura je vse od 2 mesecev (najmlajši obiskovalec do sedaj) pa dokler zdravje dopušča.

Obiskovalci plačajo startnino, ki zajema bivanje v kampu za štiri dni. Zajtrk in večerjo vsakemu prijavljemu podari klub. Ob prijavnini vsak voznik prejme majico, startno številko in darilno vrečko. Sovoznik poleg zajtrka in večerje prejme tudi majico srečanja. Na prostoru srečanja je postavljen velik šotor, kjer je v petek in soboto živa glasba, četrtek pa nas zabava DJ. V soboto poteka vožnja po okolici. Vsako leto si prizadevamo, da vam pokažemo druge kraje in znamenitosti. Leta 2022 smo szopet obudili vlečenje vrvi, kjer podelimo prehodni pokal. Že vse od obuditve vlečenja vrvi so zmagovalci Barn Brothers, tako, da pokal še kar ostaja v Sloveniji. Vabljeni vsi, da se prijavite

na vlečenje vrvi, ki poteka v soboto popoldne. Zelo veseli smo tudi ženskih ekip. Na letošnjem srečanju bodo potekale tudi karaoke, kamor ste vabljeni, da pokažete svoje pevske vrline.

Za jedačo in pijačo je med celotnim srečanje poskrbljeno. V petek, soboto in nedeljo je organiziran zajtrk za vse udeležence srečanja. Za večerjo pa poskrbimo v četrtek, petek in soboto. V velikem šotoru imamo ponudbo hrane in pijače ves dan in verjamemo, da vsak najde nekaj zase.

Organiziran imamo tudi srečelov z bogatimi, zanimivimi nagradami. Vse srečke zadenejo, tako, da ni bojazni, da bi kdo ostal brez nagrade. Vsako leto imamo deset praznih srečk, ki so uvrščene v glavno žrebanje. Glavno žrebanje izvedemo v sobotnem večernem programu.

Udeleženci, ki nas obiskujejo že vrsto let, vedo, da imamo vsako soboto tematski dan. Letošnja tema je rockabilly. Kaj to pomeni? Ob sobotah se odpeljemo v obdobje, ki je tematsko obarvano. Udeleženci in organizatorji se oblečemo v duhu tistega časa in tudi glasba je ves dan v tem duhu. Vsako leto nas je več, ki se živimo v like sobotne teme. Tudi letos vabimo vse, da se zabavate z nami v preobleki in v rockabilly ritmih.

Priprava našega srečanja ni samo velik organizacijski zalogaj, ki zahteva veliko dela, ampak je tudi velik finančni zalogaj, zato pozivamo vse, ki ste nam pripravljeni pomagati z izdelki za srečelov in finančno, da nas kontaktirate poiščete na vwhrosklubslovenija@gmail.com ali na tel. št. 041-568-896 (Ana), da vam predstavimo, kaj vam ponujamo v zameno za vaš prispevek.

Vabljeni vsi, da se udeležite našega srečanja. Dobrodošli tudi enodnevni gostje – obljublamo vam, da boste videli veliko zanimivih vozil in začutili utrip srečanja. In zagotovo se boste tudi vi vsako leto vračali.

13.08 - 16. 08.
2026



LET'S BUG TOGETHER #32

**LESCE, BLED
SLOVENIJA**

VW ROCKABILLY



ČETRTEK

16:00 OTVORITEV SREČANJA
19:00 VEČERJA
20:00 ZABAVA Z DJ-em



ČETVRTAK

16:00 OTVARANJE SKUPA
19:00 VEČERA
20:00 FEŠTA UZ DJ-A



THURSDAY

16:00 OPENING OF THE MEETING
19:00 DINNER
20:00 PARTY WITH DJ



DONNERSTAG

16:00 ERÖFFNUNG DAS TREFFEN
19:00 ABENDESSEN
20:00 PARTY MIT DJ

PETEK

08:00 BUJENJE IN ZAJTRK
16:30 SREČELOV
17:00 KARAOKE
19:00 VEČERJA
19:30 ZABAVA Z ŽIVO GLASBO

PETAK

08:00 BUĐENJE I DORUČAK
16:30 TOMBOLA
17:00 KARAOKE
19:00 VEČERA
19:30 FEŠTA UZ ŽIVU GLAZBU

FRIDAY

08:00 WAKING UP AND BREAKFAST
16:30 BINGO
17:00 KARAOKE
19:00 DINNER
19:30 PARTY WITH LIVE MUSIC

FREITAG

08:00 AUFWACHEN UND FRÜHSTÜCK
16:30 BINGO
17:00 KARAOKE
19:00 ABENDESSEN
19:30 PARTY MIT LIVE-MUSIK

SOBOTA VW ROCKABILLY DAY

08:00 BUJENJE IN ZAJTRK
10:00 PARADNA VOŽNJA
13:00 SREČELOV
16:30 OCENJEVANJE VOZIL
17:00 VLEČENJE VRVI
19:00 VEČERJA
19:30 ZABAVA Z ŽIVO GLASBO
21:30 ŽREBANJE GLAVNIH NAGRAD

SUBOTA VW ROCKABILLY DAY

08:00 BUĐENJE I DORUČAK
10:00 AUTO PARADA
13:00 TOMBOLA
16:30 OCENJIVANJE VOZILA
17:00 POVLAČENJE UŽETA
19:00 VEČERA
19:30 FEŠTA UZ ŽIVU GLAZBU
21:30 IZVLAČENJE GLAVNIH NAGRADA

SATURDAY VW ROCKABILLY DAY

08:00 WAKING UP AND BREAKFAST
10:00 CAR PARADE
13:00 BINGO
16:30 EVALUATION OF THE CARS
17:00 ROPE PULL
19:00 DINNER
19:30 PARTY WITH LIVE MUSIC
21:30 GRAND PRIZE DRAW

SAMSTAG VW ROCKABILLY DAY

08:00 AUFWACHEN UND FRÜHSTÜCK
10:00 RUNDFAHRT
13:00 BINGO
16:30 JURY BEWERTUNG DER FAHRZEUGE
17:00 ZIEHEN SEIL
19:00 ABENDESSEN
19:30 PARTY MIT LIVE-MUSIK
21:30 HAUPTGEWINN VERLOSUNG

NEDELJA

08:00 BUJENJE IN ZAJTRK
10:00 PODELITEV PRIZNANJ IN ZAKLJUČEK SREČANJA

NEDELJA

08:00 BUĐENJE I DORUČAK
10:00 PODJELA NAGRADA I ZAVRŠETAK SUSRETA

SUNDAY

08:00 WAKING UP AND BREAKFAST
10:00 AWARD CEREMONY AND CLOSURE

SONNTAG

08:00 AUFWACHEN UND FRÜHSTÜCK
10:00 PREIS VERLEIHUNG UND ENDE DAS TREFFENS






SLO/ANG/DE/HR/SRB (ANA) +38641568896 IT (STANKO) +38670742919 CZ/SVK (MILOŠ) +420725426206

Galbusera V8

MOTOR, KI GA NI BILO VEČ

Avto Motor Classic

Kako je Mirco Snaidero z nekaj fotografij, po spominu in iz trme obudil najbolj skrivnostni italijanski motocikel predvojnega časa.

Mirco Snaidero je sedel za mizo in komaj kaj jedel. Hrana se je hladila, besede pa niso ponehale. Prišel je na Vransko, v Muzej motociklov k Petju Gromu, in s seboj pripeljal nekaj, česar skoraj ne bi smelo več biti. Ne originala, saj originala ni bilo več. Pripeljal je njegovo vrnitev, ponovno možnost, da se iz legende, s fotografije in iz tehnične trme znova spremeni v predmet iz kovine, olja in zvoka.

Besedilo pripravil **Janez Peter Grom**

Fotografije pripravil **Klemen Meh** in **Anej Ferko**



Zunaj je bil maj. V zraku je bil vonj po večeru, segretem dnevu in starih garažah. Snaidero ni govoril kot človek, ki razlaga dokončan projekt. Govoril je kot nekdo, ki je dolgo nosil breme in ga je končno smel odložiti na mizo. Pred njim ni bila samo rekonstrukcija Galbusere V8, temveč zgodba o motorju, ki je bil viden enkrat, nato izgubljen desetletja, zamenjan z govorico in napačno prepoznanim predmetom, nazadnje pa ponovno rekonstruiran z nekaj fotografij, po spominu drugih ljudi in vztrajnosti, ki je bila močnejša od dvoma.

To razlikovanje je odločilno. Galbusera V8 ni bila najdena. Ni vstala iz skednja v Istri, ni čakala pod ponjavo in ni preživela vojne kot speči zaklad. Njena prvotna materialna sled je izginila. Ostale so fotografije, članki, spomini, napake, nekaj konstrukcijskih namigov in veliko praznih mest. Zato Snaidero ni restavriral motocikla v običajnem pomenu besede. Restavriral je možnost, da bi motocikel spet obstajal. Prav v tej razliki je skrita največja poštenost njegovega dela.

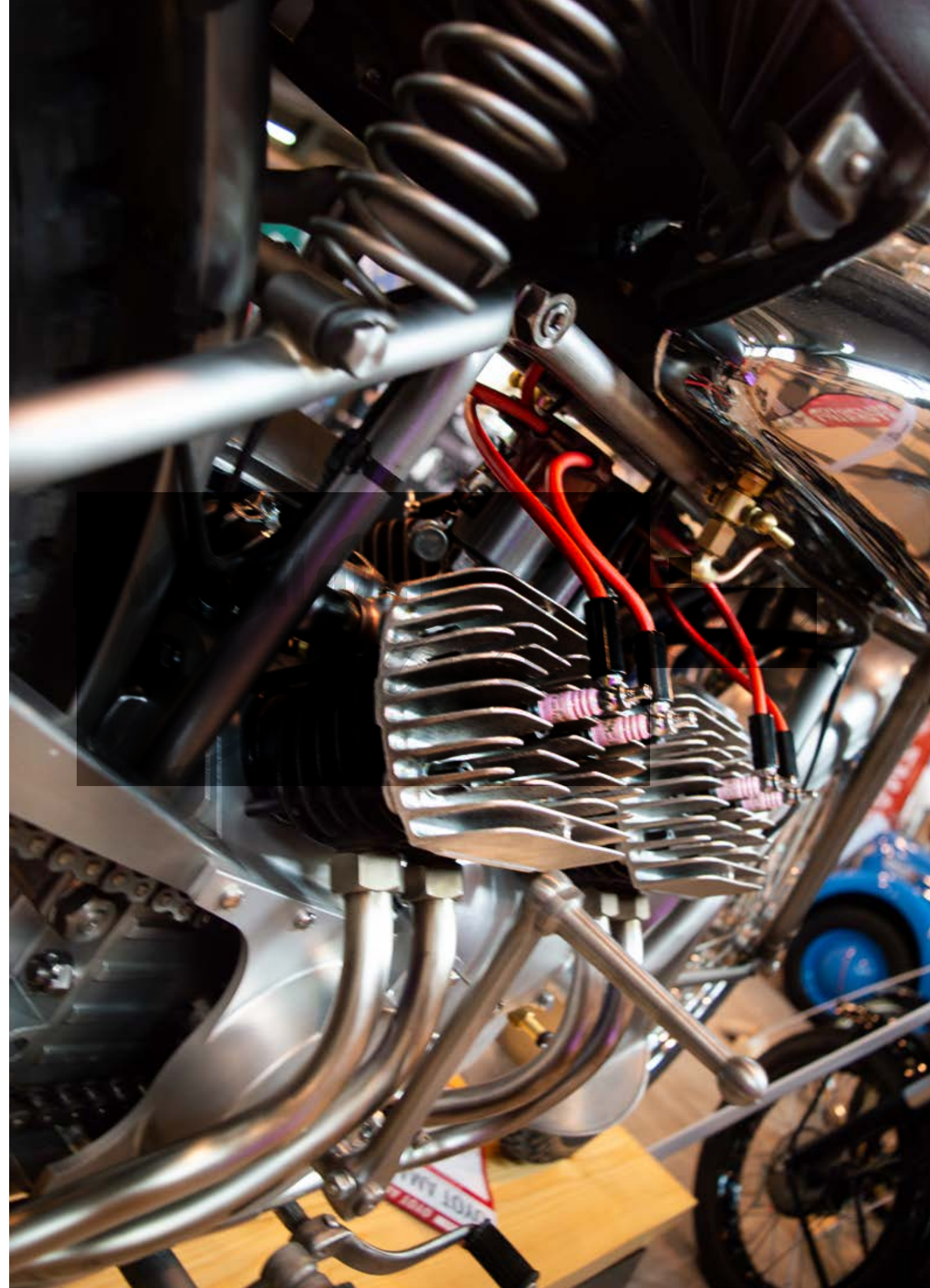
Ob večerji je pripovedoval o ročnih risbah, negativih, povečevalnih lečah, prenosu proporcev v računalniški model, CAD-u, CNC-ju in blokih motorja, izrezanih iz polnega aluminija. Govoril je o tem, kako se iz nejasne črte na stari fotografiji najprej rodi domneva, nato meritev in šele potem kos kovine. Pri takšnem delu se mora človek ves čas odločati, ali verjame očesu, roki ali razumu. Pri Galbuseri pogosto ni bilo dovolj nobeno od trojega. Potrebna je bila še četrta stvar, ki je nima noben katalog rezervnih delov: trma.

Reka, Brescia in ime, ki je zvenelo kot legenda

Na začetku sta bila dva človeka: Plinio Galbusera, proizvajalec iz Brescie, in Marama Toyo, dirkač, mehanik ter osebnost mejnega prostora. Že za življenja se je izmikal preprosti razlagi. V sodobnih italijanskih virih se za imenom Marama Toyo pojavlja Roberto Antonio Ivancich oziroma Ivancich. Priimek bi v slovenskem in hrvaškem prostoru skoraj sam zahteval mehkejšo domačo obliko, toda motociklistična zgodovina ga je ohranila pod imenom, ki zveni bolj kot iz pustolovskega romana kakor iz arhiva.

Prišel je iz Fiume, z današnje Reke. To je bilo mesto, ki je v prvi polovici 20. stoletja večkrat zamenjalo zastave in pripadnost. Po prvi svetovni vojni ga je zajel D'Annunzijev politični vihar, sledila je kratka in nemirna zgodba Svobodne države Reka,

Zgodba se je tisti večer lahko slišala preprosto, ker jo je pripovedoval človek, ki je njeno pot že prehodil. V resnici pa je bila vse prej kot preprosta. Začela se je v predvojni Italiji, med Brescia, Fiume oziroma Reko, Trstom in poznejšo Jugoslavijo. Nadaljevala se je med vojno, šlo je za izgubo, napačne razlage, strokovne zamere in dolgo vprašanje, ali je mogoče iz izgubljene zamisli narediti motor, ki bo vsaj za hip znova vdihnil.





leta 1924 pa priključitev Kraljevini Italiji. To ni le zgodovinska opomba. Je ključ za razumevanje človeka, ki je prihajal is prostora, kjer identiteta nikoli ni bila samo ena in kjer so se jeziki, politične meje, ambicije in osebne usode mešali v gostejšo snov, kot jo premore večina mirnih mest.

Marama Toyo je bil povezan z zgodnjim speedwayjem v Italiji. To je bila vožnja po prahu, po zdrsu in po trenutku, ko zadnje kolo nima več popolnega oprijema. Voznik mora takrat stroj obvladovati z občutkom, ušesom in pogumom. To je drugačna šola mehanike od tiste na risalni deski. Je šola dlani, nevarnosti in improvizacije. V njej se pravi odgovor včasih ne skriva v izračunu, temveč v tem, kako motor zveni, ko se napne pod obremenitvijo.

Plinio Galbusera je pripadal drugemu svetu, a nič manj drznemu. V Brescii je gradil motocikle z omejenimi sredstvi in veliko voljo. Njegova tovarna Moto Galbusera & Co., pozneje Motocicli Plinio Galbusera, je nastala v zgodnjih tridesetih letih. To je bil čas, ko je Italija še imela prostor za male proizvajalce in delavnice, ki niso imele teže velikih imen, so pa imele nekaj, kar je v industrijski zgodovini pogosto dragocenejše od kapitala: pogum, da si zamislijo stroj, večji od lastne bilance.

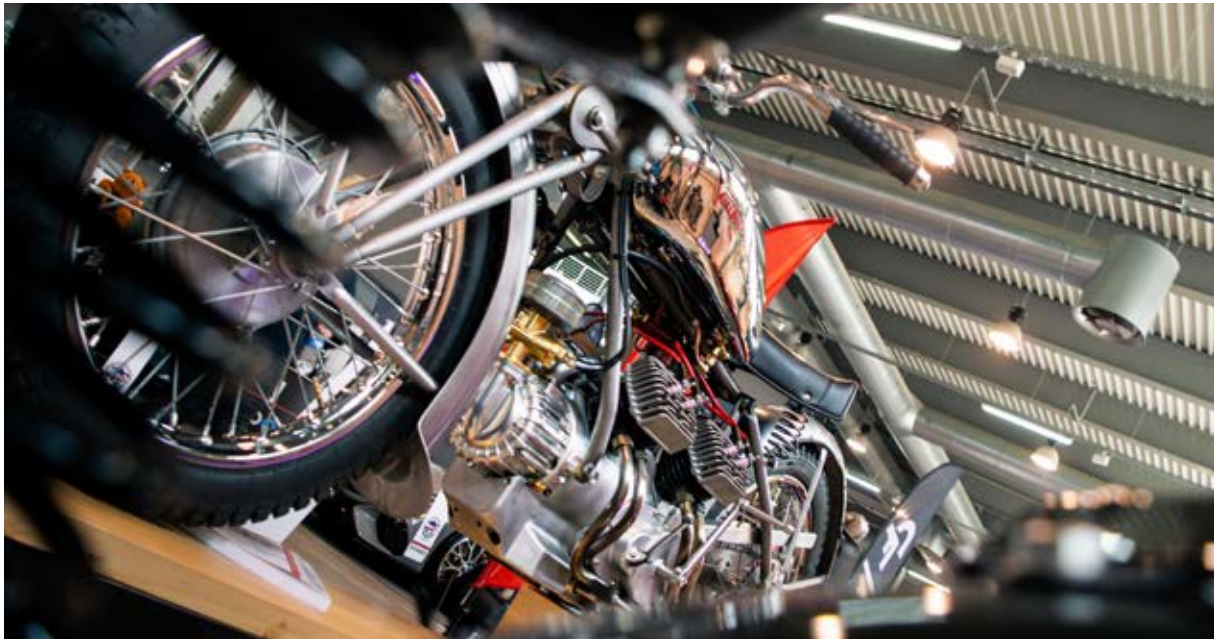
Prvi Galbuserini motocikli so uporabljali motorje angleškega izvora, med njimi Python oziroma Rudge-Whitworth in Sturme-Archer. Prostornine so segale približno od 175 do 500 kubičnih centimetrov. Po vojni se je tovarna vrnila k bolj skromni proizvodnji motociklov in trikolesnikov, tudi z agregati Sachs in Villiers, dokler se njena zgodba leta 1955 ni zaradi finančnih težav končala. A pred tem, še pred vojno, se je zgodil trenutek, zaradi katerega ime Galbusera ni ostalo le drobna opomba v katalogu izginulih italijanskih znamk. Postalo je ime, ob katerem poznavalci nekoliko umolknejo, ker vedo, da se za njim skriva nekaj skoraj neverjetnega.

Osem valjev v času, ko je bil že štirivaljnik čudež

Na Salonu ciklov in motociklov v Milanu leta 1938 sta se pojavila dva stroja: 250-kubični V4 in 500-kubični V8. Že prvi je bil dovolj nenavaden, drugi pa skoraj nespodoben. Osem valjev v motociklu. Dvotaktni motor. Kompresor. Vzdolžna postavitve. Dve protismerno vrteči se ročni gredi. Mazanje, ki ni sledilo običajni dvotaktni logiki, temveč se je približevalo štiritaktnemu svetu. Ob tem še deklariranih približno 28 konjskih moči in največja hitrost okoli 150 kilometrov na uro. Danes so te številke lahko varljive. Osem valjev in 28 konjskih moči človeku, vajeenemu sodobnih agregatov, morda ne zvenita posebno veliko. Toda Galbusera V8 ni bila vaja v surovi moči. Bila je vaja v zaupanju, tehnični uglajenosti in prepričanju, da lahko veliko število majhnih valjev prinese mirnejše delovanje, natančnejši tek in zanesljivo hitrost. Ni lovila brutalne konjenice. Lovila je idejo, da lahko motocikel postane fin instrument, skoraj mehanska ura v večjem merilu in z vonjem po ricinusovem olju.

Zasnova je bila drzna tudi zato, ker je izhajala iz logike podvajanja. Viri motor opisujejo kot sklop dveh 250-kubičnih V4 enot, povezanih v približno 498-kubični V8. Prav tu se začnejo vprašanja, ki so Galbusero spremljala več kot osemdeset let. Ali je V8 zares popolnoma deloval? Je bil 250-kubični V4 tehnično celovit motor ali bolj salonska maketa? Koliko je bilo izdelanega, koliko preizkušenega in koliko le prikazanega? Kako daleč je projekt v resnici prišel, preden se je svet okoli njega zlomil?

Zanesljivo je, da je januarja 1938 Galbusera v Milanu naredila vtis. Nato je prišla vojna. Za takšne projekte je vojna najhujša preizkušnja, ker ne uniči samo tovarn, temveč tudi ljudi, dokumente, načrte, orodje, navade in kontinuiteto. Med letoma 1944 in 1945 so zavezniška bombardiranja močno prizadela Brescio in Galbuserino delavnico. Po vojni se je svet ukvarjal



Tehnični zapis – Galbusera 500 V8 (povzeto po trenutno preverljivih virih)

Predstavitev	Salone del Ciclo e Motociclo, Milano, januar 1938
Zasnova	Vzdolžno vgrajen dvotaktni V8 s kompresorjem
Prostornina	Približno 500 cm ³ ; ob njem je bila predstavljena tudi 250 cm ³ V4 različica
Posebnosti	Dve protismerno vrteči se ročni gredi; mazanje po logiki, bližji štiritaktnim motorjem; kompresorsko polnjenje
Moč in hitrost	Deklarirano približno 28 KM in okoli 150 km/h najvišje hitrosti
Status	Prototip oziroma salonski eksperimentalni projekt; serijska proizvodnja se ni začela
Današnji primerek	Delujoča rekonstrukcija Mirca Snaiderja, zgrajena na podlagi redkega zgodovinskega slikovnega gradiva

Opomba: pri Galbuseri V8 so nekateri tehnični podatki ohranjeni kot periodne navedbe in kasnejše rekonstrukcije. Zato je v članku uporabljena previdna formulacija tam, kjer originalni arhivski dokaz ni enoznačen



z osnovnim preživetjem, ne z eksperimentalnim dvo-taktnim V8. Leta 1946 je Marama Toyo umrl po dirki na tržaškem hipodromu Montebello. Motor je s tem izgubil človeka, ki ga je znal misliti od znotraj.

Od Galbusere V8 so ostale predvsem podobe. Pri zgodovini tehničnih predmetov so podobe hkrati rešitev in nevarnost. Ohranijo obliko, a dovolijo domišljiji, da zapolni prazna mesta. Zato je treba o tem motorju pisati previdno, brez nepotrebnih mitoloških dodatkov. A hkrati ne smemo spregledati, da je bila sama zamisel tako skrajna, da skoraj sama kliče po legendi.

Mirco Snaidero in šola natančnosti

Da se je Galbusera lahko vrnila, je moral najprej obstajati človek, ki je znal poslušati stroj tudi takrat, ko stroja ni bilo več. Mirco Snaidero iz Furlanije je bil prav tak človek. V svet zgodovinskih motociklov ni prišel iz teorije, temveč iz dela, natančne mehanike, restavriranja in tistega brezmejnega entuziazma, ki se ga ni mogoče naučiti. Tak odnos nastane šele tam, kjer se znanje, radovednost in osebna disciplina povežejo v značaj.

V osemdesetih letih se je njegova zgodba prepletla z Moto Guzzijem. V neki prodajalni oziroma zastopstvu je videl oglas, s katerim je Mandello praznoval šestdesetletnico znamke. Slogan se je glasil: »1921, la Prima

Guzzi, 1981 Guzzi è sempre la Prima. Da sessanta anni un fatto italiano che il mondo invidia.« Po slovensko: »1921, prva Guzzi; 1981, Guzzi je še vedno prvi. Že šestdeset let italijanska zgodba, ki ji svet zavida.«

Slogan je bil lep, motocikel na sliki pa ne. Snaidero je na Moto Guzziju Normale, ki ga je tovarna uporabljala kot simbol svojih začetkov, prepoznal vrsto neoriginalnih podrobnosti. Napake so ga razjezile, vendar ne zaradi ošabnosti. Razjezile so ga zato, ker je razumel, kaj pomeni začetek neke znamke. Če prvi motocikel ni pravilno prikazan, potem se laže tudi o izvoru. Takšna laž je lahko majhna v očeh marketinga, a velika v očeh zgodovine.

Pisal je v Mandello. Sprva se je zdelo, da bo pismo izginilo med papirji, nato pa so ga poiskali. V tovarno je pripeljal svoj Moto Guzzi Normale iz leta 1921, s serijsko številko 68. To je bilo izjemno zgodnje vozilo, saj se je proizvodnja začela s številko 51. Pogovor se je končal z zaupanjem: Snaiderju so prepustili obnovo Normale številka 51, prvega serijsko izdelanega in prodanega Moto Guzzija iz leta 1921, ki je danes razstavljen v tovarniškem muzeju v Mandellu del Lariu.

Nalogo je sprejel brez dodatnega plačila, vendar pod pogojem, da pri delu sodeluje Augusto Farneti. Farneti ni bil navaden svetovalec. Bil je profesor, zgodovinar, zbiratelj in ena velikih avtoritet italijanskega historič-

nega motociklizma. Isti Farneti je s svojo uvodno besedo dal težo tudi knjigi avtorja tega članka TOMOS, skozi zgodovino z 204 km/h. Med telefonskimi pogovori, obiski in razpravami o Normale je med Farnetijem in Snaiderjem zraslo prijateljstvo. V tem prijateljstvu se je znova pojavilo ime Galbusera.

Farneti je slutil, da se je sled izgubljenega motorja morda premaknila čez mejo. Ne nujno v Trst, kjer zbiratelji pogosto skrivnostno molčijo, temveč »tja čez«, na prostor nekdanje Jugoslavije in proti krajem, kjer se je meja večkrat spremenila. Misel se je zdela oddaljena, skoraj neulovljiva. Galbusera je živela v pogovorih. Snaidero se je ni lotil tudi zato, ker je bila tehnična osnova videti skoraj nerazumna. Nad projektom je ves čas viselo vprašanje, ali je tak motor sploh lahko deloval.

Snaidero se spominja, da sta s Farnetijem o Galbuseri govorila še dva dni pred njegovo smrtjo. Potem je zgodba za nekaj časa utihnila. Ne zato, ker bi bila dokončana, temveč zato, ker je izgubila enega svojih najvztrajnejših varuhov.

Lažni original in štiri fotografije

Okoli leta 2015 se je v javnosti pojavil motocikel, za katerega je lastnik trdil, da je Galbusera. Takšne trditve imajo v svetu zbirateljev posebno moč. Izgubljeni stroji se ne pojavijo samo kot predmeti, temveč kot odrešitev, rešitev zgodovinske zagonetke in dokaz, da lahko skednji, podstrešja in za-

sebne zbirke še vedno skrivajo stvari, ki jih arhivi ne zmorejo več pojasniti.

Toda Snaidero je na motociklu takoj videl nekaj drugega. Ne rešitev, temveč zmedo. Po njegovem spominu in po poznejših zapisih ni šlo za originalni stroj Marama Toya in Plinia Galbusere. Šlo naj bi za slabo interpretacijo, sestavljeno z deli iz precej poznejšega časa. V pripovedi se pojavi celo neprijetna podrobnost, da naj bi cilindri in glave izvirali iz Benellijevih mopedov iz sedemdesetih let. Za človeka njegove natančnosti je bilo to dovolj, da je razumel, da pred seboj nima izgubljene Galbusere, ampak nevarno dobro zgodbo brez pravih temeljev.

Zadeva je bila še bolj boleča, ker je v njeno verodostojnost sprva verjel tudi Carlo Perelli. Bil je ena velikih osebnosti italijanskega motociklističnega novinarstva in je bil dolgo povezan z revijama Motociclismo in Motociclismo d'Epoca. Po objavi se je sprožil val ogorčenja. Snaidero in drugi poznavalci so opozorili, da je bila to napaka. Perelli je moral sprejeti nekaj, kar je za zgodovinarja in urednika težko: dobra zgodba ni nujno resnična, in če ni resnična, jo je treba popraviti tudi takrat, ko je že natisnjena.

Prav zaradi te napake je prišla odločitev. Perelli je Snaiderju ponudil ključno tehnično oporo: originalne diapozitive oziroma fotografije Galbusere iz leta 1938, ki naj bi jih našel na sejmu v Reggio Emiliji. Iz zadrege je nastala možnost, iz možnosti pa pritisk. Perelli ga je priganjal, Snaidero pa je dvomil. Že prej, tudi v pogovorih s Farnetijem, so obstajale resne tehnične pripombe glede sesanja, polnjenja, izgub in celotne zmožnosti, da bi tako zasnovan motor deloval tako, kot so si ga zamislili.

Perelli je nato v jezi, zanosu in morda tudi s krivdo starega motociklističnega novinarja izrekel stavek, ki bi lahko stal na začetku filma: »Le faccia fare due puff puff« – »Naj naredi vsaj dva puf puf.« Včasih je to dovolj. Ne obljuba zmage, ne obljuba popolnosti in ne obljuba, da bo zgodovina dokončno rešena. Samo dva vdiha, dva izdiha in dva zvoka, ki ločita predmet od legende ter človeka prisilita, da preneha dvomiti in začne delati.

Iz fotografije v kovino

Snaiderjeva rekonstrukcija ni bila delo, ki bi ga bilo mogoče začeti z odprtim katalogom delov. Ni bilo originalnega motorja, ki bi ga lahko razstavili. Ni bilo tovarniške mape s kompletnimi risbami, merilnih listov ali varne poti nazaj do delavnice Plinia Galbusere. Bile so fotografije, negativi, proporci, sence in vprašanje, ali je v njih dovolj resnice, da jo je mogoče pretvoriti v aluminij.

Najprej je bilo treba gledati. Dolgo in potrpežljivo. Stare posnetke je bilo treba povečati, iz njih izluščiti razmerja in presoditi, kaj je optična deformacija in kaj dejanska oblika. Treba je bilo ločiti rob ohišja od sence in senco od poškodbe negativa. Če se zmotiš na papirju, popraviš črto. Če se zmotiš v aluminiju, plačaš z urami, denarjem in novim kosom materiala. Zato je moral Snaidero pri vsakem sklepu tehtati med tistim, kar je videl, tistim, kar je vedel, in tistim, kar bi moral motor prenesti, če naj ne bi ostal samo lep predmet.

Iz ročnih risb je nastal digitalni model. Iz digitalnega modela je nastal CNC-program, iz programa pa so začeli nastajati kosi iz polnega aluminija. To je bil trenutek, ko se je stara motociklistična zgodovina srečala s sodobno tehnologijo. A tehnologija ni nadomestila roke. Samo podaljšala jo je. CAD ne ve, kaj je Galbusera. CNC ne ve, zakaj mora imeti rob pravi kot. Računalnik ne pozna razlike med zgodovinsko zvestobo in lepim približkom. To ve samo človek, ki stoji ob stroju.

Rekonstrukcija je morala rešiti dvojno nalogo. Morala je biti zvesta podobi iz leta 1938 in obenem dovolj mehansko smiselna, da bi zares delovala. To je najtežja vrsta zvestobe. Slepo kopiranje bi lahko ustvarilo lep predmet, pretirano popravljanje pa bi ubilo zgodovinsko resnico. Snaidero je moral hoditi med obema: med fotografijo in delovanjem, med obliko in zvokom, med tistim, kar je bilo, in tistim, kar je še mogoče narediti.

Zato je treba njegovo Galbusero imenovati natančno. Ni original, ni ponaredek in ni replika v lahkotnem pomenu besede. Je delujoča rekonstrukcija izgubljene

Iz ročnih risb je nastal digitalni model. Iz digitalnega modela je nastal CNC-program, iz programa pa so začeli nastajati kosi iz polnega aluminija. To je bil trenutek, ko se je stara motociklistična zgodovina srečala s sodobno tehnologijo.





nega prototipa, narejena na podlagi redkega ikono-grafskega gradiva, zgodovinske raziskave in izjemne obrtne discipline. Ta razlika je pomembna, ker originalnost pri takšnem predmetu ni samo vprašanje materiala. Je tudi vprašanje poštenosti do zgodbe. Ko človek gleda tak motor, ga najprej premami osem valjev. Prava drama pa ni v njihovem številu, temveč v tem, da je moral vsak kos nastati v odsotnosti.

Pri običajni restavraciji se boriš z rjo, obrabo, napačnimi vijaki in prebarvanimi deli. Pri Galbuseri se je Snaidero boril s praznino. Praznina je trši nasprotnik od rje, ker ti ničesar ne pove, razen tega, da se lahko zmotiš.

Ko Galbusera spet zadiha

Potem je Galbusera prišla nazaj med ljudi. Ne kot rešena relikvija, temveč kot zgrajena možnost. Ko jo je Snaidero pripeljal na Vransko, jo je pokazal ljudem, ki razumejo, da motocikel ni samo predmet zbiranja. Je pričevanje o znanju, napakah, času in o tem, kaj človek naredi, ko mu nekaj ne da miru. Na Celjskem sejmu si jo je bilo mogoče ogledati od blizu. To je bil nenavaden prizor. Motocikel, ki je desetletja obstajal samo kot mit, je stal pred očmi, daleč od Milana leta 1938, a vendar v isti dolgi zgodbi.

Ni stal pod salonskimi lučmi pred novinarji, ki so še verjeli, da bo prihodnost mogoče razstaviti na stojalu. Stal je v Sloveniji, po dolgi poti prek Brescie, Reke, Trsta, Mandella, Riminija, Furlanije in spomina. V tej poti je nekaj romantičnega, a ne sentimentalnega. Romantika Galbusere ni v mehki nostalgiji. Je v trdi

vztrajnosti človeka, ki se ne zadovolji z napačno zgodbo; zgodovinarja, ki pred smrtjo še vedno govori o izgubljenem motorju; novinarja, ki po napaki ne pobegne, ampak pomaga; konstruktorja z Reke, ki si je zamislil motor, kakršnega si večja podjetja morda ne bi upala niti narisati; in male tovarne iz Brescie, ki je za kratek čas segla prek svojih zmožnosti.

Galbusera V8 je zato več kot tehnična kurioziteteta. Je lekcija o tem, da zgodovina ni vedno v arhivih. Včasih je v napačni fotografiji, telefonskem pogovoru, jezi nad slabo rekonstrukcijo in stavku, ki se zdi skoraj otročji: Naj naredi vsaj dva puf puf. Včasih je prav ta stavek dovolj, da človek začne. Ko se tak motor oglasi, ne slišimo samo zgorevanja. Za hip slišimo tudi čas, ki popusti. Slišimo Brescia pred vojno, Reko, ki še nosi ime Fiume, delavnico, kjer se kos aluminija počasi spreminja v obliko, in večerjo na Vranskem, pri kateri pripovedovalec komaj je, ker je zgodba močnejša od lakote.

Originalna Galbusera V8 je izgubljena. To je treba povedati brez olepševanja. Toda izgubljeno ni vedno mrtvo. Včasih se vrne v drugačni obliki: kot rekonstrukcija, popravek, zvok in dolg, ki ga nekdo poravnava v imenu vseh, ki so pred njim iskali in niso našli. Na koncu morda niti ni najpomembnejše, ali je prvi Galbuserin V8 leta 1938 deloval natanko tako, kot so napovedovali. Pomembno je, da je njegova zamisel preživela dovolj dolgo, da je našla človeka, ki jo je znal znova narediti iz kovine.



Süd steier mark classic 2026



Posadka Kapsch/Antoni je z Jaguarjem XK 120 (1951), dosegla drugo mesto v konkurenci mladih do 35 let, ki so se potegovali za pokal Next generation.

Avstrijska stran Štajerske vsako leto konec aprila tradicionalno gosti reli starodobnikov Südsteiermark Classic, ki združuje kulturo, tradicijo, zgodovino, kulinariko in inženirsko dediščino. Med 23. in 25. aprilom je 160 posadk iz osmih držav nastopilo s pestrim naborom avtomobilov, katerih starosti so segale od 43 do 102 leti. Statistika zveni suhoparno, a v praksi gre za enega bolj zanimivih avtomobilskih dogodkov v neposredni bližini Slovenije, ki se povrh odvija v lepi krajini prav v času, ko ta sveže ozeleni.

Besedilo in fotografije pripravil **Aleksander Praper**

Asistenca: **Mladen Haramija**



Relija Südsteiermark Classic se vsako leto udeležijo tudi znane, ugledne osebnosti, ki jih v Avstriji imenujejo 'promis' (prominente Personen). Letos sem med njimi opazil svetovno smučarsko prvakinja Michaelo Dorfmeister, ki je vozila Forda Mustanga.

Reli Südsteiermark Classic, ki večinoma poteka v okolici kraja Gomilica (Gamlitz), sta leta 2001 prvič organizirala zakonca Heinz in Ulli Haselwander. Z njunim toplim odnosom in zvestimi udeleženci je dogodek dosegel občutek skoraj družinske domačnosti in sproščenosti. Zadnji dve leti pa z njuno podporo organizacijo začnjenja prevzemati novi vodja – Robert Helbig. Sprememba poteka postopoma in udeleženci pravijo, da so tudi pod novim vodstvom zelo zadovoljni z organizacijo, kar sem lahko občutil tudi v živo.

Prijetna kombinacija tekmovanja, druženja in okusov vsako leto zbudi precej zanimanja med morebitnimi udeleženci, a število je omejeno na 160 vozil, izdelanih pred letom 1973. Prijave sprejemajo do konca januarja, prijavnina za dvočlansko posadko znaša 3350 €. Avtomobile delijo v dve starostni kategoriji – izdelane pred letom 1949 in avtomobile od letnika 1950 naprej. Organizator daje prednost prijavam v prvo kategorijo, zato velja Südste-



Takoj po štartu smo se skozi sveže ozelenele gozdove povzpeli na prvi grič in s tem so se začeli drug za drugim nizati vzponi in spusti ter lepi razgledi. Na sredinski fotografiji: Porsche 356 SC (1964) je v rokah posadke Lippitsch/Zeisberger dosegel 2. mesto v pro konkurenci.



Vožnja po gričevnatem vinogradniškem področju južne avstrijske Štajerske bi lahko spominjala na Toskano, če bi namesto tukajšnjih listnatih dreves rasle vitke ciprese.



LEVO: Posadka Puchner/Anselgruber je z Minijem 1000 MK III (1972) zasedla tretje mesto v pro konkurenci.

SPODAJ: Športna izvedba LANCIE Aurelie B20 (1951) na vzponu proti Kitzhecku.



iermark Classic v Avstriji za reli z močno udeležbo predvojnih avtomobilov. Letos je manjkala Lancia Lambda, ki je večino let nosila štartno številko 1, njen lastnik pa je bil prisoten že od prvega relija. Zato je bil tokrat najstarejši avtomobil Bentley 3 ¼ litre, letnik 1924, najmlajši pa Porsche 911, letnik 1972. Prisotnih je bilo kar 33 različnih avtomobilskih znamk, od tega sta močno prevladovala Jaguar s 24 avtomobili in Porsche z 22 avtomobili. Tretja najpogostejša znamka na reliju je bil Alfa Romeo z 12 avtomobili, sledili so Mercedes, Ford, Bentley, Austin Healey, MG, BMW, Maserati ... Poleg različnih avtomobilov je za pestrost poskrbela mednarodna sestava posadk, ki so izvirale iz Avstrije, Nemčije, Švice, Liechtensteina, Poljske, Belgije, Romunije in Amerike.

Reli Súdsteiermark Classic obiskujem od leta 2021 in čeprav sem ga v preteklosti omenil kot avstrijsko pomanjšano vzporednico Mille Miglia, je v resnici precej drugačen. Mille Miglia je vendarle legendarna dirka s skoraj 100 leti tradicije, zelo dolga in naporna ter z nepredstavljivo velikim organizacijskim in finančnim zaledjem. Súdsteiermark Classic pa v tri dneve voženj zelo močno vpleta tudi družabnost in kulinariko ter je v rokah dokaj majhne organizacijske ekipe. Posledično deluje bolj sproščen, manj naporen ter prijaznejši do udeležencev. Ti



Drugouvrščena v kategoriji vozil izdelanih po letu 1950: posadka Felfer/Tripolt s Porschejem 356 Speedster (1956).



Med najbolj redkimi in dragocenimi avti na tokratnem reliju je bila legendarna dirkalna Alfa 8C 2300 Zagato, ki je že pred 92 leti premogla 180 KM.



morajo v treh dneh prevoziti 15 etap, ki vsebujejo 20 posebnih preizkušenj. Vmes so jim na kontrolnih točkah na voljo prigrizki in degustacije vin. Organizatorji poskrbijo za kosila v atraktivnih gradovih, tematske večerje v Gomilici pa predvidevajo določen slog oblačenja. Misel »Preveč dobrega je lahko čudovito« (Mae West) opisuje doživetje relija Südsteiermark Classic – poleg lepih starodobnih avtomobilov, razgibane krajine in dobre družbe tudi sodelovanje 30 vinskih kleti južne avstrijske Štajerske in kakovostno kulinariko.

Dogajanje se začne v sredo s tehničnimi pregledi, reli pa se uradno začne v četrtek po drugi uri popoldne, ko so na vrsti prve preizkušnje v okolici Gomilice. Po končanih vožnjah se zvečer udeleženci zberejo na Štajerskem večeru, po možnosti oblečeni v njihova tradicionalna oblačila in narodne noše. Petek se začne odvijati zelo zgodaj. Trasa vodi proti severu, do naravnega parka Teichalm in mimo pravljničnega gradu Herberstein, kjer je kosilo, nazaj do Gomilice. Skoraj

300 kilometrov, prevoženih po lepi, razgibani pokrajini, vmes popestrijo preizkušnje in prigrizki ter na koncu še degustacija vin v Vinofakturi. Zaključek drugega dne je ponovno na večerji, ki pa poteka na temo »drivers night«. Tudi v soboto se vožnje začnejo že kmalu zjutraj in se nato odvijajo po cestah v bližini Gomilice. Avtomobili se dopoldne in zgodaj popoldne dvigajo ter spuščajo po slikovitih okoliških vinorodnih gričih, med katerimi z najlepšimi razgledi postreže vzpon proti Kitzecku, kjer je tudi ena boljših lokacij za ogled. Preden smo se letos vrnili proti Gomilici, nas je trasa relija popeljala do lepega gradu Ottersbach, ki je že 102 leti v lasti družine Abel in je dokaz, kako je možno v zasebni lasti lepo ohranjati tradicijo in stare gradove za turistične namene. Tam so avtomobile razporedili po parku in v skoraj meditativno mirnem vzdušju, brez naglice, smo uživali v odličnem kosilu. Sledilo je le še nekaj nadzornih točk pri različnih vinogradnikih ter vračanje v Gomilico. Tam so se v lepem sončnem popoldnevu že zbirali ljudje, da bi si ogledali končno

V umirjenem zavetju elegantnega gradu Ottersbach so nam člani družine Abel in drugi zaposleni pričarali prijetno sproščeno vzdušje ter postregli z odlično lokalno kulinariko.



Pomembna sestavina relija Südsteiermark Classic je prepletanje avtomobilizma, turizma, tradicije, kulture in kulinarike.

Najbolj slikovit razgled zadnjega dne nudi točnostna preizkušnja do mesteca Kitzeck am Sausaal, ki velja za najvišje ležečo vinogradniško skupnost v Avstriji.



Med 160 avtomobili na tokratnem reliju je številčno prevladovala znamka Jaguar, s kar 22 vozili.



ZGORAJ: Drugouvrščena posadka v prvi starostni kategoriji, Schwarzbauer/Sommerauer, je vozila Alvis Silver Eagle 16/95 (1934). Tretje mesto med mladimi posadkami sta zasedla Grossauer/Tschermonegg v Austin Healeya A (1959). Zmagovalca v pro konkurenci: Linz/Bezhaus z Alfa Romeom Giulio Carabinieri (1972).



ZGORAJ: Prvouvrščeni posadki po obeh kategorijah: Hemmelmayer/Hemmelmayer s Fordom Model A (1929) in sestri Voglar z Alfa Romeom Giulio TI (1964), hkrati tudi zmagovalki v konkurenci mladih do 35 let.

dejanje relija – Bentley Welsch Grand Prix. Prav zadnja preizkušnja pritegne največ obiskovalcev, saj lahko na kratkem krožnem odseku po središču mesta vidijo vse udeležene avtomobile, ki so zdržali do zadnje preizkušnje. Dogodek se konča s slavnostno večerjo pod pokroviteljstvom Pirellija in s težko pričakovano razglasitvijo zmagovalcev.

Na reliju Südsteiermark-Classic po točkovnem sistemu ocenjujejo natančno doseganje predpisanih povprečnih hitrosti na posameznih odsekih in na različnih posebnih preizkušnjah. Organizator dovoljuje samo uporabo analognih merilnih naprav, za končno zmago pa ne odloča hitrost, temveč enakomernost voženj, spretnost in natančnost. Nagrade za najboljše posadke podeljujejo glede na starost vozila (pred letom 1949 in po letu 1950) in tudi za najboljše mlade udeležence (mlajše od 35 let). Med vozili prvega starostnega obdobja je tokrat zmagala posadka Hemmelmayer (AT)/Hemmelmayer (AT) s Fordom A (1929), med vozili, mlajšimi od leta 1950, pa sta prvo mesto



**V Avstriji je videti krepko
manj otrok, ki se navdušujejo
nad starimi avtomobili, kot v
Italiji. A takšni prizori dajejo
upanje za prihodnost.**



Pred zaključnim dejanjem relija - krožni dirki Bentley Welsch Grand Prix - se vsi avtomobili še enkrat zberejo na štartu. Hkrati je udeležencem na voljo več možnosti okrepčila - od sveže pripravljene hrane, lokalnih vin do kave iz butične avstrijske pražarne.



zasedli redno prisotni sestre Margarita in Magdalena Voglar z Alfa Romeom Giulio TI (1964), ki sta zmagali še v konkurenci mlajših od 35 let in osvojili nagrado next generation award. Letošnja novost je bila uvedba nagrad za t. i. Pro competition, kar pomeni posebno ocenjevanje za »športne udeležence in udeleženke«. Najbolje se je po teh kriterijih izkazala posadka Linz (AT)/Bezhaus (AT) z Alfa Romeom Giulio Carabinieri (1972). Kljub mednarodni udeležbi pa so vse uvrstitve na zmagovalne stopničke dosegli avstrijski udeleženci.

Za razliko od lanskega relija, ki mu je nagajal dež (ne prvič), nas je letos razveseljevalo lepo vreme. Zato je bilo kar pri vseh – organizatorjih, tekmovalcih in gledalcih – čutiti zadovoljstvo. Če na kaj, na vreme pač še ne znamo vplivati. Zato lahko le upamo, da bo tudi prihodnje leto med 22. in 24. aprilom tako prijetno.

MATEJ IN NJEGOV PREDVOJNI

FORN



Matej Obu od malih nog obožuje starodobnike in odkar pomni, si je želel predvojni avtomobil, v katerem se mu z veseljem pridruži hči Nina.

Mateja Obuja poznam že od njegovega otroštva. Ne spomnim se, da bi ga kdaj videl hoditi peš, vedno je bil na kolesih, mopedih, traktorjih, kasneje pa v najrazličnejših starodobnih vozilih. Kmalu po tem, ko je pridobil voziški izpit kategorije B, se je včlanil v AMD Društvo ljudske tehnike v Šmartnem ob Paki in od takrat redno prihaja na mesečne sestanke ter se udeležuje klubskih prireditev, kjer aktivno pomaga pri njihovi organizaciji in izvedbi.

Besedilo pripravil **Emil Šterbenk**

Fotografije pripravil **E. Šterbenk**, arhiv **M. Obu**, **Ford**

Na letošnji velikonočni ponedeljek me je presenetil in se k nam pripeljal z ženo in hčerko Nino s svojo novo (dejansko zelo staro) pridobitvijo, Fordom A, letnik 1930. Vedel sem, da ga išče že več let, in kakšen mesec prej mi je poslal fotografije točno tega avtomobila in povedal, da ga je zaaral. Potem se je pa kar pripeljal. Povabil me je na vožnjo in mi prepustil volan. Preden sem speljal, sem poslušal še predavanje svoje žene: »Ali res moraš, boš še kaj pokvaril, poglej, kako malo prostora imaš za volanom ...«

Seveda je nisem poslušal in tudi Matej se je samo smejal, ko smo se odpeljali po naši ozki cesti. Še dobro, da je nisem poslušal, ker je vožnja tega A-ja resnično užitek, a o tem v nadaljevanju; naj najprej predstavim Mateja.

Avtomehanik, strojni tehnik in še kaj

Matej se je rodil v kmečki družini, kjer je motorni ropot do njega prihajal z vseh strani. Imeli so kosilnico, dva traktorja s prikolicami in drugimi priključki, mopede ... Začel je s kolesi, s katerimi ni samo divjal, ampak jih je

Matej je kot otrok začel s popraviljanjem koles in tudi sedaj ima lep par za svojo ženo in zase: ženski Wanderer, letnik 1930, in moški Rog, letnik 1954.



tudi »šraufal«. Še preden je dopolnil 10 let (takoj, ko je zmozel dovolj moči, da je stisnil pedal sklopke), je začel po poljih in travnikih voziti traktor. Največkrat je bil to Steyr z 18 konjskimi močmi, ki ga je Matej kasneje skrbno restavriral in je še vedno pri hiši – a kot starodobnik, ne kot delovno živinče. Potem so prišli na vrsto mopedi. Ni popravljaj samo svojega, ampak tudi mopede prijateljev. Po osnovni šoli se je vpisal na poklicno šolo za avtomehanika, a je potem šolanje podaljšal, tako da je maturiral kot strojni tehnik. Pri devetnajstih letih je opravil voziški izpit kategorije B in si kupil »Stoenko«. Takrat sicer še ni bila starodobnik, ne pa tudi nov avtomobil. Kot vse Zastave 101, je bila potrebna manjših popravil, a to Mateju nikoli ni delalo težav.

Služba, družina in hiša

Z diplomo strojnega tehnika v žepu je potrkal na vrata Gorenja Keramike v vasi Gorenje, kjer so ga sprejeli na delo. Svojo poklicno pot je začel na stiskalnicah, potem je desetletje bil dežurni vzdrževalec za celotno proizvodnjo, zadnjih 5 let pa je upravljal žgalno peč. Sedaj dela v Gorenjevi tovarni v Velenju, kjer je kot strojnik na oddelku kuhalnih aparatov zadolžen za nadzor in vzdrževanje polavtomatske linije.



OBDODBE JEEPOV

»Z očetom sva v letih 2009/10 kupila dva Jeepa. Oba sta bila Forda GPW in oba predelana, saj sta ju poganjala Mercedes-Benzova 2-litrska dizla, za prenos moči pa so ju povezali s prav tako Mercedes-Benzovima 4-stopenjskima sinhroniziranimi menjalnikoma. Ob dveh Jeepih tako nisem mogel na nobeno srečanje, saj bi se rad bil pohvalil z originalnim vozilom. Pa sem se podal na lov za bencinskim Jeepom iz 2. svetovne vojne, ga našel in leta 2011 tudi kupil. Sedaj je bilo vse, kakor je treba, saj je imel izviren 2,2-litrski motor s tristopenjskim nesinhroniziranim menjalnikom. Agregat je bil dober, a strašno požrešen. Namesto izvirnega uplinjača sem vgradil manjšega od Opel Kadetta in zadeva je začuda delovala. Najpomembneje pa je, da se je mojemu Jeepu (ta je bil Willys MB) apetit precej zmanjšal, tako da je povprečna poraba padla vsaj za 5 litrov. Le ob vžigu (zlasti pozimi) sem moral v uplinjač brizgniti za šilček dodatnega bencina. Druga dva Forda GP sta z dizelskimi motorji bila dosti bolj varčna, saj je bilo za porabo 10 l/100 km treba prevoziti tudi nekaj terenskih kilometrov. Po cesti se je vrtela okoli 8 litrov,« se spominja Matej.

Sicer sem Forda A že vozil, a vseeno sem pazljivo poslušal Matejeva navodila.





PRVA ZGORAJ: Opel Kadett, letnik 1976, je bil v izvirnem stanju in z njim sta se Matej in Jožica med drugim pripeljala s poroke.

DRUGA ZGORAJ: Rudi Ferlež s svojim Fordom A Tudor je bil eden od krivcev, da se je Matej zaljubil v ta model.

Preden so začeli zidati, se je Matej z velikim veseljem tu in tam zapeljal s Puchom 250 SGS.



»Tako je se počutil bolje, saj je spet imel starodobnika – sicer dokaj mladega, a tolažil se je, da bo prišel čas, ko si bo lahko privoščil tudi kakšnega »pravega« starodobnika.«

Poročil se je z Jožico, s katero sta skupaj plesala že na maturantskem plesu. Njegova mlada žena se je nalezla Matejevega navdušenja do starodobnih vozil. V času pred poroko sta se skupaj vozila najprej z Oplom Kadettom C 1,2, letnik 1977 s 50 konjskimi močmi. Nato je našel izjemno ohranjen primerek Kadetta C, letnik 1976 z litrskim motorjem in motorjem s 40 KM in s tem so mladoporočenca peljali na svatbo. Potem sta imela še Golfa II in Fička s prikolico Brako. Vmes sta se vozila še po dveh kolesih, saj se Matej ni mogel upreti skušnjavi, in je kupil Pucha 250 SGS, ki so ga izdelali v koprskem Tomosu.

Ko se je družina povečala še za enega člana – sina Tima, so se dogovorili, da bodo zgradili lastno hišo. Ker je imel jasen cilj, je Matej prodal starodobnike in se lotil gradnje. No, ni prodal čisto vseh, od družinskega Steyrja (traktorja) se ni hotel ločiti. V hišo so se že preselili, ko so izvedeli, da bo ravno tam tekla hitra cesta Šentrupert–Velenje–Slovenj Gradec, in še preden je dobila fasado, so postali brezdomci.

Po prvem šoku sta Jožica in Matej obrnila nov list in začela na novo. Uspela sta kupiti lepo parcelo na Polzeli in zgradila še eno hišo. Že med gradnjo je Matej naletel na Suzukija Samuraja s tovarniškim lakom in malo prevoženimi kilometri, za katerega je kljub graditvi nekako uspel napraskati kupnino. Tako je se počutil bolje, saj je spet imel starodobnika – sicer dokaj mladega, a tolažil se je, da bo prišel čas, ko si bo lahko privoščil tudi kakšnega »pravega« starodobnika.

Ford A je zakon

V Šmartno ob Paki sta s Fordi A redno prihajala dva pionirja slovenskega starodobništva. Rudi Ferlež se je večkrat pripeljal s Fordom A Tudor, letnik 1930, Mirko Rems pa je bil gost Pilihovih memorialov s svojim dve leti starejšim štirisedežnim kabrioletom z desnim volanom. Pika na I je bil obisk Grattonovega muzeja v Gorici, kjer sta se oba z Jožico še bolj ogrela za Ford A.



PELJE SE KOT VSAK SODOBEN AVTOMOBIL

»Ko sem prvič videl Forda T, mi je sicer bil všeč, a vožnja z njim se precej razlikuje od vožnje z običajnimi avtomobili. Prestave so drugačne, zavore prijemljejo samo na zadnji kolesi. V današnjem prometu se zaradi njegove počasnosti zelo težko pelješ. Po drugi strani pa ima Ford A takšna pedala za sklopko, zavoro in plin, kakor smo jih vajeni. Menjalnik je sicer nesinhroniziran, a tudi deluje kot v sodobnih avtomobilih. Edino, česar se je treba naučiti, je sprotno prilagajanje predvžiga, odpiranje pipice za bencin (bencinski rezervoar je nad uplinjačem in ta gorivo dobiva s prostim padom, ne s črpalko) in reguliranje količine goriva, ki priteče v uplinjač. Saj je še nekaj malenkosti, ki se jih moraš navaditi – recimo mehanski potisk pastorka zaganjalnika v zobniški venec na vztrajniku – a vseeno vožnja zahteva bistveno manj privajanja,« z nasmehom razloži Matej.

Kdor išče, ta najde

Že med gradnjo nove hiše si Matej ni mogel pomagati in je redno spremljal, kateri Fordi so naprodaj na avto.net. Skoraj 5 let je trajalo, da se je tam pojavil Ford A, ki ga je pritegnil. Njegov lastnik ga je uvozil s Floride in na fotografiji je bil starček videti vrhunsko.

»Vtipkal sem številko in iz zvočnika zaslišal glas, ki mi je bil – nisem vedel, od kod – znan. Potem pa se je prodajalec predstavil in ni bil nihče drug kot Gaber Kržišnik. Jasno, da mi je bil znan, saj z veseljem spremljam vse vrste motošportov. Povedal je, da se ga je po dveh letih odločil prodati, ker ima premalo časa, da bi v njem užival. Že v Ameriki je bil ta avtomobil v dobrem stanju, njegov stric Miklavž Kržišnik pa je v red spravil še električno napeljavo. Ta je z napetostjo 6 voltov ostala izvirna. Najbolj všeč mi je bilo, da gre za tako imenovani doktor roadster, ki ima v osnovi le dva sedeža, na zadku pa je loputa, pod katero se skrivata še dva sedeža, ki ju imenujejo sedeža za taščo (mother-in-law sit). Po kratki preizkusni vožnji sem mu pustil aro, saj mi je bil avto tako všeč, da sem se ga odločil kupiti,« pove Matej.

Dva meseca je trajalo

Matej je potreboval dva meseca, da je prišel s kupnino. Vmes se je že skoraj premislil, tako da je Gabra vprašal, če bi mu bil pripravljen vrniti aro. Prodajalec je celo objavil nov oglas na avto.netu, potem pa je Matej po avto le prišel. Skrbela ga je nizka kompresija, ki je znašala le 3,5 bara, zato je prodajalec ceno malce znižal. Segla sta si v roko in Matej je postal ponosen lastnik svojega sanjskega avtomobila in se kar ni mogel nehati smejeti.



Da se je odločil, ravno za roadster, je v veliki meri kriv njegov simpatičen padajoči zadek (Matej pravi: ritka).



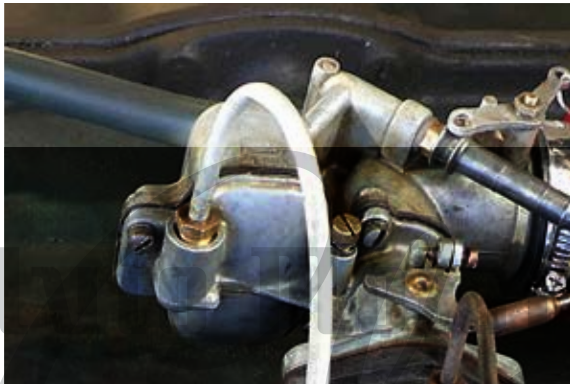
Posebnost tega dvosedežnega roadsterja je tako imenovani zložljivi sedež za taščo.

Osnovni tehnični podatki za Ford A Roadster 1930

Oblika	Dvosedežni roadster na šasiji z 2 + 2 sedeži
Motor	Bencinski, štiritaktni, štirivaljni, vrstni, stoječi ventili v bloku
gibna prostornina (ccm)	3.286
največja moč (kW/KM pri vrt/min)	29/40 pri 2.200
Prenos moči	Motor spredaj, pogon zadaj, enokolutna suha sklopka, tristopenjski nesinhroniziran menjalnik
Mere in masa	
dolžina×širina×višina (mm)	4.191 × 1.702 × 1.882
medosna razdalja (mm)	2.629
masa praznega vozila (kg)	1.077
Podvozje in zavore	Spredaj in zadaj toga prema na prečni listnati vzmeti, mehanske bobnaste zavore (drogovje) na vseh štirih kolesih, ročna mehanska na zadnji kolesi
Zmogljivosti	
Najvišja hitrost (km/h)	100
Poraba goriva (l/100 km)	12–15



Ford A je videti odlično tudi na črno-beli fotografiji, še zlasti v starinskem okolju polzelskega Šeneka.



Ne vžge!

»V Ljubljani je avtomobil ubogljivo vžgal in z njim smo se vozili sem in tja po dvorišču. Že tam je bilo jasno, da akumulator ni več v najboljši kondiciji, saj je motor zelo počasi zavrtel. Ko smo ga spravili z avtovleke, pa je bilo vrtenje zaganjača še počasneje. Akumulator sem dal polniti in se odločil, da bom počakal do naslednjega dne. Toda tudi naslednji dan Ford ni pokazal nobenega namena, da bi vžgal. K sreči imam prijatelja Edija Jedlovčnika, ki ima Forda A v malem prstu. Svetoval mi je, naj za začetek preverim, kako je z uplinjačem. Odvil sem ga in med razstavljanjem ugotovil, da se je šoba popolnoma odvila. Ker sem ga že imel razstavljenega, sem ga temeljito očistil in zamenjal tesnila. Zmontiral sem ga nazaj in Ford je končno vžgal. Na mestu je kolikor toliko dobro deloval, a med vožnjo je počasi »nabiral« vrtljaje in posledično slabo vlekel,« Matej še sedaj zaskrbljeno pove.



ZGORAJ: Ko se je zlomil vijak, ki drži vzmet pastorka (seveda je navoj »colski«), mu je nadomestnega prinesel poznavalec teh avtomobilov Edi Jedlovčnik.
LEVO: Uplinjač po Matejevem servisu dobro deluje.

Vmes je poklical tudi strica Miklavža, ki mu ni bilo nič jasno, saj je Fordov motor pri njih čisto v redu delal. Spraševal se je, če morda ni krivda v skoraj dvoletnem mirovanju avtomobila.

Takoj ko je Ford vžgal, se je Matej pripeljal k meni, da mi ga pokaže. Družno sva ugotovila, da je Ford pokojnega Rudija Ferleža precej bolje vlekel. Sam sem ga namreč pred leti vozil po Beogradu in v živahnem mestnem prometu z njim nisem bil ovira.

Matej se je z ženo in hčerko odpeljal domov in v mraku Forda parkiral v garažo. Ko ga je naslednjič hotel vžgati, se ni nič zgodilo. Takšnih zadev se izkušen avtomehanik in strojnik seveda ne prestraši. Odvil je zaganjač in ugotovil, da se je odlomil vijak (seveda colski), ki drži vzmet pastorka. Spet je poklical Edija,

DESNO: Velik štirivaljni motor se klancev ne prestraši in jih premaga brez pregrevanja.

DESNO SPODAJ : Voznik Forda A mora obvladati motoroznanstvo – ko avto ni vžgal, je praznje oblečen voznik takoj ugotovil, da gre za slab stik in težavo odpravil v pol minute.



ŽENINA PODPORA

Po lastnih izkušnjah vem, da je pri našem starodobniškem hobiju ženina podpora še kako pomembna. In Matej Jožičino podporo ima. Ne le Jožičino. Sam je že 20 let član AMD Društva ljudske tehnike v Šmartnem ob Paki, Jožica se je tudi udeleževala prireditev, uradno pa se je v društvo včlanila pred štirimi leti. Letos sta člana postala še oba otroka, tako da je starodobništvo pri Obujevih postalo družinska zadeva. Pa še to: ko sem k njim prišel zaradi fotografiranja in na intervju za pripravo članka, je Jožica pred slovesom na mizo postavila tale narezek. Česa podobnega pa še tudi nisem doživel.

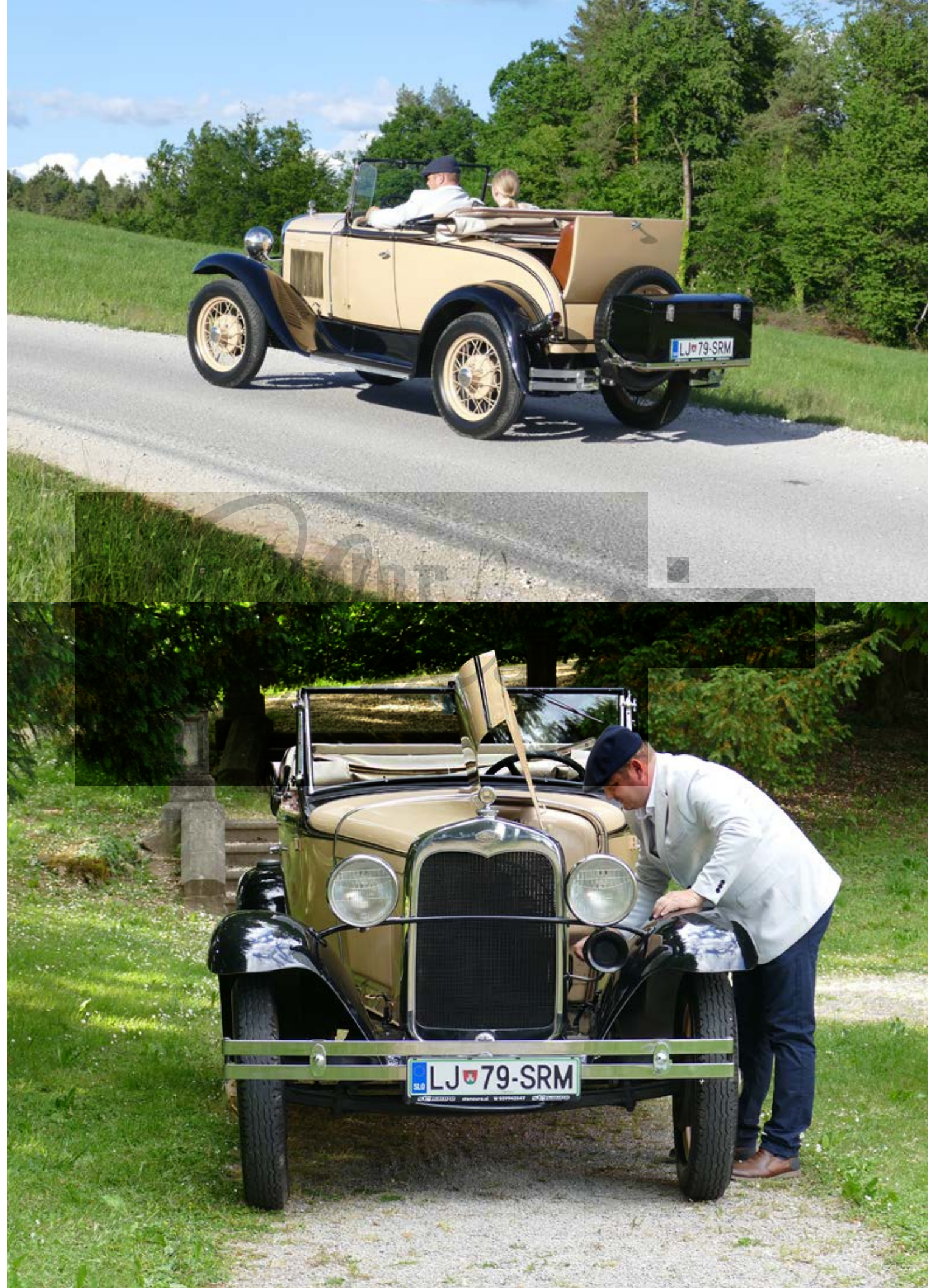
ki mu je prinesel nadomestni vijak, ki ga sicer ni tako lahko dobiti. Ford je ponovno vžgal. Ker je bil že na Polzeli, sta z Matejem še natančno nastavila platine, razmik elektrod svečk in kot predvžiga in motor se je takoj začel lepše obnašati.

Zdaj se bomo pa vozili

Za prvi konec tedna so se vsi Obujevi »zložili« v »novi« avto in se odpeljali na izlet v Logarsko dolino. S Polzele do Logarske doline je približno 50 kilometrov. Ford je pot odlično prestal in čeprav se cesta od Polzele ves čas vzpenja, je motor ubogljivo predel in se ni prav nič pregreval. Polzela leži na nadmorski višini slabih 290 metrov, Logarska dolina pa na okoli 760 metrov, torej so premagali 470 m nadmorske višine ali skoraj 9,5 metrov na kilometer. Matej navdušeno pove: »Motor je enakomerno deloval in nikjer mi ni bilo treba pretakniti v prvo prestavo. 70 km/h stari Ford zlahka doseže, tudi 90 km/h smo se že peljali in verjamem, da bi še zmeraj zmozel najvišjo hitrost 100 km/h. Še bolj me je razveselila poraba goriva, ki je manjša od 15 l/100 km. Ne morem pa povedati natančno, kolikšna je, saj se instrument, ki kaže raven bencina v rezervoarju, začne rositi, potem pa bencin kaplja na pod avtomobila. Če rezervoar napolnim le do polovice, se to ne zgodi. Toda brez skrbi, to težavo bom odpravil – če ne prej, pozimi, ko bo avto parkiran pod streho.

800 prevoženih kilometrov

Po izletu v Logarsko dolino so bili Obujevi še najmanj trikrat v Celju in se vozili gor in dol po Spodnji Savinjski dolini. 27. aprila so se odpeljali na starodobniško srečanje v Šentjur, pri AMZS so Mateja 16. in 17. maja povabili na prireditev Avto Motor Show v Celje, kjer je s svojim Fordom nastopil na njihovem razstavnem prostoru. Jožica k temu doda, da ji je v največje veselje, če se s tem starodobnim biserom lepo počasi odpeljejo na kavo. Matej pa nadaljuje: »Odkar smo avto kupili, smo z njim prevozili okoli 800 kilometrov. Zadnjič sem iz firbca izmeril kompresijo in nisem





LEVO ZGORAJ: Če ima vsaj nekaj minut časa, se Matej z veseljem zapelje s svojim Fordom A – a skoraj nikoli sam, saj so nad avtomobilom navdušeni vsi družinski člani.

LEVO SPODAJ: Ford A je takoj postal ljubljenec vse družine – takole so vsi prišli ponj na Celjski sejem po koncu prireditve Avto Motor Show.

DESNO: Prečno postavljene listnate vzmeti nad predmama poskrbita za izjemno udobno vožnjo, zavore, ki jih krmili drogove, pa tudi presenetljivo enakomerno prijemljejo.



»Odkar smo avto kupili, smo z njim prevozili okoli 800 kilometrov. Zadnjič sem iz firbca izmeril kompresijo in nisem mogel verjeti svojim očem. V vseh valjih sem izmeril tlak več kot 4 bare. Očitno je imel stric Kržišnik prav: stanje v garaži avtomobilu res ne koristi.«

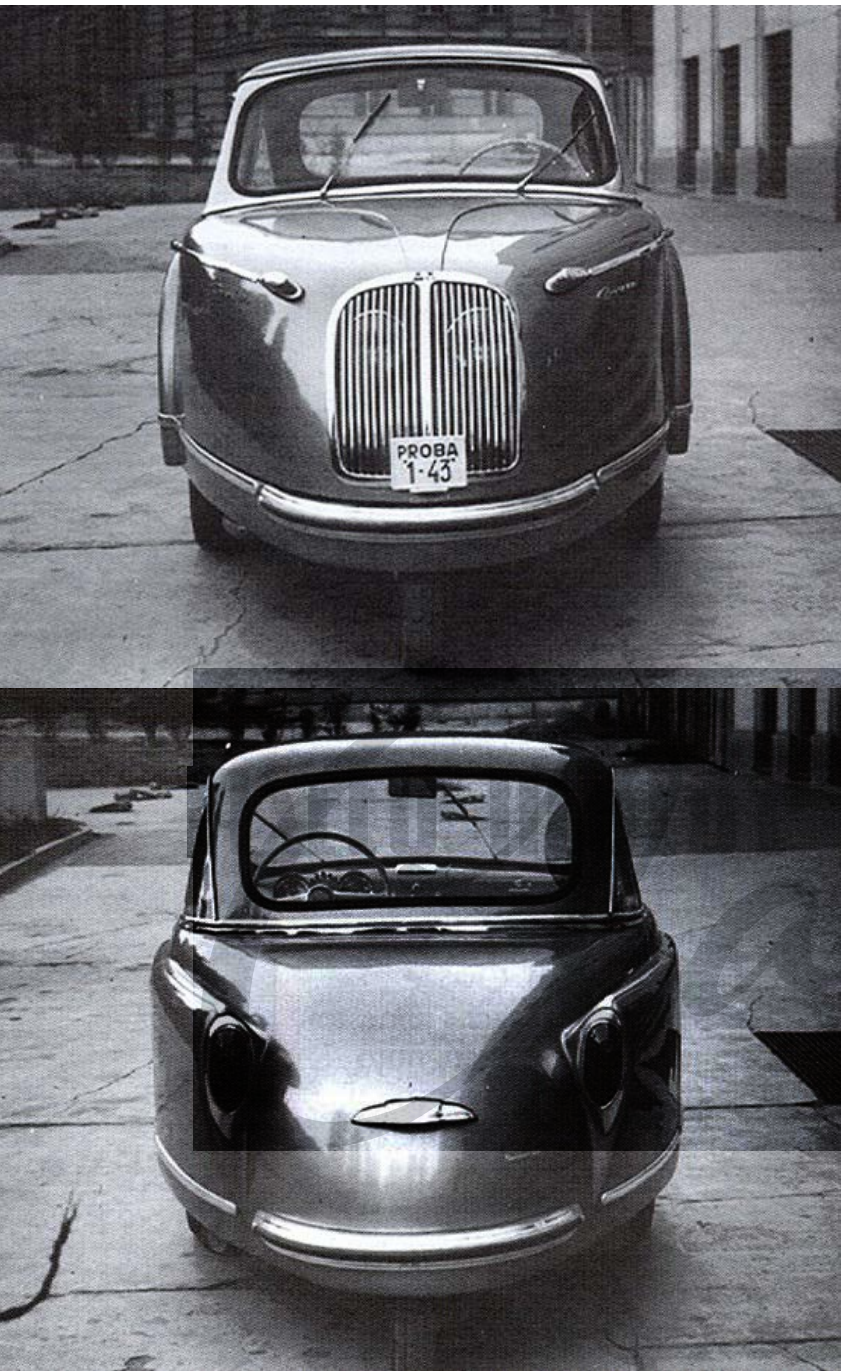
mogel verjeti svojim očem. V vseh valjih sem izmeril tlak več kot 4 bare. Očitno je imel stric Kržišnik prav: stanje v garaži avtomobilu res ne koristi.

Sta že »na ti«

Ko so se Obujevi prvič pripeljali k nam, se je pri tu in tam kašnem Matejevem pretikanju še slišal kakšen hrsk. Konec maja, ko smo avtomobil fotografirali za tale članek, ni menjalnik niti enkrat zaškrtal. Ne, da Matej ne bi bil znal pretikati nesinhroniziranega menjalnika, a vsak menjalnik ima svoje zakonitosti in vsak se malo drugače obnaša. Tudi tokrat mi je ponudil, če bi avto peljal, a sem se sprva (zaradi lepšega) malo branil. Forda je res užitek peljati, a pri meni je bilo trikrat nekaj malega peska v menjalniku, ravno toliko, da se je slišalo. Bom moral pri Mateju naročiti še kakšno dodatno uro, da bova tudi midva s Fordovim menjalnikom čisto »na ti«.

Matej, hvala za prijetno druženje in hvala, da sem lahko tudi izza volana doživel tvojega (vašega) lepega starodobnika ter seveda srečno vožnjo s čim manj težavami (čisto brez teh, žal, pri starodobnikih ne gre).





Avtomobil Prvenac (prvorojenec) je zasnoval **Miroslav Nestorović**, profesor **Fakultete za strojništvo** v **Beogradu** in predstojnik **Oddelka za motorna vozila**. Že po načrtih je bilo vozilo izdelano v znameniti tovarni **dvigal David Pajić-Daka**, iz katere je **Prvenac** v vsej svoji lepoti prišel leta 1958. Ta majhen avtomobil je dobil ime **Prvenac**, najverjetneje zato, ker je bil prvi avtomobil, ki je bil v celoti plod lokalne iznajdljivosti in ustvarjalnosti, ter eden prvih prototipov, ki so bili ustvarjeni v **SFRJ**.

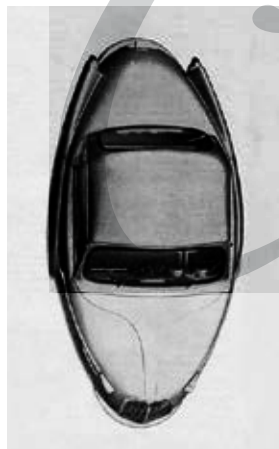
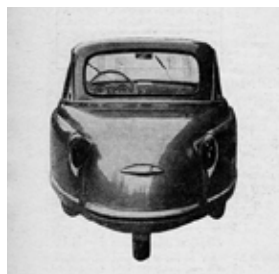
Avtomobil Prvenac

Osupljiva domiselnost inženirjev takratnega časa

Besedilo pripravil **Franci Škrjanec**

Vir fotografij je **internet**





Upoštevati je treba čas, ko je avtomobil nastal. Med njegovim nastajanjem profesor Nestorović ni imel prav nikogar, po katerem bi se lahko zgledoval, niti možnosti kopiranja idej drugih ljudi, saj so bili tako imenovani mikroavtomobili pravzaprav še v povojih.

Debitant je bil nenavaden v vseh pogledih. Prva stvar, ki je padla v oči, je bila nenavadna, zaobljena aerodinamična oblika tega trimetrskega vozila. »Zavihki« na zadnjem delu so se nadaljevali v zavorne luči. Spredaj je

Barvne fotografije zgoraj so ustvarjene z umetno inteligenco. V takšnih primerih je lahko AI zelo koristen, saj pomaga vizualno oživiti pozabljene avtomobile — še posebej tiste, za katere so se ohranili le načrti, skice ali tehnična dokumentacija, ne pa tudi prototipi oziroma fizični modeli.

V reviji Avto Motor Classic bomo vsako fotografijo, ustvarjeno z umetno inteligenco, tudi jasno označili, da ne bo prihajalo do zavajanja ali napačnega razumevanja.

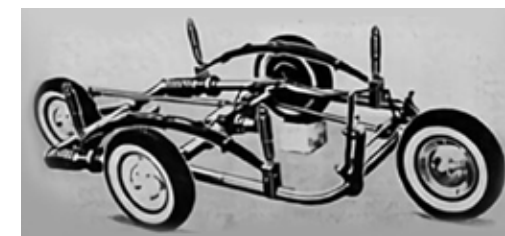
bila maska, ki je skupaj z odbijačem dajala vtis nasmejanega obraza, celotno vozilo pa je človek na prvi pogled vzljubil. Po drugi strani pa je imel Prvenac prostor za tri osebe, ki so lahko sedele v eni vrsti na sredini vozila, kabina pa je vozniku zagotavljala vidljivost, ki mu jo lahko zavidajo mnogi današnji štirikolesniki.

Prvenac je razkril svoje skrivnosti takoj, ko so se mu približali nekoliko bliže. Pod pokrovom motorja je bil 250-kubični motor, rezervno kolo in akumulator pa sta bila nameščena zadaj.

Pri snovanju tega avtomobila je bila vodilna nit ekonomičnost in enostavna uporaba v mestnih razmerah. Pri teh vprašanjih je bil Prvenac zagotovo daleč pred svojim časom (morda celo pred današnjim).

Po eni strani naj bi bilo to najcenejše vozilo, dostopno vsem. Porabilo bi le nekaj litrov bencina, pravno gledano pa bi ga lahko obravnavali kot majhen motor, kar pomeni, da bi ga lahko vozili tudi brez voznškega dovoljenja B kategorije, stroški registracije, zavarovanja in davkov pa bi bili dostopni. Po drugi strani pa je Prvenac zaradi svoje zasnove močno zmanjšal stres med parkiranjem. Stal je namreč na štirih kolesih – enem spredaj, dveh na sredini in enem zadaj. To pomeni, da lahko voznik pride do parkirišča, obrne kolesa za 90 stopinj in se preprosto »zapelje« na parkirno mesto. Mojrstrska rešitev za vzporedno parkiranje – nekaj, s čimer se proizvajalci avtomobilov še danes mučijo. Prvenac je imel obračalni lok le 3,5 metra. Z drugimi besedami, bilo ga je mogoče obrniti dobesedno tam, kje si želel.

Res je, da je prototip »izgubljen«, ne ve se, kje in kdaj, sta pa ideja in design ostala in mogoče ...



Specifikacije

Proizvajalec:

prof. Miroslav Nestorović (oblikovalec),
David Pajic Daka (proizvajalec)

Država izvora: Jugoslavija

Konfiguracija pogonskega sklopa:

motor nameščen spredaj na sredini,
pogon na sredinska kolesa

Motor:

Tomos-Puch, zračno hlajen,
250 cm³, dvovaljni, 2-taktni,
(5600 obr/min 14 KM)

Menjalnik: 4-stopenjski ročni

Najvišja hitrost: 90 km/h

Zavore: Hidravlične bobnaste zavore
na vseh kolesih

Dimenzija pnevmatik: 4,0 x 10

Leta proizvodnje: 1958

Število izdelanih kosov: 1



S pogledom
NAPREJ se ozrite

NAZAJ

Spadate med tiste, ki uporabljajo vzvratno ogledalo v avtomobilu samo med vožnjo za preverjanje dogajanja za vozilom? Ali pa ste med tistimi, ki upoštevajo inštruktorje v avtošolah in s pomočjo vzvratnih ogledal tudi parkirate in vozite vzvratno? Kakorkoli, vzvratna ogledala so eden pomembnejših varnostnih elementov avtomobilov, ki pa pravzaprav ni nastal z namenom povečanja varnosti na cestah. Njegove korenine namreč najdemo na dirkališčih, in to precej dolgo nazaj, že na začetku drugega desetletja prejšnjega stoletja.

Besedilo in fotografije je pripravil **Jure Šujica**

Pravzaprav naj bi bila prva uporaba ogledala že leta 1909, pri čemer pa v tem primeru ne moremo govoriti ravno o avtomobilskem ogledalu. Tedaj je namreč britanska avtomobilska dirkačica, novinarka in prva uradna nosilka rekorda za najvišjo doseženo hitrost s plovilom na vodi Dorothy Levitt v svojem priročniku za ženske voznice zapisala, naj imajo med vožnjo pri sebi manjše ogledalo. Z njim naj bi redno preverjale, ali se za njimi morebiti pelje še kdo.

Prvi, ki je na svoj avtomobil namestil pravo ogledalo, pa je bil na drugi strani ameriški dirkač Ray Harroun na dirki za 500 milj Indianapolis. Tedanja pravila so namreč zahtevala, da je ob dirkaču v avtomobilu prisoten še mehanik, ki spremlja promet in dogajanje za vozilom, s čimer je možnost za nastanek nesreče manjša, hkrati pa v primeru okvare med dirko pomaga popraviti avtomobil. Harroun je z namestitvijo ogledala dimenzij 3 x 8 palcev na motorni pokrov lahko obšel pravilo obveznega opazovalca, s čimer je ohranil enosedelno zasnovno svojega dirkalnika Marmon

Wasp. Posledično je bil avtomobil manjši, skupna teža pa precej nižja, kar mu je tega leta prineslo zmago na omenjeni dirki, čeprav je kasneje dejal, da mu ogledalo med samo dirko ni prav dosti koristilo, samo idejo pa je dobil leta 1904, ko je ogledalo opazil na neki konjski vpregi.

Z ogledalom do zmage na dirki

Harroun je ogledalo namestil na sredino pokrova motorja enoseda, tako rekoč na sredino vozila, tam so se najprej pojavila tudi prva ogledala v serijskih avtomobilih. A to se ni zgodilo tako kmalu, saj se avtomobilski proizvajalci kar lep čas niso zmedli Harrounov izum. Prvi, ki je uradno vložil patent za avtomobilsko vzvratno ogledalo, je bil namreč šele deset let kasneje leta 1921 Elmer Berger, izumitelj iz St. Louisa – pri čemer pa ne obstaja noben dokument, da je bil patent res tudi odobren. Ta je svoj izum poimenoval »Cop Spotter«, iz česar je mogoče sklepati, da naprava v bistvu ni bila namenjena povečanju varnosti na cesti, pač pa izogibanju organom prego-



Čeprav smo danes vajeni, da so ogledala zaradi večje preglednosti nameščena na vrhu vetrobranskega stekla, so bila včasih nameščena tudi na vrhu armaturne plošče.



Poleg digitalnih sredinskih ogledal je več proizvajalcev s kamerami in zasloni želelo nadomestiti tudi zunanja ogledala, a se ideja za zdaj ni prijela.

Med vožnjo z avtomobilom je najpomembneje gledati naprej, v smeri vožnje, a tudi vse ostale smeri so še kako pomembne.

Gledati naprej

na. Za proizvodnjo ogledala je poskrbelo podjetje Berger and Company.

Berger je bil tako prvi, ki je začel z večjo proizvodnjo avtomobilskih ogledal, ni pa bil prvi, ki jih je postavil na avtomobil. Z njimi je kratek čas na svojih vozilih eksperimentirala tudi nemška avtomobilska znamka Argus, ki pa večjega vtisa ni pustila. V Evropi so se tako prva vzvratna ogledala začela pojavljati šele v 20. in 30. letih prejšnjega stoletja, podobno kot druge inovacije pa so bila rezervirana za luksuzna vozila, kot so Mercedes-Benz in podobne znamke.

Kot je znano, so bili prvi avtomobili razmerna majhni in pogosto zasnovani brez strehe. Z njihovo rastjo in dodajanjem vrat, strehe in posledično stebričkov pa so kabine postale zaprte in posledično precej manj pregledne. Ogledala, nameščena na vetrobranskih steklih, zato kaj kmalu niso več zadostovala, saj je bilo z njihovo pomočjo mogoče spremljati le dogajanje za vozilom. Mrtvih kotov za stebrički pa iz vozila ni bilo mogoče nadzorovati.

Japonci najprej na blatnike

Sočasno s pojavom prvih vzvratnih ogledal v evropskih avtomobilih so se zato globalno začela pojavljati tudi stranska ogledala, namenjena spremljanju okolice vozila. Danes so ta postavljena na sprednjem delu vrat, kjer se stikata stebriček vrat in karoserija, tedaj pa so številni posamezniki ali podjetja ogledala nameščali tudi na sprednji blatnik avtomobila. Takšna postavitve vzvratnih ogledal je bila na Japonskem na vseh vozilih, tudi tistih s

klasično postavitvijo ogledal, obvezna od leta 1968 do marca 1983. Po mnenju takajšnjega ministrstva za promet je namreč takšna postavitve ogledal omogočala boljši pregled nad cestnimi označbami na ozkih mestnih ulicah.

Sicer pa k razvoju in popularizaciji ogledal na avtomobilih niso pripomogle samo manj pregledne kabine, pač pa tudi razvoj prometa samega. Avtomobilov je bilo namreč na cestah vse več, kar pomeni, da je bilo treba še bolj pazljivo spremljati promet. Poleg tega so se začele pojavljati hitre ceste in večpasovne avtoceste, kot je denimo nemški »autobahn«, kar je nenadnje omogočilo voznikom menjavanje pasov in prehitjevanje.

Tako kot prva ogledala v kabinah so bila tudi prva stranska ogledala najprej na voljo kot dodatna oprema, po koncu druge svetovne vojne, ko je avtomobilska industrija po svetu dobila nov zagon, pa so ogledala začela postajati del standardne opreme novih avtomobilov in kmalu so jih imeli tudi najmanjši in najcenejši avtomobili. V tem pogledu je avtomobilska industrija v prvi fazi celo nekoliko prehitela zakonodajo. Medtem ko so ogledala na voznikovi strani postala del standardne opreme večine vozil že v 50. letih, je ta pripomoček v Evropi kot prva uzakonila Francija leta 1959, sledila pa je Nemčija leta 1965 in nato tudi ostale države. V ZDA je vgradnja vzvratnih ogledal postala obvezna leta 1968 z uvedbo Nacionalnega zakonika o cestni in prometni varnosti, ki je narekoval uvedbo tudi številnih drugih varnostnih pripomočkov.

Več kot le kos stekla

Z uzakonitvijo obvezne uporabe stranskih ogledal na avtomobilih se je naposled začel tudi njihov pravi razvoj. Nenazadnje so bila prva stranska ogledala bolj ali manj samo ogledala, pritrjena na okvir, ki je bil nameščen na vratih. V 60. letih so se nato pojavili prvi sistemi, ki so omogočali nastavitev položaja ogledala iz kabine. To je običajno omogočala kontrolna paličica, ki je bila prek pletenic povezana s steklom, kar je olajšalo iskanje pravega položaja, še posebej v zimskem času.

Vseeno pa je bil to čas, ko so avtomobili počasi, a vztrajno začeli dobivati vse več elektronskih pripomočkov. In če je recimo še Zastavin Yugo v 80. in 90. letih prejšnjega stoletja omogočal samo nastavitev položaja ogledala s premikanjem zunanjega ohišja, so Cadillaci denimo že v 70. letih dobili električni pomik ogledal – ali s pomočjo štirismernih stikal ali krmilne paličice. Ta sistem je v bolj ali manj enaki obliki ostal prisoten vse do današnjih dni, razširil pa se je v vse segmente novih vozil. Medtem ko so stranska ogledala postala del serijske opreme večine avtomobilov v 50. in 60. letih prejšnjega stoletja, pa so se šele v 70. letih začela pojavljati ogledala tudi na sopotnikovi strani. Vendar pa so bila klasična, ravna stekla zanje precej neuporabna. Razdalja med voznikovim pogledom in na voznikovi oziroma sopotnikovi strani je namreč različna, v drugem primeru precej večja, zaradi česar bi voznik v klasičnem ogledalu videl bore malo.

Podroben pogled na ogledala nekaterih avtomobilov tega obdobja zato razkrije zelo različne oblike ogledal. Eden bolj zna-



PRVA ZGORAJ: Vse do leta 1983 so morali biti avtomobili na Japonskem opremljeni z ogledali na blatnikih, saj naj bi to izboljšalo vidljivost v mestih

DRUGA ZGORAJ: Danes so notranja ogledala pogosto »le« LCD zasloni, povezani s kamero na zadnji strani avta.



Tehnološki razvoj se je začel z uvedbo samozatemnitvenih ogledal.



Prvotna ogledala so bila preprosta in generična, zato se med avtomobili niso pretirano razlikovala.

nih primerov je Mercedes-Benz W124, pri katerem je levo, voznikovo stransko ogledalo nižje, hkrati pa širše od tistega na desni strani. Američani pa so na drugi strani že kaj kmalu začeli eksperimentirati s konveksnimi in asimetričnimi stekli. Ta so bodisi povečala sliko, ali pa povečala kot prikaza slike. Zaradi popačenja slike so zato v ZDA od proizvajalcev zahtevali, da na takšna ogledala namestijo opozorilo »Objects in the Mirror may be Closer than the Appear« oziroma »Objekti v ogledalu so lahko bližje, kot se zdi«. Evropa takšnih nenavadnih (čeprav smiselnih) zahtev ne pozna, zahteva pa na drugi strani (od leta 2000), da ohišja ogledal niso fiksno pritrjena na karoserijo, pač pa omogočajo ob stiku z drugim objektom pregibanje.

Nova ogledala – visokotehnološki izdelki

Sodobna tehnologija pa že lep čas vpliva tudi na razvoj avtomobilskih ogledal, kar se kaže v tem, da v določenih primerih sploh ne moremo več govoriti o ogledalih. Že leta 1988 je namreč Lincoln ob pomoči ameriškega podjetja Gentex (ki danes drži primat na področju razvoja av-

tomobilskih ogledal) v modelu Continental predstavil tako imenovano samozatemnitveno ogledalo. Gre za ogledalo, ki ima med steklom in zadnjo stranjo elektrokromatski gel, v ohišju pa je poseben senzor. Ko ta zazna povečano količino svetlobe (ki je posledica dolgih žarometov vozila zadaj), aktivira omenjeni gel, ki ogledalo potemni in tako prepreči, da bi svetloba zaslepila voznika.

No, največja revolucija pa je prišla okrog leta 2018. Tedaj sta namreč skoraj sočasno Range Rover in Audi pripravila dve veliki novosti. Range Rover je namreč ponudil notranje ogledalo, ki hkrati deluje kot LCD zaslon. Ta nato predvaja sliko kamere, ki je na zadnjih vratih, s čimer je na zaslonu predstavljeno celotno dogajanje za vozilom. Audi je na drugi strani imel kamero in zaslon, vgrajen na vratne panele. Ta rešitev pa se na trgu ni prijela, bolj popularna je postala Range Roverjeva. Uporabna je namreč v primeru, ko je prtljažni prostor vozila povsem napolnjen, pri vozilih s slabšo preglednostjo nazaj in posledično tudi pri lahkih dostavnih vozilih z zaprtimi zadnjimi vrati, zaradi česar je na trgu vse bolj prisotna.

Drugi del

To ni motor, ampak čoper!



V prvem članku smo se poleg temeljne predstavitve imen treh velikanov, »avtorjev najbolj odmevnih« predelav čoperjev v obdobju ob koncu in začetku novega tisočletja, to so Indian Larry, Billy Lane in Jessie James, dotaknili tudi trenutnega stanja v postmoderni družbi in motoristične kulture, mladih in njihovega zanimanja ter s tem povezanega ustvarjalnega, mehaničnega in dizajnersko, umetniško obrtniškega dela, ki je potrebno za tovrstni hobi ali zbirateljski entuziazem.

Besedilo in fotografije pripravil Dejan Breznik

Zlasti fizično, mehansko delo z rokami, kot je pred kratkim omenil tudi glasbenik Sting, je v popolnem zatonu, in zdi se na robu izumrtja. Na prvem mestu mehansko delo v delavnicah pa tudi ustvarjanje glasbe z igranjem inštrumentov – vse to postaja dolgočasni ponaredek, ki ga v obliki algoritma digitalno ustvarja AI. Ta serija člankov lahko tako predstavlja tudi »obličje« na rano posameznika v današnjem svetu, ki živi v »sivi coni« digitalnega sveta in dolgočasne virtualne realnosti, saj je dejansko delo in ukvarjanje z motorji konkreten izziv, svojevrstno doživetje, avantura, nekaterim pa celo življenjski smisel in rešitev, ker gre za resničen trud, vložek resničnega in dejanskega dela in sposobnosti posameznika, za morebitno naključje; skratka vse, kar ne predstavlja bedastoega in dolgočasnega tapkanja s prstom po ekranu pametnega telefona. Velika trojica, ki je predstavljala vrhunec

predelav motociklov v začetku novega tisočletja, to še danes do neke mere počne, pri čemer se je npr. Billy Lane preusmeril predvsem na starodobne dirkalne Harleyje, Jessi James pa celotno obrt preusmeril na izdelovanje unikatnih pištol, ki so po obdelavi in izdelavi na nivoju švicarskih ročnih ur, ki jih izdelujejo tamkajšnji prestižni izdelovalci. Indian Larry je po usodnem, nesrečnem padcu s svojega čoperja končal s svojim izjemnimi projekti, vendar je spomin na njegove stvaritve še živ, saj njegova delavnica na obrobju New Yorka še vedno deluje in za debelih 2.500 EUR ponuja prednji del rigidnega čoperskega okvirja, t. i. »twisted frame« (glej: <https://indianlarry.com/>). O tem okvirju in njegovem najbolj slavnem Chain of Mystery, zvarjenim iz gibljive jeklene verige, bo več govora v predstavitvi njegovih čoperjev ... Ostale sicer v istem oz. malo kasnejšem obdobju razvpite avtorje, ki



Videz novih tovarniških Harley Davidson motorjev – nekaj manjka...



Levo: Dyna FXD Super Glide, tovarniški čoper z agregatom Evolution.

Levo spodaj: Čedalje več deklet potuje na čoperjih.

Spodaj: Kjer so čoperji, tam je rock-H-D Zagreb 2026 in a Tribute to AC DC Band.

Spodaj desno: Suzukijev enocilindrski agregat in preostali, obvezni detajli čoperja.



so jih pokrivalo zlasti velike medijske hiše, kot je Discovery Channel, v nekaj let trajajoči nadaljevalki American Chopper (OCC z ustanoviteljem Paul Teutulom Sr. in njegovimi sinovi) in specializirane revije, kot so Easy Rider itd., ki so redno objavljale članke o predelavah kalifornijskega Arlena Nessa, ki je izdeloval rahlo kičaste, preveč kromirane, preglomazne in preveč z metalno, pastelno, sijočo barvoobarvane čoperje za petične hollywoodske aristokrate. Ti preostali garažni mojstri tako ne bodo predmet našega opisa, ker izdelki »veličastne trojice« v vseh pogledih presegajo kakovost preostalih. Ob primerjavi bi lahko ugotovili, da so bili prvi trije v vlogi »renesančnih umetnikov«, preostali pa so se spogledovali in včasih dosegli nivo in umetniško vrednost »vrtnih palčkov«. V umetnosti velja splošno pravilo, da je tisto, kar vsebuje pravo umetniško vrednost, sposobno preživeti test časa. Kdo danes ne pozna Mozartovih del in kdo se sploh še spominja umetniških, klasičnih glasbenih del avstrijskega modernega skladatelja Arnolda Schoenbergerja, ki je s tem, da je izničil harmonijo in vsilil v svojih glasbenih delih

Rutka Knez danes – čoper na osnovi suzukijevega agregata.





Open Season April 2026, uspešen event v organizaciji Junkyards Brothers v Dolskem in avtorjev Ironhead.

atonalnost, hkrati zatrjeval, da je večji, kot je bil Mozart, in bo njegova slava zato večna in večja; ta je sicer v resnici trajala natanko še 10 let po avtorjevi smrti do leta 1951, danes pa je povsem utonil v pozabo. Nekateri projekti so tudi na področju motorjev-čoperjev večni, kot to kaže model Captain America ali Billy Bike iz filma Easy Riders, spet drugi pa povsem izginejo v pozabo. Takšne bodo v prihodnosti predelave modernih motorjev Harley Davidson s tistimi predimenzioniranimi 24-colskimi prednjimi kolesi in pretiranim kromom ... Podobna evolucija se dogaja torej tudi na področju, ki ni izrazito umetniško, pač pa v osnovi tehnično-mehansko ali funkcionalno-dizajnersko skratka, ko govorimo o unikatnih čoperjih.

Seveda se bomo morali poleg avtorjev, ki prihajajo iz ZDA, dotakniti tudi domače scene in oseb, kot je Rado Kolman; ta je bil po mojem vedenju eden začetnikov unikatnih predelav, pa tudi fantov iz zasavskega konca in Žiri, ki so začeli s predelavami motorjev pretežno japonske izdelave še v bivši državi in nato po rojstvu samostojne Slovenije. Ustanavljali so prve moto klube oz. bratovščine, ki naj bi vsaj delno spominjale na tiste ameriške 1 % (one percent) clubs (tako na primer Satans Brothers iz Zasavja in Rolling Bones v Žireh). Že v tem članku zato objavljamo fotografije, ki nam jih je za ta članek odstopil avtor Rutka Knez, ki sicer pridno objavlja fotografije in prispevke na svojem Facebook profilu in je bil in je še aktiven motorist, avtentičen predstavnik

čoperske moto kulture. Na prvem posnetku je Rutka na svojem predelanem čoperju na podlagi Suzukijevega agregata v 90-ih letih, na drugi fotografiji pa je avtor v letu 2026, ko je isti motor ponovno dobil nazaj v svojo zbirko motorjev. V zadnjem času se vozi s svojim zvestim Harleyjem Softail z minimalnimi predelavami. Tako kot sicer velja za večino, je sedaj starejša generacija bajkerjev, ki so oblikovali čopersko moto-kulturo v naši državi, dejansko preselila na Harley Davidsonove motocikle ali pa so se enostavno nehali voziti z motorji. Harleyji so v letih od vstopa Slovenije v EU postali čedalje bolj dostopni kupcem, kar pa ne moremo trditi za obdobje v 70. in 80. Tedaj je v povprečju cena enega najbolj cenjenih Harley Davidsonovih modelov Super Glide FX oz. FXR, ki je bil sinteza med modeloma Sporster in Electra Glide, v Nemčiji z vsemi dajatvami vred za približno 20 odstotkov preseгла ceno najbolj prestižnih italijanskih motociklov proizvajalca MV Agusta (America oz. 4 cilindre v vrsti) oz. Ducatija 900 SS ali Moto Guzzija Le mans I. in II. V tistih časih je kot eden redkih, če ne celo edini Harley Davidsonov model Sporster Ironhead v unikatni čoper predelal samo Rado Kolman. Ta motocikel je po vedenju avtorja še vedno v Sloveniji, vendar v »gajbicah« čaka na ponovno obnovo.

Naši opisi pa bodo morali vsebovati tudi bistveno sestavino čoperjev, to je njihovo uporabo na cesti, ki predstavlja dokaj zahteven pro-



Slika zgoraj: Rutkin hard tail čoper - pomemben je vsak detajl, poudarek je na debeli, izvenerijski zadnji gumi.

Slika spodaj: Potepanje na čoperjih po divjini ZDA.

blem, zlasti ker po »kanonu« ti motorji ne smejo imeti zadnjega vzmetenja, imajo slabo prednje ter so praktično brez zavor. Čoperji imajo po navadi tudi majhno ciklistično uporabnost in morajo vsebovati tudi druge neobičajne in zoprne, celo nenavadne tehnične posebnosti, ki sicer pripadajo preteklemu vintage obdobju motociklizma. Sem spadajo praktično neuporabne zavore, »samomorilska sklopka in menjalnik«, ki funkcionirata ravno obratno kot na vseh modernih motociklih; sklopka je na nožni pogon, menjalnik pa je ročni ... (t. i. suicidal clutch and gear shift). S takšnim motorjem je seveda težko upravljati in ciklistika motorja je »podrta«. Je pa položaj motorista »kot da bi sedel v fotelju«, saj ima navadno visok sedež z naslonom in visoko, razpotegnjeno balanco in ustvarja videz »angela«. Bistven je torej videz in vtis, ki ga motocikel pa tudi motorist ustvarjata pri naključnih tretjih osebah, ki se vse svoje življenje, pa čeprav so morebiti tudi na motorjih, podrejajo konformizmu in prisili države. Medtem pa je bajker edini resnični predstavnik svobode in upornik brez razloga. V našem nadaljevanju se bomo dotaknili tudi drugih družbenih tem v povezavi s čoperji, predvsem v zvezi nekaterimi posebnostmi iz življenja klubov, govorili bomo o moto zborih, ritmih rock'n'rolla, pitju piva in pravi bajkerski kulturi, ki jo je v postmoderini dobi hudo ogrozila digitalna tehnologija. Na Harley weekendu v Zagrebu sem tako z grozo ugotavljal, da na sicer odličnem koncertu benda A Tribute to AC DC občinstvo sedi na klopi ali pa snema dogodek s svojim telefonom, namesto da bi se v unikatnem, neponovljivem trenutku zabavalo, plesalo in pilo ob težkih ritmih rocka ... A o teh temah v nadaljevanju.

Vsi, ki imate fotografije iz obdobja, o katerem teče beseda, ste vabljeni, da posredujete fotografije in kratek opis na email: tritonmanx@gmail.com.



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



FAP

FABRIKA AUTOMOBILA PRIBOJ



FABRIKA AUTOMOBILA PRIBOJ

FAP

1. DEL: FAP 13

V avnojski Jugoslaviji je bil FAP sinonim za težek tovornjak. V pribojski tovarni so začeli po licenci švicarsko-avstrijskega proizvajalca Saurer izdelovati prvi dizelski tovornjak pri nas. Z največjo dovoljeno maso 13 ton je takrat obenem bil tudi najtežji tovornjak na tem območju. Leta 1953 je iz nove tovarne pripeljalo prvih 17 FAP-ov G4 in G6. Deset let kasneje, ko je potekla licenčna pogodba, so proizvodnjo tega tovornjaka že skoraj v celoti osvojili. Predstavili so ga kot nov model FAP 13, ki pa se od originala skoraj ni razlikoval. Čeprav so v šestdesetih letih javnosti predstavili več novih modelov, je FAP 13 pridobil poseben status, ki je bil posledica njegove pregovorne vzdržljivosti. Tudi ko so v začetku sedemdesetih let začeli izdelovati tovornjake po licenci Mercedes-Benz, je »Trinaestica« ostal v proizvodnji pod novim imenom: FAP 1314 in kasneje 1414. V redni proizvodnji je bil do konca devetdesetih let, nekaj primerkov pa so izdelali še kasneje, med drugim tudi s Cumminsovimi motorji. Prvi prispevek o FAP-u je tako namenjen predvsem FAP-u 13.

Besedilo pripravil Emil Šterbenk

Fotografije: E. Šterbenk, FAP, Arhiv Romih, Aleksandar Vidojković



FAP 13 je v državah bivše Jugoslavije postal sinonim za težek tovornjak in še danes privlači poglede, kjerkoli se pojavi (starodobni FAP 13S vodiških gasilcev)

Ustanovitev tovarne FAP in prvi tovornjaki

Zgodba Tovarne FAP se je začela leta 1951, ko so v Priboj na Limu, majhno srbsko mesto na tromeji z Bosno in Hercegovino ter Črno goro pripeljali prve skupine delavcev, ki so začeli pripravljati dela za graditev tovarne. Veliko dela so tamkajšnji prebivalci opravili udarniško. Kaj bodo tam izdelovali, je bila takrat še skrivnost. Naslednje leto, 29. julija, so ustanovili podjetje FAP (Fabrika automobila Priboj). Vedeli so, da bodo licenčno izdelovali tovornjake, a niso še določili, licenco katerega proizvajalca bi odkupili. Novembra istega leta so zato v Priboj na vzporedni preizkus pripeljali tovornjake znamk Mercedes-Benz, Fiat, Renault, Leyland, Deutz in Saurer. Po treh mesecih testov so se odločili, da se je za jugoslovanske razmere in potrebe kot najboljši izkazal švicarski Saurer.



Za takratne razmere v Jugoslaviji in potrebe gospodarstva ter vojske je bilo logično, da so izbrali Saurer, saj je šlo za preizkušen tovornjak, ki so ga izdelovali že 20 let in stalno posodabljali. Že takrat to ni bil sodoben tovornjak, ampak vozilo, ki je prebolelo že vse otroške bolezni in se dobro izkazalo tudi v vojni.

Graditev tovarne je v nerazvito območje prinesla razvoj

Za graditev tovarne v notranjosti države so se člani vodstva SFRJ odločili iz varnostnih razlogov. Po Informbiroju so se bali napada na Jugoslavijo predvsem iz Bolgarije in Romunije. Takrat je Priboj na Limu bil majhno naselje z vsega 1.500 prebivalci, a z graditvijo in začetkom delovanja FAP-a so se zadeve začele izjemno hitro spreminjati. Zgradili so novo sodobno mesto – Novi Priboj s stanovanjskimi bloki in vso potrebno infrastrukturo – od vrtcev in šol do trgovin ter zdravstvenega in kulturnega doma. Z rastjo tovarne se je močno povečalo število

V Priboju so se odločili za licenco švicarsko-avstrijskega proizvajalca Saurer Werke.



Pred drugo svetovno vojno in takoj po njej je Pribor na Limu štel le okoli 1.500 prebivalcev. (fotografija iz leta 1929)

lo delovnih mest in Pribor je postal središče doseljevanja. Niso gradili samo stanovanj, ampak celotno urbano infrastrukturo. Dvajset let po odprtju FAP-a je v občini Pribor živelo že več kot 20.000 prebivalcev, po popisu leta 1991 je tam živelo okoli 35.000 ljudi in od takrat se število prebivalcev zmanjšuje (leta 2002 jih je bilo 30.000, devet let kasneje okoli 27.000, leta 2022 pa okoli 24.000). To je vsekakor povezano s FAP-om. Občina Pribor je bila središče dnevne migracije, saj so se zaposleni v FAP-u tja vozili iz Nove Varoši, Prijepolja, Užic, Plevallj, Rudnega in Bijelog Polja.



Ob tovarni FAP so zgradili sodobno stanovanjsko naselje Pribor FAP z vso potrebno prometno, komunalno in socialno infrastrukturo (fotografija z začetka sedemdesetih let 20. stoletja).

DESNO: Delavci v montaži so za vajo razstavili in sestavili tovornjak 4G (na fotografiji prekucnik s tovarniškega prospekta).

Prvih pet let so vozila samo sestavljali

Saurerjeva zmaga je bila osnovna za podpis 10-letne licenčne pogodbe s predstavniki švicarsko-avstrijskega podjetja Saurer Werke. Septembra 1953 so uvozili prvi tovornjak tega proizvajalca Saurer 4G, ki so ga delavci za vajo razstavili in ponovno sestavili. Že 30. oktobra so svečano odprli tovarno FAP in iz hale za montažo je pripeljal prvi FAP



Pogodbo s predstavniki Saurer Werke je podpisal takratni direktor Radmilo Lavrenčić.

6GGF-L. Do konca leta so v Priboju izdelali prvih 17 tovornjakov 4G in 6G. Pravzaprav bi morali zapisati: sestavili. V prvih petih letih so namreč uvažali posamezne sklope od Saurerja in njegovih dobaviteljev, motorje pa so po Saurerjevi licenci že izdelovali v sarajevskem Famosu. Število sestavljenih vozil se je letno povečevalo skoraj za trikrat, a do konca leta 1957 so izdelali le 1.051 vozil, od tega v tem letu več kot tretjino – 396. Toda ta čas so izkoristili za šolanje lastnega kadra, iskanje kooperantov, predvsem pa v vse večje osvajanje proizvodnje.



FAP-a 4G (desno) in 6G, predstavljena na avtomobilski razstavi ob začetku proizvodnje.

FAP 4G in 6G

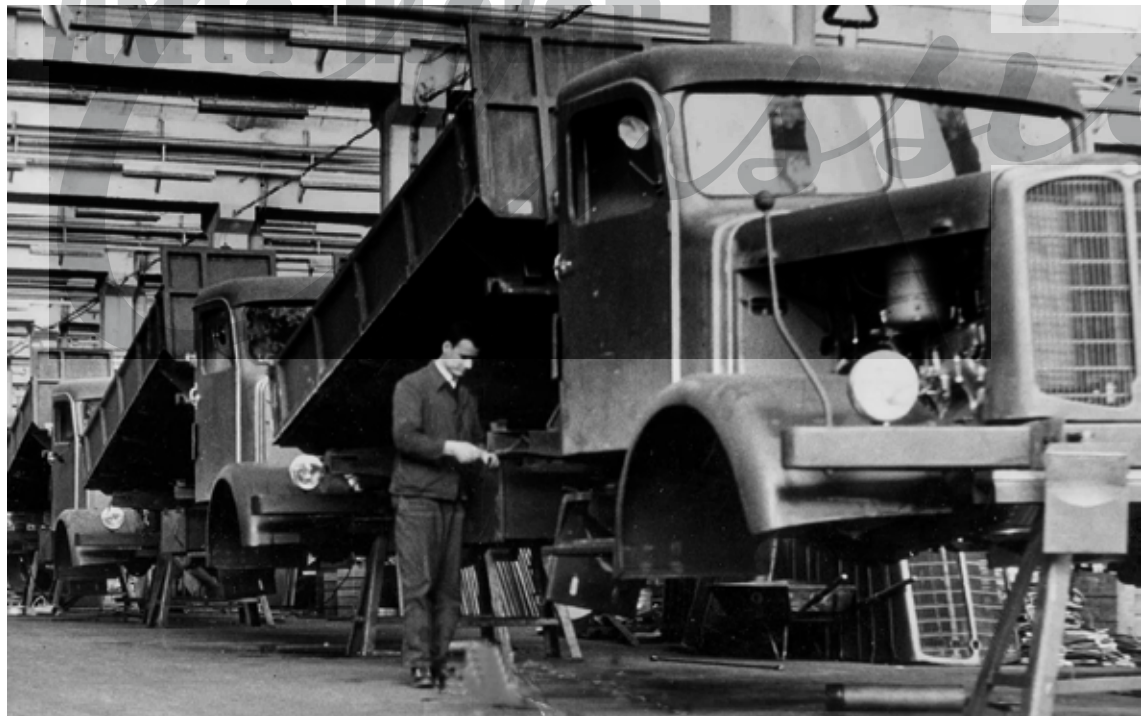
Licenčno izdelana tovornjaka sta bila enaka kot Saurerjevi originali. Oba tipa sta poganjala dizelski motorja in tako so pri FAP-u prvi v Jugoslaviji izdelovali tovornjake z dizelskimi motorji, pri katerih je bila razlika le v številu valjev. V manjši FAP 4G so vgrajevali 4-valjni vrstni vodno hlajeni dizelski motor Famos E prostornine 5,3 litra, ki je pri 2.000 vrt/min razvil 90 KM. Največja dovoljena masa tega tovornjaka je znašala 9.100 kg, nosilnost pa 5 ton. Večji FAP 6G je poganjal šestvaljni motor z enakimi valji in bati (Famos F). Ta je iz prostornine 8 litrov pri istih 2.000 vrtljajih iztisnil moč 130 KM. Največja dovoljena masa FAP-a 6G je znašala 13.000 kg, nosilnost pa v odvisnosti od nadgradnje od 6.500 do 7.000 kg. Oba sta imela petstopenjske nesinhronizirane menjalnike z ravnimi zobniki in bila skrajno enostavni vozili. Na lestvasto šasijo, postavljeno na dve premi s po dvema vzdolžnima listnatima vzmetema je bil motor nameščen pred kabino. Ta je bila pri obeh različicah enaka, navzven pa sta se ločili po dolžini motornega prostora. V njej je bila posta-

vljena klop za voznika in dva spremljevalca, volan je bil pri obeh tipih mehanski, instrumenti pa na sredini vozila. Oba modela sta bila na voljo v različicah 4 × 2 in 4 × 4 ter z različnimi nadgradnjami.

V osnovi so bili na voljo kot kesonarji, prekucniki in vlačilci. Modela G4 niso izdelovali kot vlačilca, na vlačilec 6G pa je bilo dovoljeno pripeti polpriklonik največje dovoljene mase do 16.000 kg. Označevali so jih po Saurerjevem vzoru. Na primer model FAP 4GAE-K pomeni: 4 tone nosilnosti, model G, A – pogon na vsa 4 kolesa (Allrad) in E motor (4-valjni), K je oznaka za prekucnik (Kipper). Seveda je bilo mogoče na te tovornjake postaviti tudi druge nadgradnje.

Leta 1958 so sprejeli smel investicijski program, v katerem so predvideli, da bi število letno izdelanih vozil povečali na 1750, in to jim je uspelo do leta 1961, ko so v Priboju zaposlovali že 2.000 delavcev. Z naslednjim investicijskim programom so si zasta-

Model	6 GGF	4 GAE-K
Oblika	Zabojnik (kesonar)	Prekucnik
Motor	Dizelski, šestvaljni, štiritaktni, vrstni, OHV.	Dizelski, štirivaljni, štiritaktni, vrstni, OHV.
Prostornina (ccm), moč (kW /KM/ pri vrt./min)	7.979, 96/130 pri 2.000	5.320, 66/90 pri 2.000
Prenos moči	4 × 2, enokolutna suha sklopka, 5-stopenjski nesinhronizirani menjalnik	4 × 4, enokolutna suha sklopka, 5-stopenjski nesinhronizirani menjalnik, reduktor
Podvozje in zavore	Spredaj in zadaj toga prema na listnatih vzmeteh s teleskopskimi blažilniki, mehanski volan – polž. 4 × zračne bobnaste zavore, ročna mehanska na zadnji kolesi.	Spredaj in zadaj toga prema na listnatih vzmeteh s teleskopskimi blažilniki, hidravlični volan, 4 × zračne bobnaste zavore, ročna
Medosne razdalje (mm)		
teža praznega vozila/nosilnost (kg), pnevmatike (palci)	13.000/6.500–7.000 11.00–20	9.100/5.000 8.25–20
Zmožljivosti: največja hitrost (km/h)	62	62



FAP-a 6G so izdelovali 10 let in v tem času osvojili 90 % sestavnih delov .

vili še bistveno višje cilje, saj so načrtovali število izdelanih vozil povišati na 3.600 vozil letno. V tem času so osvojili že izdelavo 90 odstotkov sestavnih delov.

Modela 4G in 6G so izdelovali do leta 1963, ko se je iztekla licenčna pogodba, potem pa so se odločili, da bodo izdelovali lasten tovornjak, ki so ga poimenovali FAP 13 (13.000 kg največje dovoljene mase vozila). V proizvodnji je ostal samo šestvaljni



Ko so predstavili FAP 13, so proizvodnjo 4-valjnega modela opustili – na tovarniški fotografiji je model 13 TK (tegljač, kiper – vlačilec prekucnik)

FAP 13 postane legenda

Od leta 1963 dalje se je začelo obdobje FAP-a 13, ki se je od predhodnika G6 razlikoval le po podrobnostih. Na zunaj so bile najbolj vidne razlike v nekoliko spremenjeni strehi in vetrobranu, na maski pa je bil novi logo FAP 13. Ob njem so plasirali težji tovornjak FAP 18b, a o tem bo govora v naslednjem prispevku o vozilih iz tovarne FAP. Že FAP 6G je bil ob predstavitvi zastarel tovornjak, torej je bil 10 let kasneje njegov naslednik FAP 13 v primerjavi s konkurenco že daleč za časom. Vseeno je zaradi svoje enostavnosti in trpežnosti postal prodajni hit in ljubljeneц voznikov. Čeprav se je jugoslovanski trg odpiral tudi za tuje proizvajalce, FAP 13 ni izgubljal priljubljenosti. Motor je še vedno zmogel 130 KM in tudi medosno razdaljo (4.600 mm) so obdržali, le pri prekucniku so jo skrajšali na 3.750 mm.

Tako kot predhodnik je bil tudi novinec na voljo v več različicah. Osnovni sta bili 4 × 2 (FAP 13) in 4 × 4 (FAP 13S – svetočkaš). Tako je bil tovornjak z odprtim zabojem (kesonar) model 13, 13K je bil prekucnik (kiper). Različici s pogonom na vsa kolesa sta bili 13S in 13SK, vlačilec pa so označevali kot 13T (tegljač) ali 13ST. Serijsko so izdelovali različne nad-

gradnje – od gasilskih vozil, cistern za prevoz goriva in komunalnih cistern, imeli so nadgradnjo za prevoz živali, gozdarske nadgradnje, za delavnice in še več. Ostal je skrajno enostavno vozilo, brez udobja za voznika, po drugi strani pa pregovorno trpežen tovornjak.

Tovornjakom za vojaške potrebe so v ime modela dodali še A (armijski). Štirikolesni vojaški prekucnik so torej označili s 13 SK/A. V primeru, da je bil na prednjem odbijaču montiran še vitel, pa je dobil oznako AV.



Motor Famos F je zmogel 130 KM, malce posodobljena različica FF pa 15 KM več, enako tudi Famos F.111A.

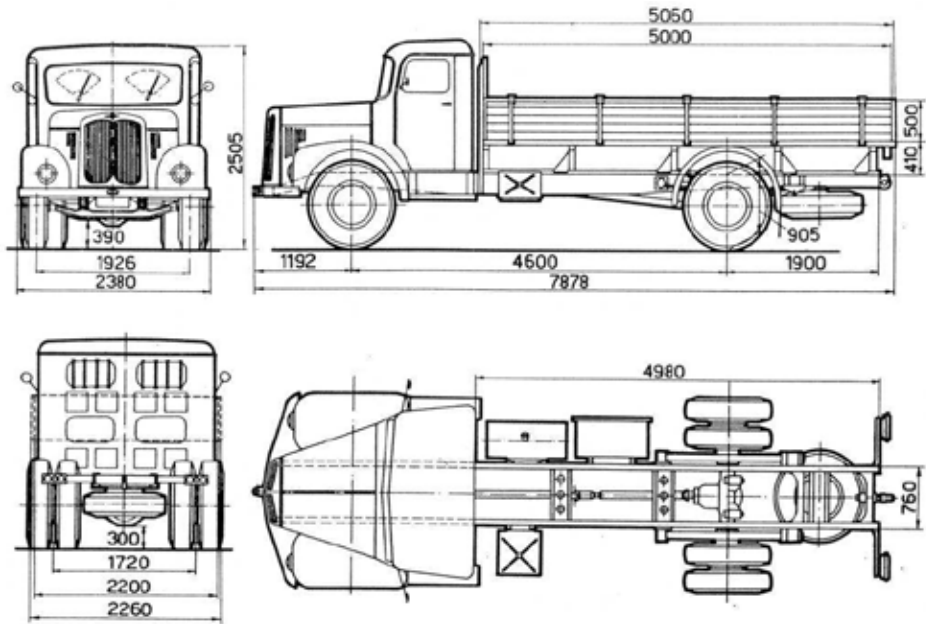


Armaturna plošča je bila na sredini vozila in voznik je na njej imel najnujnejše podatke .



Kasnejši modeli so imeli mehansko vzmeten vozniški sedež in ločena sopotniška sedeža.

Model	13	14
Oblika	Zabojnik (kesonar)	Prekucnik
Motor	Famos F dizelski, šestvaljni, štiritaktni, vrstni, OHV	Famos F.111A dizelski, šestvaljni, štiritaktni, vrstni, OHV
Prostornina (ccm), moč (kW /KM/ pri vrt./min)	7.979, 96/130 pri 2.000	8.280, 113/145 pri 2.200
Prenos moči	4×2, enokolutna suha sklopka, 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik	
Podvozje in zavore	Spredaj in zadaj toga prema na listnatih vzmeteh s teleskopskimi blažilniki, mehanski volan – polž, 4 × zračne bobnaste zavore, ročna mehanska na zadnji kolesi.	
Medosne razdalje (mm)	Osnovna 4.600, prekucnik in vlačilec tudi 4.200 ali 3.750	
teža praznega vozila/nosilnost (kg), pnevmatike (palci)	13.700/8.000 11.00–20	14.300/8.500
Zmogljivosti: največja hitrost (km/h)	62	70



Mere osnovnega modela se ves čas proizvodnje niso praktično nič spremenile.

FAP 1314, 1414 – nova oznaka (skoraj) nespremenjenega vozila

Deset let kasneje, leta 1972, so na trg poslali spet nekoliko posodobljeno vozilo, ki bi morale dobiti naziv FAP 1313 (prvi dve številki pomenita največjo dovoljeno maso, drugi pa moč motorja, deljeno z 10). Zaradi sodelovanja z Mercedes-Benzom so začeli svoja vozila označevati po njihovem vzoru. Vseeno so pri popularnem »Kljunašu« ostali pri imenu FAP 13. Pogonski sklop je ostal nespremenjen, zato je tovornjak še vedno zmogel »le« 130 KM in takšen je ostal vse do srede sedemdesetih let.

Vrtina in gib motorja Famos F sta znašala 110 × 140 mm. Za »novi« model, FAP 1314 pa so vrtino valjev

Leta 1981 so trgu spet predstavili »nov« model, saj so posodobili zavorni sistem in vgradili sinhroniziran menjalnik, nosilnost pa povečali za slabo tono, kar je pomenilo novo oznako: FAP 1414. Čeprav je motor imel enake karakteristike kot pri 1314, je imel novo oznako: Famos F.111A. Popularno Trinajstico so izdelovali vse do leta 1993. Za konec proizvodnje ni bilo krivo pomanjkanje povpraševanja, ampak vojna na območju nekdanje Jugoslavije. Kljub temu so na zahtevo kupca leta 2003 v Priboju izdelali še 8 teh tovornjakov, ki pa jih niso več poganjali Sanosovi motorji.

FAP-13 S Four wheel drive truck

Allowed total weight of vehicle: 13.950 kg.
Allowed total weight of road-train: 24.200 kg.
Engine FAMOS type AFF 145 HP with direct injection.



FAP-1314 Heavy duty truck

Allowed total weight of vehicle: 13.700 kg.
Allowed total weight of road-train: 23.700 kg.
Engine FAMOS type FF 145 HP with direct injection.



ob nespremenjenem gibu povečali na 112 mm, in ta motor označili kot Famos FF. Delovno prostornino so tako s 7.979 ccm povečali na 8.280. Ob še nekaj drobnih spremembah so moč motorja tako povečali na 145 KM pri 2.200 vrt/min (200 vrt/min višje kot Famos F). Motorno moč so ob povečanju prostornine za 4 odstotke povečali za 11 odstotkov, kar ni zanemarljivo. Z zunanje strani tovornjaka je bila največja razlika v položaju oznake modela – to so z maske prestavili pod steklo na voznških vratih.

LEVO: Tovarniški promocijski list za model 13S z motorjem FF – ker so FAP-e 13 izvažali, so bili materiali napisani v različnih jezikih.

ZGORAJ: Model 1314 se od zadnje generacije modela 13 tako rekoč ni razlikoval.





Zadnjo različico so poimenovali FAP 1414; nosilnost tega modela je bila za vsega 500 kg večja kot pri predhodniku 1314.

Pod črto

Ko so leta 1953 začeli njegovo proizvodnjo, ta tovornjak v Jugoslaviji ni imel konkurence in je bil daleč najmočnejši, še posebej v konfiguraciji 4 × 4. Hitro se je izkazalo, da je tudi izjemno trpežen in vzdržljiv, predvsem pa enostaven za vzdrževanje. Svoje je naredila klasična oblika, ne smemo pa spregledati, da je bil tudi pomemben izvozni izdelek. Že ob predstavitvi je za senzacijo poskrbel 14-metrski skok FAP-a 6G z meter in pol visoke rampe pri hitrosti 73 km/h. Vozil ga je tovarniški testni voznik Hajrudin Burdžović. Tovornjak je skok prestal brez posledic, voznika pa v takratnem tisku niso omenjali. Poleg tega so ta tovornjak izdelovali skoraj pol stoletja, tako da se je usidral v spomin številnih generacij. Veliko FAP-ov 13 je imela jugoslovanska vojska

Skok s FAP-om G6 še danes buri duhove, saj nekateri menijo, da je šlo za fotomontažo, a dejansko je s tovornjakom 14 m daleč skočil testni voznik Hajrudin Burdžović.



in številni vozniki so med služenjem vojaškega roka sedeli za njihovimi volani. Nenazadnje po državah bivše Jugoslavije še danes vozijo les s težko dostopnih gozdnih območij. Tisti, ki so te tovornjake vozili daljše obdobje, pa vedo, da vozniku niso nudili niti trohice udobja. Zlasti poleti so bile njihove

kabine prave savne, starejši modeli z mehanskimi volani pa so bili še toliko bolj zahtevni za vožnjo.

Vseeno večina starejših voznikov nanje gleda z nostalgijo, mlajši pa z zanimanjem. Z leti so FAP-ovi kljunaši res postali mit in o njih vedo stari vozniki

Skoraj vsi vojaški vozniki so do razpada Jugoslavije vozili tudi FAP-e – na fotografiji Janko Štrbenk v FAP-u 4G leta 1962



maršikaj povedati, celo pregovore: Česar ne izvleče FAP, niti bog ne more izvleči. Vsi te lahko zapustijo, samo FAP ne. FAP ima spredaj kavlje samo zato, da iz blata potegne drug tovornjak ... Zato ne prese- neča, da je FAP 13 v državah nekdanje Jugoslavije pojem za težek tovornjak, in to – zlasti pri starejših ljudeh – še vedno ostaja.

FAP 13 je bil pomemben tovornjak pri graditvi nove Jugoslavije in zasebniki so si z njimi služili kruh do konca 20. stoletja in še danes je kakšen na cesti (na fotografiji Alojzi Romih-Bosa Noga s svojo Trinajstico).



Literatura in viri;

20 godina rada Fabrike Automobila Priboj. Priboj

Promocijski material FAP

Razvoj auto-industrije na teritoriji Jugoslavije <https://autobusi.org/forum/index.php?topic=23691.30>

NAGRADA PRIX

NOVA GORICA 2026

AMD Gorica bo tudi letos zadnjo nedeljo v mesecu avgustu organiziralo v sodelovanju s SVAMZ in mestno občino Nova Gorica že tradicionalno vožnjo s starodobnimi vozili in starodobnimi dirkalniki po ulicah Nove Gorice, kjer so med letoma 1950 in 1971 potekale mednarodne avto moto dirke.

PROGRAM PRIREDITVE NEDELJA, 30 AVGUSTA 2026:

- Med 8 in 10 uro zbiranje udeležencev pred mestno občino v Novi Gorici
- Ob 10. uri vožnja z registriranimi starodobnimi vozili po nekdanji progi (1 krog)
- Ob 11. uri vožnja s starodobnimi dirkalniki po nekdanji progi (trije krogi)
- Od 12. uri topla obroka hrane
- Ob 15. uri zaključek prireditve

AMD Gorica je v letih 1950 do leta 1971 prirejal mednarodne dirke po ulicah Nove Gorice. Na dirkah je bilo prisotnih preko 20.000 gledalcev. Tekmovalci so prihajali iz petih kontinentov in 23. držav. Dirke so se vršile v okviru občinskega praznika in so bile takrat največja prireditve na primorskem. AMD Gorica že vrsto let tradicionalno obeležuje spomin na te dirke z vožnjo starodobnikov in starodobnih dirkalnikov po nekdanjih progah, ki so potekale po mestnih ulicah Nove Gorice. Prireditve se vsako leto udeleži preko 1000 gledalcev in preko 200 starodobnih dirkalnikov in starodobnikov.

Navadno nas s svojo prisotnostjo počasti tudi župan. Za omenjeno prireditve smo z mestno občino prejeli tudi najvišje svetovno priznanje FIVE, v katero je včlanjenih preko dva milijona ljudi in sicer kot najboljša tovrstna prireditve na svetu.

V lanskem letu smo beležili 75 let od prve moto dirke po ulicah Nove Gorice in je prireditve potekala pod pokroviteljstvom UNESCO. V počastitev teh dirk so se prireditve udeležili številni nekdanji dirkači in tudi naš član Alojz Bucik v častitljivem 101. letu starosti, ki je kot športni funkcionar vedno sodeloval na dirkah.

Na mestu boksov in štarta ter cilja smo ob obletnici postavili tudi bronasto obeležje, ki ga je izdelal Petja Grom in nas bo v bodoče spominjalo na to veličastno prireditve.

NA ZAJCA!

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

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

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.



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

