

Moj Jaguar MK9 in izbruh Etne

Avtor: Božo Šef, Avto Antika Slovenija



Leta 1967 sem se, ko sem prvič obiskal Anglijo, zaljubil v avtomobile znamke Jaguar. Prvi avto tega proizvajalca, ki sem ga videl v Jugoslaviji, je bil XJ6, imel pa ga je znani kipar Dušan Džamonja. Želja po avtu Jaguar je bila nepotešena do leta 2000, ko sem izvedel, da ima moj prijatelj Miran Mally Jaguarja, model MK9, letnik 1961. Pri prvem ogledu me je avto očaral, postavljen je bil vzdolžno v veliki garaži, kot nalašč narejeni zanj, s povezavo izpušne cevi skozi zid na prosto. Miran je avto vžigal 1x tedensko in v garaži se ni nič kadilo. Vsak dan ga je pred službo pogledal, malo pobožal in verjetno tudi v službi mislil nanj. Nato je prišel prelomni trenutek. Miran se je odločil za prodajo avta, ker je potreboval denar za dokončanje starejše hiše na Gorenjskem. In sedaj, naenkrat, je bil tu avto, ki sem si ga tako želel in na meni je bilo: vzemi ali pusti. Padla je odločitev: vzamem ga, saj sem imel ravno toliko denarja, kot je bila cena, seveda pa z občutkom krivde, saj hiša, ki smo jo kupili pet

let pred tem, še ni bila opremljena.

Nato je nastal problem, kako avto pripeljati domov. Ravno takrat je žena Aleksandra želela oditi svojo mamo za nekaj dni v Prago. Velikodušno sem jima plačal potovanje, saj sem vedel, da bom imel nekaj dni, da spravim avto domov. Ker zavore niso delovale, sem avto pripeljal z vlečno službo in Jaguarja porinil pod nadstrešek ob hiši. In prišla je nedelja, konec potovanja mojih družinskih članov. Zvečer, ko je bila že tema, sta žena in njena mama prišli domov in žena je takoj opazila neko silhueto pod nadstreškom in me vprašala, kaj je to. Zelo skromno sem ji odgovoril, da je to en Jaguar, ki sem ga kupil. Od tega trenutka dalje je bil v hiši popoln mir in kar slutil sem nevihto, ki bo sledila. In potem se je začelo: kot bi začela bruhati Etna na Siciliji. Aleksandra je vpila: najprej pohištvo, nato pa star »pleh«, nikoli se ne bom vozila v tem avtu...in nato, kot tudi Etna preneha bruhati pepel in lavo, se je tudi pri nas vihar podel. Napetost je seveda ostala še nekaj

dni. Najbolje bi bilo, da bi avto odpeljal, da ne bo preveč na očeh ženi. In kam sem ga odpeljal? Seveda h kleparju in ličarju. Tako se je pričelo nekajletno restavriranje avta. Najprej sem mislil avto samo prebarvati (pa saj je z razdalje 1m še kar dobro izgledal), urediti bi bilo treba še notranjost, staro usnje zamenjati z novim, malo postoriti še okoli mehanike in že sem se videl, kako se ponosno vozim po Sloveniji. Že takoj v začetku se je pokazalo, da je najbolje avto razstaviti in temeljito obnoviti. Začele so se muke, ki jih nisem predvidel, saj je bil to moj prvi oldtimer. Obnoviti sem moral popolnoma vse, samo za menjalnik sem bil trdno prepričan, ker je izgledal kot nov, da z njim ne bo težav in da ni potreben obnove. Nazadnje se je izkazalo, da je treba tudi njega obnoviti. Pri tem je treba seveda povedati, da sem 2 leti po izbruhu »Etnex« kupil prvo omarico za čevlje in opremljanje hiše se je začelo.

Leta 2007 je bil avto dokončan in šel sem na prvo srečanje oldtimerjev na Tromostovje v Ljubljani. Na tem srečanju nisem bil sam, ampak sem se ga udeležil s celotno družino. Tudi žena se je namreč odločila, da me bo spremljala, saj je videla, kako se sekiram zaradi avta, in stare zamere so bile pozabljene.

Pri obnovi sem spoznal mnogo strokovnjakov, pa tudi »strokovnjakov«, ki so se učili na mojem MK9, seveda so šle učne ure na moj račun. Sedaj imam seznam tistih, ki so vredni mojega zaupanja, da jim zaupam obnove naslednjih avtomobilov. V prvih 7 letih je avto prevozil več kilometrov z vlečno službo kot samostojno. Pri obnovi sem se veliko naučil tudi sam in sedaj vem, da za tako delo potrebuješ najprej močno željo, da bi imel oldtimerja, primeren prostor, strokovnjake in prijatelje, ki obvladajo svoj posel, denar in pa seveda soglasje v družini, ki je morda najbolj pomemben pogoj za nakup in restavriranje. Po Jaguarju sem kupil še nekaj starejših, predvojnih vozil, za katera sem uspel dobiti soglasje v družini. Seveda je tako soglasje vezano na neke pogoje, zahteve (enako kot v politiki), saj ni nič zastonj. Pri nas je sedaj tako: jaz en avto, žena eno potovanje. Od cene avtomobila zavisi, na kakšno potovanje bo šla žena (in ostali z njo), ali samo do Trsta ali kam dlje. Ali samo za vikend ali za nekaj tednov. Zato skušam

prikazati ceno avtomobila čim nižje, da me bo v nadaljevanju potovanje stalo čim manj. Za Turcat-Mery, letnik 1921, ki sem ga kupil pred tremi leti in je prišel iz Avstralije, se še nisva dogovorila, vendar sumim, da bo zadeva finančno precej težka, morda bo treba odpotovati kar za nekaj tednov na Tahiti...in zopet na moj račun. Pa kaj je to v primerjavi z zeleno lučjo za naslednjega oldtimerja.

Moj MK9 je sedaj v odličnem voznom stanju. Kjerkoli se pojavim, avto kot magnet privlači poglede mimoidočih, ostalih voznikov in tudi policistov, ki mi »žmrkajo« z lučmi in mi kažejo palec, da je avto super. Ko se takole vozim naokoli, pozabim na vse težave in razočaranja, ki sem jih preživel v zadnjih letih. Sam nisem mnogo sodeloval pri neposredni obnovi avta, saj sem imel dovolj dela, da sem zagotovil denar za plačilo mojstrov in za nakup rezervnih delov. Moje angažiranje je bilo potrebno predvsem pri organizaciji celotnega projekta. Pri delu so mi pomagali mnogi strokovnjaki in prijatelji, med njimi moram omeniti Miklavža Kržišnika in tapetnika Boštjana Kermavnerja, ki sta vsak svoje delo odlično opravila.

MK9 je bil v svojem času glede na tehnične karakteristike najmodernejši serijski avto na svetu. Predhodnika tega modela sta bila MK7 in MK8. MK7 so pričeli izdelovati leta 1950 in s takim modelom je dirkal tudi legendarni Stirling Moss.

Jaguar MK9 (saloon) ima naslednje tehnične karakteristike:

Letnik:	1961
Prostornina mot:	3.800 ccm
Št. cilindrov:	6
Moč motorja:	154 kW (220 KS)
Zavore:	disk zavore 4x s servo ojačevalcem
Volan:	servo
Menjalnik:	avtomatski 3 stopenski Borg Werner
Pnevmatike:	Dunlop 6.5-16
DxŠxV:	496 cm, 156 cm, 182 cm
Teža:	1720 kg
Električna instal.:	12 V
Št. izdelanih vozil:	10.005