

Št. 19 Marec 2014

# Glasilo SVS

Interno glasilo Zveze SVS za člane klubov, včlanjenih v Zvezo SVS.

**Dolomiti**

**Vojaški starodobniki**

**Belšakov danfar zopet na Stari Gori**

**TT-rallyji na Slovenskem - 3.del**



## KAZALO

Original, reprodukcija ali nekaj vmes?	3
Postopek pridobitve statusa	4
Izobraževanje tehničnih komisarjev	6
Zagrebski tehnični muzej	7
Dolomiti	12
Franc Belšak in njegova lokomobila	17
Belšakov danfar	18
Obisk pri družini Zmazek	22
Sejem Retro Classics Stuttgart 2014	25
Izkoriščanje bonitet	28
Vojaški starodobniki	32
Izvedensko mnenje za Tomos D5 S	36
TT rallyji 3. del	42
Vse manj sponzorjev	47
Občni zbor Oldtimer kluba Škofljica	48
Vitezi Pesničarji Dornava	50
10 let Fičo kluba Velenje	52
18. zimski Rally - Kras	53
Oldtimer klub Classic MM	54
V novem letu nova okrepitev	55
Spomin	56
Mali oglasi	57

### GLASILO SVS

Leto VI marec 2014 številka 19

#### Izdajatelj:

Zveza SVS, Šmarska c.3, 1291 Škofljica  
www.zveza-svs.si

#### Odgovorna oseba:

mag. Janez Uratnik

#### Uredniški odbor:

Vladimir Perkič – glavni urednik  
email: king.radenci@siol.net

Slavko Pislak - tehnični urednik  
email: slavko.pislak@triera.net

#### Število izvodov:

3000, za interno uporabo

#### Oblikovanje in tisk:

Batis Plus d.o.o., www.batisplus.com

## Original, reprodukcija (replika) ali nekaj vmes?



V svetu starodobništva se pojavlja vse večja ponudba ponaredkov, alternativ za originalna vozila. V večini primerov gre za raritetna vozila višjih cenovnih razredov, ki so bila proizvedena v omejenih količinah – manjših serijah. Povpraševanje za nakup takšnih vozil se v svetu iz leta v leto povečuje. Dokaz za to je enormno povečanje prodaje preko svetovnih aukcijskih hiš, ki ponujajo starodobna vozila. V zadnjih desetih letih se je obseg prodaje povečal za faktor 8. Kjer veliko povpraševanje po tovrstnih vozilih spremlja omejena ponudba, postanejo ponareddi nujno zlo.

V lanskem letu je izbila afera v Nemčiji, kjer so obdavčili organizacijo, ki je uvozila večje število ponarejenih (reproduciranih) avtomobilov znanih tvrdk - Bugatti, Alfa Romeo, Jaguar, Bentley, Mercedes, -raritetnih športnih in tekmovalnih vozil, katerih originali so bili proizvedeni v dvajsetih oz. petdesetih letih prejšnjega stoletja, danes pa jih reproducirajo v Argentini in nekaterih evropskih državah. Dodatni problem, ki ga takšno vozilo povzroča kupcu je, da ga ni možno registrirati kot starodobno vozilo, saj gre za novo reproducirano vozilo, ki seveda ne more pridobiti statusa starodobnega vozila, zanj veljajo vsi okoljevarstveni in varnostni predpisi, ki jih ta vozila ne dosegajo.

Kot FIVA ocenjevalec in tehnični komisar Zveze SVS se s ponareddi še nisem srečeval, pri nas žal avtomobilskih tipov npr. Bugatti T35, 37, GP izvedba,..., Alfa Romeo 6C1500, 6C 1750 Monza,..., Bentley 4.5litra Le Mans,..., Jaguar C-type, Jaguar D-type,... ni in nam je to delo olajšano. Omeniti velja, da se za večino tovrstnih avtomobilov vodijo sezname v pripadajočih registrih teh vozil in se vsak na novo nastali ponaredek lažje identificira. Definicijo starodobnega vozila po FIVA vsi poznamo, velja pa omeniti, da se po tehničnem kodeksu FIVA že iz leta 2004 za tovrstna vozila zahteva, da jih obvezno pregledata in ocenita dva neodvisna ocenjevalca. V praksi se dogaja, da se na znane svetovne starodobniške prireditve, npr. Mille miglia, prijavi in sprejme vozilo Bugatti T37, z znano ponarejeno VIN številko, katerega originalno vozilo je bilo že zdavnaj uničeno. Dotično reproducirano vozilo pa ima celo FIVA certifikat! Ali zgodba z legendarnim tekmovalnim Bentleyem, ki je bil totalno razbit v 20-tih letih in uničen. Petdeset let pozneje se ponovno pojavi kot restavrirano vozilo, nekdo je našel originalno šasijo in restavriral vozilo in ga prodal Japonskemu kupcu. Nekaj let pozneje se nepričakovano pojavi drugi primerek istega vozila, ki je imel originalne dokumente dotičnega avta, tudi ta je bil restavriran in prodan. Vprašanje je, kdo ima pravi avto? Znano je tudi, da je danes na trgu nekajkrat več avtomobilov znamke Bugatti, kot jih je bilo proizvedenih.

V restavriranih vozilih je možno skriti mnogo repliciranih delov in so za ocenjevalca vedno večja neznanka v smislu originalnosti kot originalna - ohranjena vozila. Tehnični kodeks FIVA pa definira, kateri sestavni deli avtomobila so potrebni, da bi vozilo ohranilo status restavriranega oz. sestavljenega starodobnega vozila. Največjo težo pri tem ima poleg ostalih delov originalni okvir oz. šasija z originalno VIN številko in restavrirano vozilo, ki tega nima, je reproducirano!

Bila so in na novo nastajajo restavrirana vozila, za katera prodajalci trdijo, da so restavrirana, v bistvu pa gre za totalno rekonstruirana. Vprašanje, ki se ob tem zastavlja, je, ali bi bil ostanek še vedno starodobno vozilo, če bi iz njega pobrali vse, kar je bilo na njem proizvedeno v zadnjih dvajsetih letih?

Vladimir Perkič