

SAMO DA BO BMW II

OBLJUBA DELA DOLG, v mojem primeru pa tudi dolgo. V Glasilu SVS št. 22 iz decembra 2014 sem objavil članek z naslovom »Samo da bo BMW«.

V članku sem opisoval dileme in pomisleke ob nabavi starodobnika. Po spletu okoliščin sem se odločil za motorno kolo znamke BMW. To sicer ni bilo vozilo v dobesednem pomenu, pač pa ostanki, ki so nekoč pripadali motornemu kolesu BMW R 25/2.

Takrat sem se odločal med avtomobilom, prav tako znamke BMW, in motornim kolesom. Sedaj trdim, da sem se odločil pravilno, sicer pa sem imel možnost izbire med dvema slabima alternativama.

Osebni avtomobil BMW 2002, pa tudi motorno kolo, sta bila v izredno slabem stanju. Tolažim se z dejstvom, da je bila ohranjenost avtomobila še bistveno slabša kot ohranjenost motornega kolesa.

V omenjenem članku sem tudi obljubil, da bom predstavil potek obnove oziroma restavriranja.

Izrek, da se človek vedno uči, se je v mojem primeru že večkrat potrdil oziroma izkazal kot dejstvo. Z

veliko vnemo sem se lotil restavriranja motorja, ki sem ga dobil v dveh kartonskih zabojih in okvirja kot največjega dela motorja. Če mi je uspelo obuditi v življenje mojega TOPOLINA, mi tudi motor ne more predstavljati večje ovire.

Ko sem izpraznil vsebino zabojev, sem določil vrstni red obnove. Uporabne in pogojno uporabne kose sem razvrstil glede na vrsto potrebnega dela ter kvaliteto ohranjenosti.

Pokvarjene ali neuporabne dele sem izločil. Že tako osiromašen okvir sem osvobodil še zadnjega vijaka, objemke, vzmeti ali ostanka gumijastih dodatkov. Po nekaj dneh je bil okvir

pripravljen za peskanje, ličanje in barvanje. Enako sem ponovil z blatnikom in bencinskim rezervoarjem.

Problem št. 1. Kmalu ugotovim, da prvi blatnik ne ustreza tipu mojega motorja.

Razmeroma kmalu mi je uspelo nabaviti pravega, vendar z lepotno napako. Zadnji del, ki je nekoliko »privihnjen«, je bil enostavno odrezan in temu primerno krajši. Zadnje uporabnike je očitno motil originalen videz, zato so ga skrajšali, da bi s tem ustvarili bolj »športen« videz motorja. Meter, ravnilo, škarje, karton... S temi pripomočki sem izdelal vzorec, po katerem je klepar Peter izdelal manjkajoči del



MODELIRANJE MANJKAJOČEGA DELA BLATNIKA

blatnika.

Ko mi je ličar vrnil pobarvan okvir, blatnika in rezervoar, sem pričel verjeti, da mi bo uspelo. Vse je bilo lepo svetleče, kot novo, sem pomislil.

Kaj pa kolesa? Naslednji problem. Vsako motorno kolo ima vsaj dve, moj pa trenutno še nobenega. Prebiranje oglasov, brskanje po internetnih straneh, obiski sejmov doma, v Italiji, in Nemčiji, so rodili sadove. Poleg kolesnih platišč mi je kmalu uspelo nabaviti večino manjkajočih delov.

Vsakič, ko sem vstopil v garažo, se mi je pogled ustavil na bleščečih blatnikih in ostalih že pobarvanih delih motorja. Blatniki so res lepi, črni, vendar nekaj na njih manjka. Črte, seveda!

Naslednji problem. Dobim več informacij, kje in kdo to dela. Kasneje se je izkazalo, da so te informacije napačne, oziroma niso več aktualne. Dober kolega, motorist Jože mi pove, da to odlično naredi neka gospa iz okolice Gradca v Avstriji. Takoj pričnem vrteti telefone oziroma tipkati po računalniški tipkovnici. Nikakor mi ni uspelo najti naslova skrivnostne umetnice iz Avstrije. Končno naletim na pravega sogovornika. Slavko mi je zelo hitro priskrbel zelene podatke.

Takoj zaposlim nečaka, Štajerca na delu v Avstriji.

V roke, oziroma v avtomobilski prtljažnik mu zložim oba blatnika in bencinski rezervoar.



UTRINKI IZ UMETNIŠKE DELAVNICE

Napotim ga do gospe Skringer I. v kraj Karnerhof v neposredni bližini Gradca. Gospa je svoje delo opravila vrhunsko, kvalitetno in hitro. Prava umetnica svoje obrti. Nato je sledila še dokončna obdelava platišč kolesa. Ličar Ivan je črni barvi dodal še dodaten nanos sive po notranji strani oboda kolesa. Sledil je izlet v Cerknico h g. Stanetu, ki je platiščem dodal napere, pesta, ter vse skupaj uravnotežil.

Pločevinasti deli so gotovi in pripravljeni za montažo. Pojavi se naslednji problem – motor. Pogonski agregat, kot najbolj vitalen del celotnega motorja, je bil še vedno nedotaknjen. Manjkajoče dele, kot je glava motorja, kardanski zglob in ostale sestavne dele sem že nabavil, čakala je le še montaža motorja in izbira pravega mojstra.

Kolega Andrej mi je priporočil Danila iz okolice Ribnice, ki je poznan kot velik strokovnjak za motorna kolesa BMW. Kmalu sva se dogovorila in predlagal mi je naj mu prinesem tisto, kar pač imam, potem pa bomo

videli...

V marcu leta 2013 sem menjalnik, motor brez glave ter še nekatere vitalne dele motorja odpeljal v Ribnico. Danilo se je brez oklevanja in odvečnih besed lotil razstavljanja in diagnosticiranja posameznih sestavnih delov. Občudoval sem njegovo spretnost in učinkovit izkoristek vsakega giba in orodja. Po dobrih dveh urah je podal diagnozo:

- ravnanje lamel sklopke,
- ravnanje vztrajnika,
- brušenje cilindra,
- obnova glavne gredi,
- priprava glave motorja,
- obnova zgloba kardana.

Za vsak naštetih poseg mi je razložil vzrok ter postopek popravila, priporočil pa mi je tudi strokovnjake za posamezno vrsto opravil. Šele ko bo vse to končano, pride na vrsto montaža motorja.

S polno glavo nasvetov in ostankov delov motorja sem se vrnil v domačo garažo. Po pregledu zapiskov, ki mi jih je posredoval Danilo, sem ugotovil, da bom spoznal lep kos naše Slovenije, od Ljubljane z okolico do



UTRINKI IZ UMETNIŠKE DELAVNICE

Cerknice, Kamnika, Prebolda in Gradca v Avstriji.

Posebno pozornost sem namenil videzu motorja. Hotel sem, da so vsi vidni deli lepi in svetleči. Prazno ohišje motorja, menjalnik in še nekaj sestavnih delov sem dal v peskanje. S peskanjem sem bil izredno zadovoljen. Izginili so vsi mastni madeži ter starostna »patina« na aluminijastih delih ohišja in menjalnika. Ob sveže pobarvanih delih ohišja je bila slika bodočega motorja popolna.

Do meseca junija so vsi izvajalci korektno in

strokovno opravili svoje delo. Nemudoma sem se odpravil do Danila. Slika s prvega obiska se je ponovila, vendar tokrat v obratnem vrstnem redu. Še enkrat sem imel priložnost občudovati spretno roko pri sestavljanju motorja. Ležaji, tesnila, glavna gred malo levo, malo desno in že je na svojem mestu.

Sledili so ojnica, bat, obročki, ventili in motor je bil sestavljen. Čakali so me lepi trenutki.

Montaža motorja z menjalnikom na okvir, montaža kardanskega



PESKANJE

sklopa, blažilnikov, luči, ročk, stopalk.

Za vse to sem si vzel več kot leto dni časa. V tem času sem obiskoval sejme ter nabavljal še zadnje manjkajoče dele. Od luči, izpušnega sistema, števca kilometrov itd...

Končno je napočil čas, da se motor pokaže v svoji pravi podobi. Proti koncu leta 2014 je bilo moje delo končano.

Še zdaleč pa ni bilo končano delo električarja. Kljub temu, da so bili vsi električni porabniki nameščeni (luči, troblja, stikala), je manjkal še bistveni del električnega sistema. Namestiti je bilo potrebno še vse kable ter vzpostaviti delovanje vžiga. Tokrat je že bila potrebna prikolica za prevoz motornih koles.

Septembra 2015 sem motor naložil in ga odpeljal k električarju. Tudi tokrat v okolico Ribnice. Zraven sem peljal še komplet kablov, svečke, platine ter ostale električne dele. Med razgovorom mi je električar obljubil, da se bo potrudil in pohitel z delom, vendar moram biti potrpežljiv. Ta potrpežljivost je trajala vse do novembra leta 2016. V tem času sem poslušal obljube o začetku del, ki so se vrstile več kot leto dni. Končno me pokliče električar ter sporoči slabo novico. Dinamo ne polni, lučka ne ugasne. Potrebna bo nabava drugega rotorja in statorja, saj obstoječi ne opravlja svoje vloge.

V stiski se spomnim znanca, ki me je že dostikrat rešil

iz zagate. Tudi tokrat je imel Rado na zalogi manjkajoče dele. Poleg tega mi je priskrbel še mehanski (originalni) »regler«.

Tokrat razmeroma hitro dobim veselo novico od električarja. Vse je v redu, vse deluje, elektrika je o.k.

Po več kot letu dni je tokrat kompletan motor pristal v Danilovi delavnici.

Potrebne so bile še zadnje nastavitve ter preizkus delovanja motorja. Pričakoval sem klic, ki bo naznanil zaključek obnove ter prevzem motorja.

4.11. 2016 me pokliče. Po glasu sem vedel, da mi ne bo sporočil nič dobrega. Motor je lepo »predel«, postavil sem ga v garažo in opravil še zadnje nastavitve. V trenutku se motor ustavi in utihne?! Kaj, kako, zakaj?

Najprej sem mislil, da je odtrgalo

ventil, skesano pripoveduje Danilo. Natopadoda: zaribala je glavna gred. Trenutek tišine in streznitve. Vprašal me je, če sem dal peskati tudi ohišje motorja. Seveda, mu odgovorim. Pred peskanjem sem vse odprtine zatesnil, po peskanju pa temeljito očistil. Žal se je sedaj izkazala trditev iz uvoda, ko sem dejal, da se človek vedno uči. Sedaj tudi sam vem, da sem s peskanjem naredil napako. Deležen sem

bil strokovnega poduka, da se takega posega na vitalnih delih motorja nikakor ne sme narediti. Kljub čiščenju za robovi vedno ostane nekaj drobcev, ki lahko povzročijo takšne okvare.

Pred očmi se mi je zavrtila slika iz začetka obnove. Zopet razdiranje motorja, nabava rezervnih delov in montaža.

zopet delujočo glavno gred. Med posameznimi gibljivimi deli so se pojavile »iglice«, ki so povzročile blokado glavne gredi, pove mojster.

Danilo je držal besedo. Že po nekaj dneh mi je pripeljal motor, nad katerim sem že skoraj obupal. Hvala ti, Danilo, brez tvoje pomoči bi bilo vse skupaj mnogo težje.



KONČNI IZDELEK (MANJŠA SLIKA- PRED POSEGOM)

Danilo mi je zagotovil, da se bo kljub obilici dela potrudil in motor zopet spravil v življenje.

Že hitim z glavno gredjo proti Kamniku. Mojster se čudi, kako je mogoče, da je prišlo do take napake?! Ko sem mu razložil, da sem želel imeti lepo in peskano ohišje motorja, sem bil zopet deležen kritik in dobronamernih nasvetov. Čez nekaj dni dobim v roke

Lepo je slišati zvok od mrtvih obujenega motorja, gledati izpušne pline iz eksotičnega zaključka izpušnega sistema, še lepše pa je sestiti na motor in uživati v vožnji.