



ŠTEVANOV DŽIP

Geza Džuban, Veterani Murska Sobota

OBNOVLJEN JEEP V POLNEM SIJAJU

V samem naslovu sem namenoma naredil dve napaki: Števan uradno ni Števan pač pa Štefan, Prekmurci mu tudi pravimo Pišta, in džip ni džip pač pa je jeep. Toda jeep ni jeep, pač pa je izvidniško vozilo ameriške vojske, Willys MB. Zanimiva je tudi izgovorjava imena jeep in Willys, ko mu rečejo kar jep in Viljus.

Zgodbo o nenavadnem ameriškem vojaškem vozilu za tisti čas, smo v SVS glasilu večkrat že pisali. Morda samo to, da je že med 2. svetovno vojno bilo izdelanih v tovarni Willys in Ford 675.000 vozil. Ford je delal po načrtih Willysa, a vendar pod imenom Ford in v vsak najmanjši del je imel vtisnjen Fordov značilen F, model pa se je imenoval GPW. V posameznih serijah so pri obeh proizvajalcih bile manjše razlike, kar je gotovo pomembno za dosledne poznavalce, lastnike in ljubitelje starodobnikov. Težje je glede originalnosti delov sestaviti Fordovo vozilo, kar lahko pomeni tudi večjo vrednost, vsi deli pa se lahko vgrajujejo na ena in druga vozila.

V pomurskem prostoru je poleg mnogih res posebnih starodobnikov tudi okrog 20 džipov, za katere lahko trdimo, da so lepo in z ljubeznijo obnovljeni, lastniki so včlanjeni v dveh klubih in se pojavljajo na različnih

srečanjih ali pa na individualnih vožnjah. Vozila so v večini iz medvojnega obdobja, nekaj je tudi povojnih, v glavnem model M38, vendar urejeni in opremljeni v vojaške namene.

Števanov džip je Willys MB, Števan pa zanimiv, redkobeseden, premišljen in dobrodušen, tehnično usmerjen in usposobljen ljubitelj starodobnikov. Je dolgoletni član Motoklub-a Veterani iz Murske Sobote in lastnik več starodobnikov, med katerimi izstopajo »v nulo« obnovljena motorna kolesa BMW. Ob različnih srečanjih je z zanimanjem opazoval naše džipe in zbiral informacije o možnostih nakupa. Jaz sem mu bil eden ob bližnjih informatorjev. Z ogledom džipa v »rinfuza stanju« v Lendavi nisva bila zadovoljna, zato sva se odpravila v Slovenske gorice, kjer sem pred cca 15 leti pod neko jablano videl nekaj takega kot smo iskali. Pod jablano ga ni bilo več, smo ga pa našli pod vrbo za skednjem, v zemlji do polovice koles. Nekaj vztrajnosti je bilo potrebno, da smo našli lastnico, vendar cena, ki jo je postavila, nas je napotila nazaj proti domu. Moja vztrajnost in nadaljnji dogovori z lastnico so omogočili, da sta se Števan in lastnica dogovorila za ceno, ki je bila za oba sprejemljiva.

Posebna zgodba oz. doživetje je bil transport tega džipa. Števan si je izposodil vozilo vlečne službe in dva pomagača, vsestransko uporabnega Lajčija in razposajenega Pavleka. Pavlek se je temeljito potrudil, da je s hidravličnim dvigalom dvignil džipa iz zemlje, nakar smo ga potegnili z vitlo na vlečno vozilo. Doma na Števanovem dvorišču nas je pričakalo kar nekaj radovednežev, med katerimi je bil najbolj zanimiv sosedov Janči, dolgoletni mehanik, vsega navajen, ki je izjavil: »Jaz pa to nesnago nikakor ne bi dal peljati na svoje dvorišče!« Višek atrakcije je pa bil, ko se je Pavlek z »nesnago« zapeljal okrog nogometnega igrišča, kjer se je že odvijala nogometna tekma.

Začelo se je razstavljanje, lahko rečemo ostankov vozila, ki je vsaj 15 let domovalo na soncu, dežju in v blatu. Negotovost in pričakovanja so spremljala vsak novi, še tako majhen razstavljeni del. Karoserija je bila videti zelo slabo. Bila je zelo zarjavela in deformirana zaradi večkratnega spreminjanja osnovne oblike prejšnjih lastnikov. Nekaj kosov, pokrov motorja, maska in prednji blatniki, je pa bilo k sreči v uporabnem stanju. Po peskanju osnovnega oz. glavnega dela t. j. karoserije, je Števan ugotovil, da bo popravilo zelo težavno in se je rajši odločil za nakup nove. Vsak najmanjši del, ki pa je še uporaben, pa ima seveda pomembno vrednost.

Podvozje je bilo k sreči povsem drugačno. Okvir (šasija) je bil še originalno zakovičen. Diferenciali, reduktor in menjalnik so bili dobro zatesnjeni in zato malo poškodovani, zamenjati je bilo potrebno nekaj ležajev, je pa bila potrebna temeljita obnova zavornega sistema. Platišča, ki so ležala do polovice v zemlji, so dvodelna in iz dobrega materiala, zato je bilo potrebno zamenjati le dve polovici. Poleg organizacije nakupa in obnove Števanovega džipa sem jaz prevzel tudi oskrbo s potrebnimi manjkajočimi oz. nadomestnimi deli in to tako resno, da se postopek obnove ni smel ustaviti. Nekaj delov se je našlo v moji domači delavnici, nekaj pri džiparjih po Sloveniji, novi deli pa pri zastopnikih po Evropi. Česar nismo dobili nikjer, je nastalo na Vladovi stružnici. Osebno fizično pri obnovi nisem sodeloval,



NALAGANJE JEEPA NA VLEKO

sem pa redno, včasih tudi večkrat dnevno, navdušeno spremljal sprotne spremembe. Redkokdaj sem obiskal Števana, da ne bi bilo nobenega napredka. Poleg redne zaposlitve v gradbenem podjetju in dela na kmetiji rad priskoči na pomoč prijateljem in znancem pri popravilih pokvarjenih motornih žag in kosilnic, zato se je obnova džipa nemalokrat zavlekla pozno v noč.

Mercedesov diesel motor, ki je bil v »nesnagi«, ni bil uporaben, zato je Števan pri znancu Jocotu kupil originalen rabljen Willys-ov »Go Devil« motor, ki je bil potreben obnove.

Nove puše, potrebna brušenja na bloku ter glavni gredi so opravili v specializirani delavnici na Madžarskem, zadnjo besedo pri sestavljanju pa je imel Rudi, mehanik z



V OZADJU ASISTIRA LASTNIK VOZILA

vsestranskimi izkušnjami in dobro teoretično osnovo. Sestavljen in skompletiran motor so »fantje« postavili na podvozje in »Go Devill« je zabrnul. Nekaj težav je bilo s hladilnikom, vendar po rešitvi tega problema in dopolnitvi z originalnim izpušnim sistemom smo dobili pravi zvok. Ob pravi nastavitvi vžiga in prostega teka je Willysov motor »zapredel kot mačka«. In ko je bila »nesnaga« že kar lepo dodelana, so seveda bile želje, da bi se poskusili malo zapeljati. Traktorski sedež in začasna posoda za bencin in ... opravljena je bila prva vožnja do sosednje vasi in nazaj. Ognjeni krst prvega dela dela je bil opravljen, začelo se je drugo poglavje – montaža karoserije in dodatkov.

S karoserijo je bilo nekaj težav, ker v sosednji Avstriji in Italiji ni bilo v tistem času v skladiščih nobene primerne na zalogi. Med čakanjem na karoserijo je bilo veliko dela s čiščenjem in varjenjem, z različnimi prilagoditvami ter seveda s pripravami na barvanje. Pri tovrstnih delih je vedno dobro, da je še kdo zraven in Števan je imel izvrstnega in natančnega kleparja Evgena za pomočnika, zato je moralo vse štirati do milimetra. In prišlo je sporočilo iz Dunaja, da je karoserija prispela, kar je bil velik dogodek. Naložili smo jo na avto prikolico in pripeljali do Števanove delavnice, kjer se je začelo »surovo sestavljanje« vozila. Podvozje je bilo pobarvano in niso bila potrebna večja

prilagajanja, pri karoseriji in dodatkih pa ni bilo tako enostavno. Nova karoserija, osnovni del in stari blatniki, maska, pokrov motorja, vetrobranski okvir, pokrov motorja, sedeža in manjši dodatki zahtevajo veliko mero potrpežljivosti in doslednosti. Števan in Evgen sta opravila tudi kar nekaj ličarskih del, predvsem kot protikorozijsko zaščito in groba kitanja. Tako smo lahko v grobem občudovali nekaj, kar nikakor ni bilo več podobno »nesnagi«. Medtem je poklicni avtoličar Silvo, ki je pravi profesionalc, že pripravljaval posamezne dele za barvanje. Po ponovni demontaži nepobarvanega vozila je Silva čakalo veliko dela. Barva, s katero je prekrival del za delom, je RAL 6014, v JNA smo ji rekli SMB, ki je tipična za ta vozila. Delo je opravil dobro, rezultat je bil lepo vozilo.

Pri džipu je še ta posebnost, da je celotno vozilo izdelano v palčnih merskih enotah, prav tako tudi vijačenje. Navojni sistem je po NS ameriškem standardu, in to s finimi (F) in grobimi (G) koraki. Do leta 1949 so se ločevali tudi od angleškega – Whitworth standarda, po letu 1949 pa imamo poenoten UNF in UNC anglo - ameriški navojni sistem (glej članek Vladimir Perkič: Colski navoji, Glasilo SVS št.13/2012, str. 45). Tovrstni vijaki in matice povezujejo različne dele tudi v Števanovem ameriškem džipu in velik del le - teh se jih je našlo v moji delavnici.

Za končno sestavljanje pobarvanih delov

je pa Števan »kot narejen«. Dela počasi, previdno in natančno! Ima tudi srečo, ker ga njegova prijetna partnerka Anica potrpežljivo prenaša, mislim, da se je celo navduševala nad napredkom pri obnovi džipa.

Po sestavljanju smo lahko občudovali vozilo, ki je bilo kot novo, z drobovjem, vendar brez duše, brez elektrike. Ponovno je bil na potezi Pavlek, seveda pod budnim očesom Števana in po nekaj popoldnevih, z manjšimi prekinitvami, so zasvetile luči, oglasila se je hupa (sirena), ob pomoči stikal, vgrajenih na karoserijo in aktiviranih iz voznikovega sedeža, je zaropotal starter.

Med zadnjimi montažami so tekli postopki za registracijo vozila, t. j. dokazilo o izvoru vozila, certifikat starodobnika in homologacija. Števan ima tudi kvalifikacijo komisarja, tako, da je ta postopek stekel brez večjih zapletov.

In prišel je »velik dan«, ko se je Števan oglasil z registrskimi tablicami in opravila sva prvo vožnjo z uradno registriranim vozilom. Bilo bi prelepo, če ne bi odpovedale zavore, ampak, malo v šali, po nečem se je pa potrebno spomniti prve vožnje. Na srečo sem imel doma novi glavni zavorni cilinder, tako, da je bil problem rešen hitro in srečno.

Krst Števanovega Willys-a MB je bil sončnega petkovega popoldneva, pod lepo oskrbovano domačo brajdo s prijatelji in znanci, ki so v dveletnem obdobju nastajanja ameriškega posebnega tako ali drugače odigrali različne vloge. Če imaš pri obnovi okrog sebe ljudi, ki se ob tem še navdušujejo in veselijo, so občutki toliko lepši.

In na koncu: posebno zadovoljstvo v starodobništvu je, ko vozilo sam obnoviš in se potem z njim voziš in se družiš s podobno mislečimi. Števan prav gotovo vsa ta načela izpolnjuje!



Poslovil se je član FIČO KLUBA VELENJE

Dolgoletni član Fičo kluba Velenje Janez Vidmar je za vedno odšel. Spoštoval je starodobna vozila in njihove lastnike. Cenil je legendarnega fička, ker ga je vozil sam in se z njim rad udeleževal srečanj. Kljuboval je boleznim, toda ni je premagal. Številni prijatelji in člani kluba smo ga pospremili na zadnji poti na pokopališču v Komendi.

Hvaležni smo vsem, ki so ga pospremili, posebej še g. Janezu Golouhu za ganljiv poslovilni govor ob grobu.

Spomini ostajajo, hvala vsem, ki ga ohranjate v lepem spominu.

Družina Vidmar

