

BMW 316 SERIJE E21

KRALJICE PRETEKLOSTI



VSTOP V SVET STARODOBNISTVA

Metod Levart - Oldtimer Duplek

PRVA FOTOGRAFIJA AVTOMOBILA

Navdušenec nad avtomobili sem že odkar pomnim in še preden sem sploh imel vozniški izpit sem gledal oglase, teme na forumih kako ljudje preurejajo svoje avtomobile in posvečal temu veliko časa. Prišla je polnoletnost in nekaj dni za tem vozniški izpit. Še pomnite, kak občutek svobode se odpre človeku, ko opravi vozniški izpit? Izpit sem opravil pozimi in seveda v moji najstniški glavi ni bil sneg ovira ali karkoli, želel sem za volan stare dobre vectre in se peljati do svojega tedanjega dekleta, saj veste – mlad, zaljubljen in nor. Na koncu je obveljala beseda staršev in ostal sem doma. Ampak kako zelo sem si želel vožnje in svojega avta...Ta trenutek je prišel v avgustu leta 2015, ko sem skupaj z dvema prijateljema šel na izlet na Primorsko in ker je prijatelj videl oglas na spletu, smo rekli, da spotoma še pogledamo avto. Naj poudarim, da dejanskega namena nakupa avta nisem imel. Po nizki ponudbi, kateri je sledil sprejem, sem kupil avto, ki je 14 let starejši od mene. Postal sem lastnik prvega avtomobila – BMW prve generacije serije 3 s 1600 kubičnim motorjem in 66 kW (90 konjskih moči), štirimi prestavami in pepelniki. Avto je bil potolčen, začeli so se kazati znaki rje in manjših mehaničnih problemov, vendar bil je moj

in že smo bili na avtocesti proti Mariboru. Manjša težava se je pokazala že po poti, ko je bilo treba kljub polnemu rezervoarju goriva v Kopru vmes do Maribora doliti gorivo.

Tako se je začelo in kmalu za tem sem kupil druga aluminijasta platišča, ki so bila narejena po videzu športnih verzij takratne serije 3 – Alpina. Sledilo je popravilo ventilacije, saj zamegljenega vetrobranskega stekla ni bilo moč spihati in mi je družbo velikokrat delala krpa. Servis zavor je bil naslednji in po pomoti sem polil zavorno olje po tleh vozila pod pedali. Zaradi skrbi, da bo razžrlo tepih, sem odmontiral sedeže in ga vzel ven, da bi ga spral. Ko sem tepih vzel ven, me je spodaj čakalo neprijetno presenečenje rje. Sledilo je iskanje lukenj in seveda ko enkrat vidiš, kakšno je stanje, ne moreš dati tepiha nazaj in živeti naprej mirno – vsaj jaz ne. In tako sem se spustil v prvo kleparijo v svojem življenju.

Na tej točki moram povedati, da sem zelo hvaležen očetu za pomoč pri obnovi, saj mi je s svojim znanjem in pomočjo dal ne le veliko znanja, temveč tudi krasne spomine na prvi skupen avto projekt – vendar ne zadnji, ampak to je zgodba za kdaj drugič.

Pričelo se je s popravilom tal pod voznikovimi pedali, kjer se je pločevina naredila po obliki originala s pomočjo klasičnih kleparskih tehnik in orodij – kladivo, sekači, primež, kleparske bunke in orodje za upogibanje.



SLIKA 2: STANJE PRED POPRAVILOM, NADOMESTNA PLOČEVINA IN KONČNI IZDELEK

Po končanih tleh je bilo potrebno obnoviti tudi spodnji del A stebra in dvižne točke na šasiji. Po popravilu je sledila temeljna barva.



SLIKA 3: OBNOVA TAL JE OBSEGALA TUDI DVIŽNO TOČKO IN OKOLIŠKO PLOČEVINO

Sledilo je brušenje prednje vezne stene, odbijača z notranje strani ter zaščita s temeljno barvo.

Na sovoznikovi strani je bilo potrebno popraviti spodnji del stebrička.

SLIKA 4: POPRAVILO STEBRIČKA NA SOVOZNIKOVNI STRANI



Sledilo je popravilo krakov z debelejšo pločevino in konca zadnje stranice na sovoznikovi strani ter zadnjih kolotekov. Svojevrsten izziv je predstavljala tudi menjava roba pod vetrobranskim steklom, ki je bila zaradi poroznosti neprimerna za popravilo.



SLIKA 5: MENJAVA SPODNJEGA ROBA POD VETROBRANSKIM STEKLOM

Potrebno je bilo popraviti tudi robove okoli zadnjih stranskih šip, kjer se je zadnji del s »škrgo« zamenjal.



SLIKA 6: POPRAVILO ZADNJEGA ROBU ŠIPE ZARADI PRERJAVELEGA VOGALA (POGOSTO PRI TEH AVTIH)

Vendar z avto dolžine članka preidimo na lepšo, a bolj packasto fazo – pripravo na lakiranje in osvežitev okvirjev vrat in prtljažnega prostora ter okvirja pokrova motornega prostora.



SLIKA 7: PRIMER OSVEŽITVE PRTLJAŽNEGA PROSTORA

Nekaj smirkovega papirja, gobic in bolečin v mišicah na roki in križu ter sveže barve spremeni podobo takšnih delov.

Sledilo je kitanje in brušenje ter šprickit in ponovno brušenje.



SLIKA 8: AVTO V ŠPRICKITU TER POPRŠEN Z MEGLO TEMNEJŠE BARVE ZA KONTROLO KVALITETE PRI BRUŠENJU

Na šprickit se je popršila temno modra barva zaradi kontrasta. To je storjeno, da lahko pri brušenju in mokrem brušenju nadzoruješ gladkost površine, saj je površina dobro pripravljena ko ta barvni »celulit« izgine. Brušenje je bilo zaradi pomanjkanja prakse z moje strani po nasvetu očeta in prijatelja z izkušnjami lakiranja storjeno ročno, da bi se izognil prebrušenju robov in podobnih začetnih napak pri strojnem brušenju. Roka je pekla, ampak včasih je pač potrebno stisniti zobe.

Sledilo je barvanje avtomobila v originalno Alpinweiss (1), ki ima za razliko od novejših barv z istim imenom bolj rumen pigment. Avto je prišel z barvanja lep in bleščeč.

Sledilo je maskiranje in nanos zaščite podvozja in pragov v črno kot v originalu.

SLIKA 9: NANOS ZAŠČITE NA PODVOZJE IN PRAGOVE



Nato je sledil vosek v votle dele za dodatno zaščito ter čiščenje ostalih delov pred montažo. Zaradi dotrajanosti so se menjali blažilniki, vzmeti, prednje roke in končniki volanske gredi. Pred montažo sem poleg čiščenja tudi prebarval dele, ki so bili tega potrebni (okvirji sprednjih luči, maske zadnjih luči, držala pokrova motorja itd.). Ta del je tisti, ki je najlepši – zlaganje lego kock v eno lepo celoto. Sledila je montaža ostalih delov in prva vožnja ter dodatno delo. Po odstranitvi motorja se je osvežil tudi motorni prostor.



SLIKA 10: MOTORNI PROSTOR PRED OSVEŽITVIJO IN PO NJEJ

Sledil je novi izpušni sistem ter menjava sprednjih sedežev, saj so bili originalni raztrgani in z zlomljenim ogrođjem na več mestih. Vmes je že bila narejena začasna menjava, ki pa ni nikakor ugajala mojemu križu.



SLIKA 11: MENJAVA IZPUŠNEGA SISTEMA

Na koncu sem dodal tudi zadnja okna, ki se dajo odpreti. Ta so bila dodatna oprema pri teh vozilih in omogočajo bolj udobno potovanje tudi v vročih dneh. Dodatno se je znašel v avtu tudi obratomer, ki je nadomestil

nedelujočo uro. Seveda je bilo zraven še ogromno ostalih stvari, ki so se popravile, menjale ali spremenile, vendar moram paziti na dolžino reportaže. Da pa več ne zavlačujem, pa so tukaj fotografije končnega produkta. Vsekakor pa je avto bil veliko več kot le nek končni izdelek. Bil je prevozno sredstvo, ki me je skupaj s prijatelji in dekletom pripeljalo na krasne lokacije, lepe izlete in dogodivščine. Bil je predmet druženja in dela, kjer smo včasih do poznih/jutranjih ur delali na avtu, se smejali in družili. Na račun avta sem spoznal veliko ljudi, nenazadnje postal tudi član Oldtimer kluba Duplek. Vsekakor je bil »ajkula« (vzdevek tega avtomobila na Balkanu – pomeni morski pes zaradi oblike takratnih BMW vozil) odličen avto.

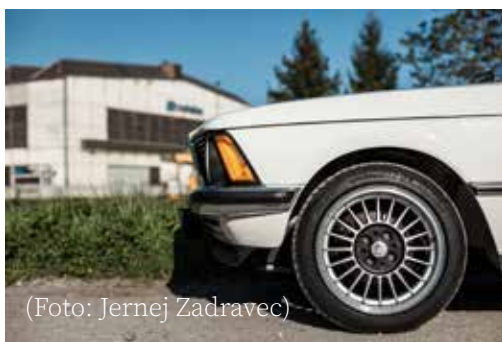
Zakaj govorim v pretekliku? Avto je namreč šel v druge roke, da sem lahko jaz prišel do avta, ki sem si ga želel že odkar pomnim in tako je morskega psa zamenjala druga velika riba – skat (menda nekateri že veste o katerem avtu govorim, ta ima namreč emblem skata na braniku). Sledi slika z zadnje vožnje z mojim prvim starodobnikom.

Tako je torej potekal moj uvod v starodobništvo. Menim, da imajo oldtimerji prihodnost tudi v mlajši generaciji, saj imamo isto strast do vozil kot vsi navdušenci in kljub želji in zagnanosti nam lahko pri manku znanja pomagajo starejši in bolj izkušeni. To je lepota te skupnosti entuziastov nad vozili - povezovanje. Hvala za branje!

Velika zahvala vsem, ki ste pripomogli pri projektu in bili del te zgodbe. Ata hvala!



(Foto: Jernej Zadavec)



(Foto: Jernej Zadavec)



(Foto: Jernej Zadavec)



(Foto: Jernej Zadavec)

SLIKA 11: SLIKA Z ZADNJE VOŽNJE Z MOJIM PRVIM AVTOM IN PRVIM STARODOBNIKOM

