

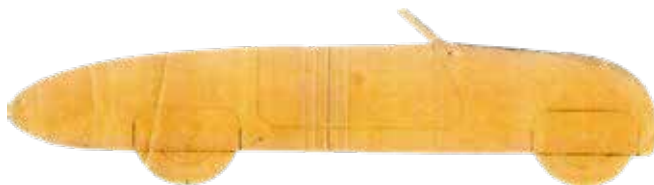
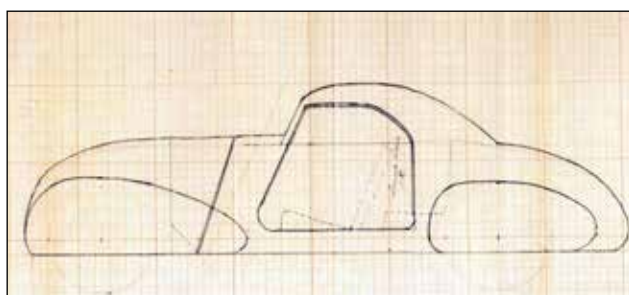
Je imel Naš sestro?

Bruno Coga, Codelli klub Ljubljana

Že kar nekaj let je tega, kar je gospa Ana Pia Debeljak z OTC Škofljica v Glasilu SVS objavila obširen prispevek o »Našu« (ali pa morda »našem«?), ki po nekaterih virih velja za naš prvi avto - se pravi za prvi slovenski avto. No, o slednjem bi se morda dalo še razpravljati, saj med ostalim obstajajo sicer nedokumentirane omembe Codellijevega vozila z Benzovim motorjem, ki ga je že tam nekje na začetku 20. stoletja menda snel s svakovega opuščenega avtomobila in montiral na svojo konstrukcijo. Obstajajo tudi kar dobro dokumentirani podatki o Bloudkovem projektu izdelave poskusne serije 16 triglavov (to je domače izpeljanke malega DKW-ja F2) na začetku 30. let prejšnjega stoletja. In verjetno bi se našel še kakšen drug podoben projekt iz časov pred začetkom 2. svetovne vojne. Vendar pa ta bolj ali manj dokazljiva prvenstva za našo tokratno zgodbo niti niso pomembna.

Naj torej za tiste, ki niste brali omenjenega članka v Glasilu SVS, ali pa se ga morda ne spomnite več, še enkrat po svoje ponovim že skoraj legendarno zgodbo o »Našu«.

Jernej Kožar (*1907 + 1961) je bil po poklicu ključavničar in avtomehanic. Med obema vojnama se je v Kočevju ukvarjal s taksi službo, hkrati pa je bil področni zastopnik nemškega avtomobilskega združenja Auto Union (Audi, DKW, Horch in Wanderer). Med 2. svetovno vojno je bil med partizani, kjer je po kapitulaciji Italije jeseni leta 1943 postal poveljnik avto šole pri glavnem štabu partizanskih odredov Slovenije. Po koncu



KOŽARJEVI RISBI ZAMIŠLJENEGA KUPEJA IN KABRIOLETA

2. svetovne vojne je kot šef oddelka za motorizacijo služboval pri DAPPS (Državno avtobusno in prevozniško podjetje Slovenije), asistiral je pri predmetu »popravilo avtomobilov« na Strojni fakulteti v Ljubljani, hkrati pa je bil še predsednik športne komisije pri AMZS. Skratka, avtomobili so predstavljali pomemben del njegovega življenja.

Zato tudi ni čudno, da se je leta 1947 lotil projekta izdelave lastnega avtomobila, ki ga je menda načrtoval že v časih pred začetkom 2. svetovne vojne. Sprva je bil avto zamišljen kot športni kupe, v končni verziji pa je iz tega nastal aerodinamični kabriolet z zakritimi koloteki in s pogrezljivo pomično streho. Karoserija je bila čvrsta, izdelana iz le enega pločevinastega kosa. Torej brez običajnega lesenega ogrodja, ki je bilo v tistih časih značilno za obrtniško izdelavo karoserij – predvsem pri avtobusih. Pri tem je pomembno



REVILJA MOTORIZACIJA – ČLANEK O KOŽARJEVEM »NAŠU« IN O 350-KUBIČNEM MOTOCIKLU, KI GA JE SKONSTRUIRAL DRAGO FIŠER. OBE VOZILI NAJ BI IZDELOVALI V MARIBORSKEM TAMU;

vlogo odigral klepar Lovro Osredkar, ki je takrat, pa tudi še v času med obema vojnama, veljal za enega najboljših ljubljanskih mojstrov svojega poklica. Mehaniko, se pravi podvozje in motor, je Kožar našel na odpadu v Ajdovščini. Šlo je za ostanke vojaške Tatre 57k z značilno centralno cevasto šasijo in s 4-valjnim, 1,3-litrskim zračno hlajenim bokserskim motorjem.

Po osmih mesecih dela, natančneje aprila 1948, je bil kovinsko zeleni avto nared za registracijo. Dodelili so mu tablici z oznako (FLRJ) S-2000, v prometno knjižico pa so v rubriko »Znamka in tip« vpisali ime »Naš«. Glede imena ni povsem jasno, od kod je prišlo. Po eni od teorij izvira z napisa »Nash« na »Naševi« armaturni plošči, ki je bila tudi najdena na odpadu in je očitno prvotno pripadala kakšnemu od avtomobilov te nekdanje ameriške znamke.

»Naš« je kot »prvi avto domače konstrukcije« doživel precejšnjo promocijo, prejel je priznanje zvezne ljudske tehnike, pokazali so ga celo tovarišu Titu, in nenazadnje je Jernej Kožar z njim celo zmagal na gorskih dirkah na Lovčenu.

To pa še ni vse. Jernej Kožar se je v Tamu v Mariboru, kjer so s pomočjo čeških tehnikov leta 1948 ravno zaganjali proizvodnjo Pionirjev, to je 3-tonskih tovornjakov po licenci Prage, dogovarjal o serijski proizvodnji svojega avtomobila. Čeprav je bilo o tem očitno res veliko govora, saj so v nekaterih časopisih celo pisali, da je že prvi »Naš« nastal v Mariboru, iz vsega tega na koncu koncev ni bilo nič. V Tamu so odtlej izdelovali le tovornjake in avtobuse. Osebnih

avtomobilov in motorjev (tudi to je bil eden od potencialnih Tamovih proizvodov) pač ne. Jernej Kožar je svojega »Naša« leta 1952 prodal nekemu v Ribnico, potem pa je avto kakšnih 20 let prehajal iz rok v roke, dokler ni v 70. letih prejšnjega stoletja, takrat že prebarvan na rdeče in z registrsko oznako RI 76-14, končal na Ravni Gori v Gorskem Kotarju. Zadnjemu lastniku se je polomil zobnik v diferencialu in ker defekta ni znal popraviti, je avto priročno potisnil v bližnjo kraško jamo.

Od »Naša« so tako ostali le volan, armaturna plošča in motor, ki jih hrani predsednik matičnega kluba gospe Ane Pie Debeljak. Vse ostalo v zvezi s tem avtom pa je zakopano.



»NAŠEVA« ČEŠKA SESTRA.

Dobesedno!

Ali res?

Avtorju teh vrstic se je namreč pred časom preko spleta oglasil nek češki starodobničar, ki je svojemu sporočilu priložil še fotografije zbirke bolj ali manj starih avtomobilov. In med njimi je bil tudi »Naš«! Edina možna razlaga je ta, da je Jernej Kožar med razgovori v Tamu v poznih 40. letih prejšnjega stoletja sogovornikom, med katerimi so bili očitno tudi češki tovariši, predal svoje predloge za izdelavo avta. Tako je že zdavnaj pokopani »Naš« nepričakovano dobil sestro. In kdo ve, ali je to njegova edina sestra?

Viri:

- Pričevanja gospoda Marka Kožarja
- Revija Motorizacija št. 5., 1949
- Osebni arhiv avtorja