



ČAROBNI VETERAN IZ ZAČETKOV STARODOBNIŠTVA NA SLOVENSKEM

Vzrokov in vzpodbud za nastanek tega zapisa je bilo v preteklosti kar nekaj, zato želim za začetek te zgodbe pojasniti vsaj nekatere. Že kot tehnično usmerjen najstnik sem imel to srečo, da sem avto, o katerem je govora, večkrat videl, ko se je lastnik z njim pripeljal v moje domače Beltince. Takrat je avto v meni vzbujal neko očarljivo veličastnost, ki je bila pogojena predvsem z nenavadno pojavo, zvokom in tehniko. Govorilo se je, da naj bi bil to takrat najstarejši primerek avtomobila v Sloveniji in da bi se naj z njim vozil celo Avstro - Ogrski cesar Franz Jožef I.. Lastnik avta je bil že v tistem času sodni izvedenec in cenilec avtomobilov in sem ga osebno poznal preko svojih staršev. Ko sem konec devetdesetih let prejšnjega stoletja uvozil enega od svojih starodobnikov, sem pred carinjenjem rabil njegovo uslugo in na nesrečo ugotovil, da karizmatičnega avtomobila nimajo več pri hiši. Le večja črno-bela fotografija avtomobila na steni zraven pisalne mize je nemo spominjala na zgodbo, ki se je tukaj za vedno končala. Mojemu vprašanju je sledil odgovor: »Autoja nega več«... Kaj se je z avtomobilom dejansko dogajalo, ko je bil v posesti lokalnega gasilskega društva v Prlekiji in kasneje v rokah novega lastnika, si lahko preberete v nadaljevanju tega prispevka.



Vladimir Perkič, J.J.Puch Ljutomer

LEGENDARNI AUSTRO DAIMLER 15/35 HP, LETNIK 1914 IN NJEGOVA POMURSKA ZGODBA

Nastanek avtomobilov te znamke in opis zgodovine - na kratko :

Tovarna Austro Daimler s sedežem v Dunajskem Novem mestu (Wiener Neustadt) je bila ustanovljena daljnega leta 1901 za licenčno proizvodnjo avtomobilov že uveljavljene nemške tovarne DMG (Daimler Motoren Gesellschaft). Paul Daimler, sin ustanovitelja nemškega podjetja - Gotlieba Daimlerja, je postal tehnični direktor tovarne Austro Daimler in že leta 1906 ga je nadomestil takrat nadebudni inženir Ferdinand Porsche. Na pobudo znanega poslovneža in diplomata Jelineka, ki je bil svetovno uveljavljen prodajalec Mercedes Daimlerjevih avtomobilov, ki so že nekaj let pomenili vrhunec svetovne avtomobilske ponudbe, je v tej tovarni naročil 150 vozil s komercialnim imenom Maja - ime njegove pravkar rojene druge hčerke. »Maja« je bila nared že spomladi leta 1907, tip AD 28/32hp in je bila predstavljena na Dunajskem avtomobilskem sejmu. Na začetku življenjske dobe relativno neuspešnega modela zaradi nezanesljivosti menjalnika, je naročnik pogodbo odpovedal. Kljub temu so ta tip vozil uspešno popravili in ga proizvajali vse od leta 1908 do 1914.



SLIKA 1



SLIKA 2

SLIKA 1 PRIKAŽUJE AD MAJA, LETNIK 1907 V GARAŽI I. KISAPATI NA MADŽARSKEM. POGON NA ZADNJA KOLESA JE IZVEDEN Z VERIGO. NA SLIKI 2 PA JE VIDEN POGONSKI 4 VALJNI AGREGAT 2X2, T GLAVA, KONCEPT DAIMLER.

S konstrukcijo povsem novega motorja in aerodinamično touring - Torpedo karoserijo je bil dosežen velik uspeh že leta 1910, ko so trije avtomobili tip AD 27/80 Prince Henry (<https://www.fahrtraum.at/en/portfolio-item/austro-daimler-prinz-heinrich/>) zasedli prva tri mesta na istoimenski vztrajnostni trial vožnji. Zmagovalec je bil kdo drug kot sam konstruktor – Ferdinand Porsche.

KONSTRUKTORJEVA MOJSTROVINA - POGONSKI AGREGAT AVTOMOBILA AD PRINCE HENRY, LETNIK 1910, ŠTIRJE VALJI, 5700CCM, ODMIČNA GRED V GLAVI MOTORJA, 63KW, HITROST 140 KM/URO. IZDELANIH JE BILO SAMO 12 PRIMERKOV.



SLIKA 3

Po sistemu »manj je več« je konstruktor dokazal, da lahko relativno majhen, a učinkovit motor z visoko specifično močjo in lahko konstrukcijo ter obliko vozila porazi večje in okorne konstrukcije – tako je bila oblika športnega avtomobila rojena. Tik pred prvo svetovno vojno pa so po tem receptu v tovarni izdelali še dva bolj ljudska in kultivirana avta, tip 9/25 hp s prostornino motorja 2,2 litra ter večjega 15/35hp, 3,5 litra. Razvoj avtomobilov za osebno rabo se je nadaljeval šele po koncu prve svetovne vojne, vsekakor pa je glavno vlogo pri tem odigral Ferdinand Porsche z razvojem povsem novega, naprednejšega in še zmogljivejšega 6 valjnega motorja. Austro Daimlerji so veljali za avstrijske mercedese, podobno kot je to veljalo za znamko Peugeot v Franciji (op.p.) Takratno vodstvo tovarne ni bilo več pripravljeno slediti novim idejam glavnega konstruktorja, ki je med tem postal tudi doktor znanosti na dunajski tehniški univerzi. Tovarno AD je zapustil in se preselil v tovarno Mercedes-Benz v Nemčiji in tam nadaljeval svojo uspešno konstruktorsko kariero. Iz 30-tih let so najbolj znani prestižni ADR Bergmeister kabrioleti, ki jih je poganjal zmogljiv Porschejev 6 valjni agregat. Konec samostojne tovarne AD pomeni leto 1934, ko so se združili v koncern Steyr Daimler Puch.



SLIKA 4

ADR 635 BERGMEISTER, LETNIK 1930, KAROSERIJA AMBRUSTER WIEN, LASTNIK ISTVAN KISAPATI

Ravno tip avta AD 15/35hp, letnik 1914, ki predstavlja danes prvovrzdno rariteto, je doživel večji del svoje življenjske zgodbe

v severovzhodnem delu naše države – v Pomurju. Znameniti avtomobil je bil v uporabi lokalnega gasilskega društva v Slapticah (slika 5). Avtomobil so prejeli v društvo leta 1938 iz Zagreba in so ga leta 1939 registrirali.



SLIKA 5

SLIKA 5 PRIKAŽUJE AVTO Z NOVIM LASTNIKOM ZA KRMILOM, VERJETNO OB PRAZNOVANJU 50. OBLETNICE IN DOGRADNJI KRAJEVNEGA GASILSKEGA DOMA.

Takoj po ugodni pridobitvi avtomobila od slaptinskih gasilcev so avto prepeljali na sedež podjetja Agroservis v Murski Soboti, kjer je novi lastnik Evgen Škraban – Jeni služboval kot direktor. Iz fotografije na sliki 6 je razvidno, da je bila gasilska vodna črpalka pritrjena v notranjosti avtomobila zadaj, saj sta sesalni in izhodni nastavek gasilnih cevi vidna na obeh bočnih straneh, na spodnjem robu vrat – odrezan rob zadnjih vrat ostaja tudi po obnovi vozila (op.p.). Posneto leta 1968 – dve leti po tem, ko je avto zamenjal lastnika.

AVTO NA SLIKI 6 JE BIL TUDI UDELEŽENEC ZNANEGA TT RELIJA PO SLOVENJI ISTEGA LETA, KAR POTRJUJETA STARTNA ŠTEVILKA IN REKLAMNI OGLAS NA VOZILU.



SLIKA 6

Po pridobitvi avtomobila so ga prizadevni mehaniki najprej mehansko obnovili in usposobili za vožnjo, da je bil nared že na prvem reliju po Sloveniji pod okriljem TT revije, o katerega dogodkih smo že pisali v našem Glasilu SVS. Še bolj podrobno o tem dogodku piše kolega Škofič v svoji knjigi – Začetki starodobništva na Slovenskem - glej str. 53 in 111. Glej tudi sliki 7 in 8 v nadaljevanju tega teksta.



SLIKA 7



SLIKA 8

SLIKA 8 NA LEVEM BLATNIKU JE LEPO VIDNA NALEPKA TT (ZAŠČITNI ZNAK TEDNIKA TEDENSKA TRIBUNA). AVTO SE NAHAJA V ENI OD DELAVNIC AGROSERVISA V MURSKI SOBOTI, VERJETNO PO USPEŠNEM ZAKLJUČKU VOŽNJE NA OMENJENEM RELIJU, ZARADI SERVISA IN MENJAVE OLJA. ČE BI PA SKLEPALI PO FOTOGRAFIJI NA SLIKI 6, PA SO GLEDE NA POLOŽAJ POSAMEZNIH AKTERJEV CELO IZVAJALI DEMONTAŽO MOTORJA.

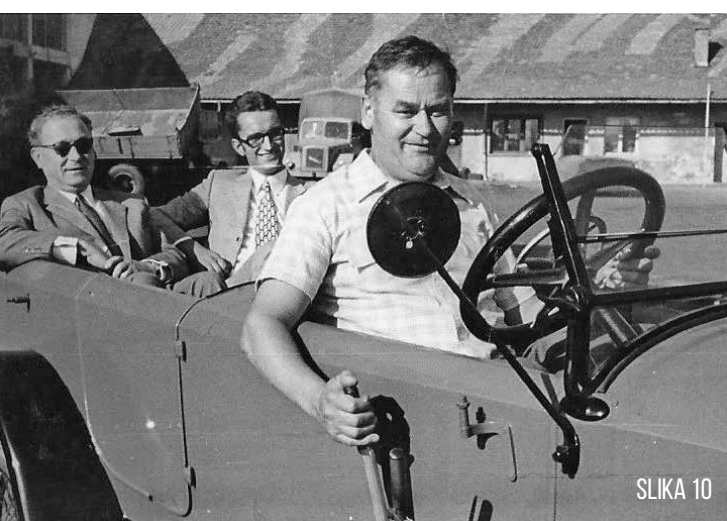
V vmesnem obdobju je bil avto vsaj dvakrat prebarvan, končna in začetna barva pa je bila rdeča s črnimi blatniki – tako je pobarvan tudi AD v TMS. Z avtom se je udeleževal predvsem srečanj v tujini, tudi raznih slovestnosti doma – npr. v lokalnem gasilskem društvu v Slaptincih, v Lendavi in drugje. Imel je sponzortsvo Radenske, Mure in še kakšnega



SLIKA 9

uspešnega podjetja. Na sliki 9 je eno od praznovanj na dvorišču podjetja Agroservis koncem 60-tih let, kjer so za govorniški oder izkoristili kar notranjost avtomobila.

Nekaj utrinkov iz začetka 70-tih let prejšnjega stoletja prikazuje slike 10, 11, 12 in 13.



SLIKA 10

LASTNIK JENI ZA KRMILOM, ZADAJ SEDITA OBČINSKA VELJAKA, POSNETO NA DVORIŠČU AGROSERVISA.



SLIKA 11

POGLED NA »COCKPIT« AVTOMOBILA, KRAJŠA ROČICA V CENTRU KRMIŁA SLUŽI ZA NASTAVITEV PREDVŽIGA MOTORJA, DALJŠA PA ZA NASTAVITEV ROČNEGA PLINA – »MEHANSKI TEMPOMAT« (OPP.)



SLIKA 12

OB DNEVU ŠOFERJEV IN AVTOMEHANIČEV SKOZI MURSKO SOBOTO. AVTOMOBILU MANJKA REZERVNA PNEVMATIKA, VERJETNO JE BIL PROBLEM Z NABAVO NOVE(OPP.).



SLIKA 13

LASTNIK S SOPROGO PRED ZNANO BELTINŠKO LEKARNO – SZEPESSY.

Ko je bil avtomobil v posesti novega lastnika, je bil kar trikrat prebarvan. Do začetkov sedemdesetih let je bil v rdeči barvi, verjetno odtenek signal red, s črnimi blatniki, kar je bilo logično tudi za gasilski avtomobil. Sredi 70-tih so ga prebarvali na rumeno z zelenimi blatniki, vzroki za to nenavadno odločitev niso znani, verjetno pa je lastnika o tem posegu takrat pregovoril privatni ličar, ki je avto na novo »našminkal«, glej sliki 14, 15 in 16.

NOVA PODOBA AVTOMOBILA



SLIKA 14

SLIKA 15



PRED HOTELOM RADIN V RADENCIH



SLIKA 16

PRIMERJAVA SENIORJA Z JUNIORJEM, KI JU V POGLEDU USTANOVITELJA OBEH ZNAMK VEŽE SKUPNA PRETEKLOST

Avto je dobro desetletje nosil na sebi to uniformo s pritrjenimi značkami pred masko motorja, ki so pridobitev in dokaz sodelovanja na starodobniških srečanjih v tujini. Seveda ni manjkal niti na lokalnih prireditvah, kot pred vozilo častnega kroga na otvoritvi speedway dirk na 1000 metrski peščeni stezi za svetovno prvenstvo v Gornji Radgoni, ki so potekale v 70-tih letih in na ostalih prireditvah. Končni videz po vzoru nekdanjega je avto pridobil leta 1984, ko so ga estetsko obnovili v avtokleparski in ličarski delavnici Branka Mohorja v Radencih, kjer so dela zaključili leta 1986. Izgled avtomobila takoj po zadnji obnovi je prikazan na slikah 17, 18 in 19.



SLIKA 17

AVTO TAKOJ PO ZADNJI OBNOVI, ODTENEK »ZLATE« BRONZE NA HLADILNIKU IN MASKI, TUDI NA KOLESNIH OBROČIH TER NA OBEH ROČICAH NISO V SKLADU Z ZAHTEVO STROKE (OP.P)



SLIKA 18

OBNOVLJENI AVTO S PTIČJE PERSPEKTIVE

PODOBA VOZNICE JE V SKLADU Z OBDOBJEM NASTANKA AVTOMOBILA...



SLIKA 19

V novi preobleki je bil avto med drugim udeleženec znanega slovenskega relija Veteran v okviru TMS in pod patronatom podjetja Autocommerce iz Ljubljane. Ta je bil izveden sredi leta 1986, udeleženci pa so morali prevoziti pot od Ljubljane do Bogenšperka na Dolenjskem. Ta prireditev je bila posvečena 100 letnici nastanka avtomobila. Po izjavah družinskih članov lastnika se je avtomobil odlično odrezal, saj so se voznik z lastnikom in sopotnikom pripeljali z avtomobilom tudi iz Murske Sobote do Ljubljane in nazaj, glej sliki 20 in 21.



SLIKA 20

NA STARTU RELIJA VETERAN 1986, STARTNA ŠTEVILKA 3



SLIKA 21

VOŽNJA SKOZI LJUBLJANO

Še nekaj podrobnosti o zadnji obnovi avtomobila: Zadnjo prenovo je vozilo doživelo med leti 1984 in 1986. Cilj prenove je bil med drugim vozilo čim bolj približati izvorni podobi proizvajalca. Sliki 22 in 23 prikazujeta podrobnosti avtomobila pred demontažo za zadnji restavratoriki poseg. Slike 24, 25, 26, 27, 28 in 29 pa podrobnosti med prenovo in po njej.



SLIKA 22

ZNAMENITO SATOVJE KONIČASTEGA HLADILNIKA, KI GA SESTAVLJA MNOŽICA TANKOSTENSKIH ŠTIRIKOTNIH PROFILOV, IZDELANIH IZ ZLITINE MEDENINE IN CINKA.

Profili so med seboj pritrjeni z mehko spajko – samo na čelni strani in zadaj, vmes pa se nahaja hladilna tekočina. Takšen princip hladilnika v ploščati izvedbi je patentiral pred 121 leti W. Maybach, konstruktor prvega 4 valjnega Daimlerjevega avtomobila. Koničasti hladilniki pa so se prvinsko pojavili prav pri vozilih AD ter Laurin & Klement (op.p.), kasneje tudi pri vozilih Mercedes Benz – SSK in še nekaterih drugih.

Glej tudi <https://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/High-performance-radiators-for-high-performance-engines-the-honeycomb-radiator-120-years-ago.xhtml?oid=47449715> Videti je, da so osnovni žarometi – acetilenske lanterne, spodnji par pa je bil dodan kasneje, saj so uporabljali tudi zaganjač za zagon motorja in s tem baterijo (slika 22).

Edinstven je emblem – označba znamke AD, na kateri je ob napisu viden tudi zaščitni znak Avstro-Ogrske monarhije. Žal manjka figurica v obliki loka in puščice, ki bi morala biti pritrjena na pokrovu hladilnika (op.p.). Manjkajo tudi trofejne značke iz udeležb na tujih relijih, ki so bile po zadnji obnovi vozila odstranjene, žal iz neznanih vzrokov.

POGONSKI AGREGAT, NA KATEREM STA VIDNI TUDI DVE PIPICI ZA DOLIVANJE BENCINA PRED VŽIGOM MOTORJA.



SLIKA 23

Osnovni podatki o motorju:

4 valjni vrstni SV motor 15/35 HP, s tem motorjem so avte opremljali od leta 1913 – 1922.

3500 ccm, 95x140mm, trije glavni ležaji, »Friedman lubricator«- preko treh cevi mazanje glavnih ležajev. Bosch ZU4 magneto spredaj. Zračni tlak plinov iz izpušne cevi poganja gorivo iz posode za gorivo zadaj – do motorja spredaj, na instrumentalni plošči je kontrola tega pritiska. Posoda za gorivo je 80 litrska. Na glavi motorja so lepo vidni prime feed (pipice za dovod goriva pred vžigom hladnega motorja). Na levi strani motorja je štiri vejni izpušni kolektor, na desni pa Zenith uplinjač z valjasto loputo (barrel throttle) in tremi zračnimi komorami, ki so segrevane z vodo. Vodna črpalka in Bosch magneto sta postavljena spredaj transverzalno. Zračni tok skozi hladilnik se hladi s pomočjo vetrnice na vztrajniku, ki sesa zrak skozi zračne reže hladilnika. Štiristopenjski menjalnik je s prestavno ročico, ki je pritrjena ob vozniku na zunanji strani karoserije, za natančno pretikanje skrbi t. im. »signalna škatla«, ob njej je zavorna ročica, ki deluje na zadnje bobnaste zavore, nožna zavora pa je povezana na zavorni kardanski kolut pogonske osi. Avto zavor spredaj nima. Stopalka za plin je nameščena centralno med stopalkama sklopke in nožne zavore. Sklopka je večlamelna »Helle-Shaw«, in jo je občasno treba namočiti z mešanico parafina in olja.



SLIKA 24 | SKULPTURA SVOJEGA ČASA – OB DEMONTAŽI



SLIKA 25

KOLESA Z NAPERAMI SO PREDSTAVLJALA POSEBEN PROBLEM, NE LE ZARADI ZAGOTAVLJANJA USTREZNIH PNEVMATIK Z ROBOM, AMPAK TUDI PRI CENTRIRANJU IN ZAŠČITI – BARVANJU.



SLIKA 26

AVTO JE PRIDOBIL »NOV COCKPIT«, KI JE POSTAL USTREZNEJŠI ORIGINALNEMU

SLIKA 27 | NA ZADNJEM DELU AVTOMOBILA JE BILA VSESKOZI PRITRJENA REGISTRSKA OZNAKA ŠE IZ ČASOV KRALJEVINE JUGOSLAVIJE. V PASICI Z MODRO PODLAGO NA LEVI STRANI JE VIDNA RDEČA ŠTEVILKA 2, KI JE POMENILA TAKRATNO PODRAVSKO BANOVINO S SEDEŽEM V LJUBLJANI. POLEG JE GRB TAKRATNE SKUPNE DRŽAVE, RDEČA ŠTEVILKA AVTOMOBILA NA DESNI PA BI MORALA BITI V ORIGINALU NA BELI PODLAGI. IZ NEZNANEGA VZROKA JO JE NEKDO PREBARVAL.



Pri nastanku pomurske zgodbe o lepotcu iz začetka prejšnjega stoletja so mi bile v izdatno pomoč fotografije iz družinskega albuma Škrabanovih, ki sta mi jih dali na vpogled lastnikova soproga, gospa Marija Cecilija in njuna hčerka Metka. Zahvaljujem se jima za vse prijazne odgovore, ki so mi pomagali oblikovati zapis o avtomobilu, ki je pomembno zaznamoval Mursko Soboto v času, ko so bili avtomobili še redkost in na naših cestah prava atrakcija.



SLIKA 28

PRED POSLOVILNO VOŽNJO K NOVEMU LASTNIKU

Fotografije: Iz družinske zbirke Škrabanovih in arhiva avtorja tega prispevka



SLIKA 29

SLOVO MED LASTNIKOM IN AVTOMOBILOM