

OBNOVA MOJEGA PRVEGA STARODOBNIKA

MOTORNO KOLO BMW R 25/2

- PRED DVAJSETIMI LETI -

Ivan Sovinšek Ivko - Zgornjesavinjski starodobniki

Svojo dolgoletno željo po ohranjanju in oživljanju starodobnih predmetov sem uresničil spomladi 1998 po dogodkih, ki se te teme ne tičejo. Z veliko vnemo sem začel iskati »stare motorje«. S sodelavcem sem kar dve leti »glihat« za bmw-ja in pucha, dokler mi ni pucha končno prodal, bmw-eja pa skoraj tudi. Pohitel sem, da sem od njega kupil bmw-ja, ki sem ga kar drago plačal. To je bilo pred dvajsetimi leti.

Bil je neprepoznaven, prav nič ni bil podoben tipu motornega kolesa BMW R 25/2. Bil je uničeno skropucalo, podobno vsaj trem različnim tipom bmw-ja, pa še kakšna vodovodna cev se je našla na njem, a meni je predstavljal velik izziv za obnovo.

Prvo zanimanje za stare motorje mi je vzbudil Papežev Lojz, ko mi je leta 1973 ponudil svoj prvi motor Victoria KR 20 EN, ki ga je kupil novega leta 1939. Ker doma ni imel več prostora, mi ga je poklonil. Pozneje sva zadevo uredila tako, da sem mu kupil dva gumi plašča za njegov drugi motor. Ta zgodba z Lojzovim motorjem Victorio se nadaljuje, motor je v fazi restavriranja in čaka svoj teden, da se sestavi, morda o tem ob drugi priliki.

1998 sem po naključju zvedel za reli v Mariboru in se takoj odločil, da si ga ogledam s fotoaparatom in kamero. Bil sem prevzet in



NEPREPOZNAVNA OSNOVA ZA OBNOVO

še dodatno navdušen tako nad starodobniki kakor tudi nad prireditvijo. Posnetki s fotoaparatom in kamero so mi zelo lepo uspeli. To je bil moj začetek navezovanja pomembnih stikov za pridobivanje potrebne literature in informacij za nabavo potrebnih rezervnih delov. Takrat sem se tudi včlanil v Veteran klub Maribor.

Motorno kolo BMW R 25/2 je naslednik BMW R 25, ki so ga nehali izdelovati leta 1951. Razlika na prvo oko za nepoznavalca je skoraj neopazna, vendar je bilo spremenjenih kar nekaj delov, predvsem prednji blatnik in bele črte na njem, posoda za gorivo, vzmetenje voznikovega sedeža, izpušni lonec, žaromet, dodana je lučka za prosti tek, uplinjač, stikalo

za zasenčenje luči in morda še kaj! Motornih koles BMW R 25/2 je bilo izdelanih 38.651 od leta 1951 do 1953, torej v dveh letih, ko ga je nasledil tip R 25/3, ki ima že bistveno več sprememb.

Moje motorno kolo BMW R 25/2 je bilo potrebno popolnoma razstaviti in ugotoviti, kaj je še izvorno in kaj je možno obnoviti, da bo spet delovalo. Spisek originalnih nadomestnih delov za ta tip motornega kolesa je bil zelo dolg. Sreča je bila, da se je restavracija motornega kolesa razmaknila na več kot eno leto in da nisem sešteval zneskov nakupa rezervnih delov. Pri nakupu rezervnih delov je potrebno biti pozoren na kvaliteto nadomestnih delov in tudi ceno, ker imajo različni prodajalci različne kvalitete in cene rezervnih delov.

Torej, vsak del motornega kolesa je šel večkrat skozi moje roke. Kot sem že nakazal, so se postopki restavriranja odvijali v naslednjem zaporedju: razstavitev motornega kolesa, nabava rabljenih in novih rezervnih delov, peskanje, popravilo in obnova starih delov, popolna obnova glave motorja, ponovno sestavljen in zatesnjen motor, menjalnik, kardan in zobniški pogon zadnjega kolesa, priprava na barvanje in barvanje okvirja, bencinskega tanka, blatnikov in drobnih delov in nato nanos dekorativnih barvnih črt na blatnike in bencinsko posodo. Vse kromirane dele je bilo potrebno najprej razkromirati, nato vse te dele na fino spolirati in ponovno kromirati.

Ko so bili vsi deli obnovljeni in razvrščeni na primerno mehko podlogo, da se niso poškodovali, se je pričela sestava motornega kolesa. Do tu je bila opravljena večina obnovitvenega dela, ki je trajalo kar dobro leto. Sama sestava in nastavitve motornega kolesa pa so trajale s presledki še dober teden. Zunanjo pomoč sem potreboval za pravilno kleparsko oblikovanje prednjega blatnika, poliranje in kromiranje, peskanje, popravilo glave, sestavo koles in izdelavo elektroinstalacije.

Pomagali so mi še prijatelji: pri varjenju in struženju Jože Kotnik, pri pripravi in barvanju Alojz Murko in Andrej Benda, pri nanosu belih črt Henrik Krajnc in pri delni sestavi motornega kolesa, ki je trajala od





SESTAVLJANJE 22.6.1999



DVE LETI PO OBNOVI

popoldneva do pozne noči, že preminuli Jože Lesjak-Kodel.

Nabavljeni so bili naslednji rabljeni deli: bencinski rezervoar, prednji blatnik, vzmeti prednjih vilic, ohišje prednje luči s ključavnico, hupa in stikalo hupe in žaromet. Novi deli: ležaji, ventili glave, sklopka, gumi sklopka kardana, garnitura tesnil, semeringi, vsi mali gumi deli, prtljažnik, fokus, okvir in steklo luči, ročica za plin z ročno zavoro, električni regulator, manšete vilic, matica izpuha, izpušna cev in lonec z objemkama, števec kilometrov, žica števca, gumi ročaji, razne vzmeti, prednji in zadnji sedež, nožne gume, gumi plašči z zračnicami, vzvratno ogledalo, zadnja luč, platine, svečka, ščetke dinama, gumi naslona rezervoarja, žice za plin, sklopke in prednje zavore, zavorne obloge, pipa za bencin, pokrov rezervoarja, žarnice, kontaktni ključ, nerjaveči vijaki in akumulator.

Za vse navedene rezervne dele je bilo potrebno veliko angažiranja v Sloveniji in na treh sejmih v Münchnu, Ulmu in Tulmu.

S prijateljem Antonom Miklavcem sva bila

dogovorjena, da bom na otvoritvi tehničnih pregledov v Nizki, 30. junija 1999, prvi na tehničnem pregledu. Mesec in pol pred otvoritvijo se je pri galvanizerju izgubila več kot polovica kromiranih delov mojega motornega kolesa. Kako sedaj naprej?

Galvanizer je trdil, da je dele odpeljal nekdo po pomoti, a da ne ve, kdo. Po štirinajstdnevni agoniji je dele vrnila stranka, ki jih je našla med svojimi deli. Tako sem lahko pravočasno dokončal obnovo svojega prvega voznega starodobnega vozila za otvoritveni tehnični pregled v Nizki.

Koliko je stala obnova? Veliko, to ve samo tisti, ki si ga sam obnovi. Preden sem kupil to motorno kolo, sem imel priliko kupiti popolnoma restavrirano motorno kolo enake znamke in tipa za manj kot pol cene mojega, a ker sem želel restavrirati sam, se za to nisem odločil. Cena tako restavriranega motornega kolesa se giblje med 5500 do 6500 €. Kaj bi naredil danes? Verjetno isto za prvo motorno kolo!

Od leta 1999 sem v šestih letih s tem motornim kolesom na srečanjih in relijih po širni Sloveniji prevozil 3257 kilometrov. Spoznal sem veliko novih krajev in znamenitosti in si pridobil veliko znancev in tudi prijateljev. Po tolikih letih uporabe je bilo potrebno motorno kolo ponovno delno obnoviti, deloma zaradi nezgode, deloma zaradi identitete originalnosti. Upam si trditi, da je sedaj preko 95 % v originalnem stanju.

To motorno kolo sem nato prodal mojemu dobremu prijatelju, ki zanj vzorno skrbi, kot mora skrbeti lastnik za svojega starodobnika, da ga očuva za zanamce. Leta 2004 sem kupil in delno obnovil tudi BMW R 60/5 letnik 1971, ki mi odlično služi in s katerim se vozim na srečanja starodobnikov po celotni Sloveniji, na avstrijsko Koroško in Hrvaško.

VIN številke BMW 250 ccm

R 25	1950	220001 - 243400
R 25 / 2	1951	245001 - 283650
R 25 / 3	1953 - 1955	284001 - 331705

VIR: HEINZ HÄRTEL, BMW MOTORRÄDER, ARIEL VERLAG 1976