

OBNOVA MOTORNIH KOLES JE LAHKO PRAVA TRAVMA

Zgodba o obnovi motornega kolesa Victoria V 35 Bergmeister, letnik 1954.

Rek pravi: Vsak je svoje usode kovač.



Žalostno stanje pred pričetkom obnove

Že več kot pred štiridesetimi leti sem bil prepričan, da bom nekega dne ljubiteljsko obnovil starodobno motorno kolo, da bo pa to na meji zasvojenosti, ne, tega pa nisem slutil. Pravijo, da je za vsako stvar treba dozoreti, da jo nato razumeš. Prepričan sem, da to drži kot pribito. Pred osemnajstimi leti v zgornjesavinjskem okolju, razen Alojza Papeža, ni bilo skoraj nikogar, ki bi kaj počel na področju obnove starodobnih vozil. Alojz Papež mi je leta 1973 podaril motorno kolo Victoria KR 20 LN letnik 1939, katerega je kupil novega v Kamniku. Večkrat me je spodbujal, da naj pričnem z obnovo tega motornega kolesa Victorie. Ker pa čas ni dopuščal zaradi preveč zaposlenosti v službi in angažiranja v lovstvu, je za druge hobije zmanjkalo časa. Potrebno je bilo prilagoditi službo in lovstvo, in ko mi je to uspelo, sem hobi, ki je tlel v meni, pričel uresničevati. Travma iz otroških let mi je pustila spomin na motorna kolesa. Med petdesetimi in šestdesetimi leti se je dogajalo, da so fantje iz Slovenije odšli s turistično vizo delat v Nemčijo in tam v treh mesecih zaslužili in kupili rabljeno motorno kolo. S temi motornimi kolesi so se ob sobotah in nedeljah pripeljali v našo gostilno, kjer sem jih kot desetletni

deček vedno zelo radovedno opazoval in včasih katero tudi ušpičil, da motor ni takoj vžgal (staknil kapico s svečke ali premaknil pipico). V spominu mi je ostal motor, ki je bil popolnoma drugačen od drugih, ki pa na videz ni imel uplinjača, vse je bilo zaprto, torej drugačno kot na drugih motornih kolesih. Kako more ta motor, ki nima vsega tistega, kar imajo drugi, sploh delovati, sem se spraševal v travmi otroških let.

Leta 1999 sem nekaj delov takega motorja povsem slučajno srečal v Prekmurju in travma se je zopet začela. Začel sem iskati naprej in našel še drugi del okvirja motornega kolesa in bilo je dovolj za začetek. Vse je potekalo po naključju. S prijateljem v Prekmurju sem se pred tem dogovoril, da sem jaz prvi kupec, kolikor bo prodajal motor in menjalnik. To mi je zagotovil in tudi držal besedo. Naključje je hotelo, da me nekaj mesecev kasneje, leta 2000, na isti dan, ko sem se v škofjeloških hribih dogovoril za ogled okvirja in še nekaterih drugih delov, pokliče prijatelj Ludvig iz Murske Sobotne in pravi, da imam 24 ur časa, da odpeljem motor in menjalnik, ker v nasprotnem primeru ga hočejo drugi.



Prenos pogona na zadnje kolo



Obnovljeni in novi deli iz domačega okolja

Tako sem se naslednji dan zgodaj zjutraj odpeljal najprej v Poljansko dolino in tam kupil nepopolni okvir s prednjimi vilicami, blatniki in lučjo, od tam pa še v 200 km oddaljeno Mursko Soboto po motor in menjalnik. Zvečer, bila je sobota, sem imel osnovo za projekt doma. To, da obnovim Victorio V 35 Bergmeister, ki jo Nemci zelo čislajo, je postalo velika draž. Manjkalo mi je še zelo veliko delov.

Takoj sem se odpravil v Nemčijo na sejme rabljenih in novih delov in spoznal, da pot do ostalih delov ne bo prav lahka in to se je tudi zgodilo. Kupil sem si vso literaturo, delavniški priročnik in katalog. S spiskom želja po delih, sem potoval po sejmih v Nemčiji, Avstriji, Franciji, Hrvaški in Italiji, a nikjer ni bilo nič. Včlanil sem se v nemški Club Victoria in s tem navezal stike za nove dele.



S te razstave bo nastal motor



Pričetek sestavljanja motorja

Naročil sem se na revijo Oldtimer Markt, da sem lahko saj malo mesečno spremljal, kaj se prodaja v Nemčiji. Poleg novih delov sem potreboval še veliko starih delov, ker se vseh novih ni dobilo.

Potreboval sem obe kompletni kolesi, tank za gorivo, sedež, okvir za vzorec in mere, da lahko obnovim starega, dinamo komplet, izpuhe komplet in še veliko malih delov. Tako je po nekaj mesecih v Dieseldorfu nekdo prodajal kompletno motorno kolo s prikolico in rezervnim motorjem iskane znamke in enakega tipa kot je moj. Takoj sem navezal stike, a je ponujeno že prodal, ostali so mu še nekateri deli (kolesa, sedež, pogon zadnjega kolesa s kardanom in še škatla za akumulator, kar sem jaz potreboval).

Dogovorila sva se za dele in sem jih šel iskati. Pri nabavi teh delov je bilo še nekaj zanimivih dogodivščin, kako sva se pogajala za ceno in kako me je hotela taksistka na suho odreti za ceno prevoza, a se nisem dal naplahtati, tako da se je zadeva uspešno zaključila. Dinamo sem iskal skoraj tri leta. Po naključju sem jo po letu in pol našel v Avstriji pri prijatelju Rihardu. A ker je bil lastnik njegov brat, sem moral čakati še leto in pol, da je prišel brat iz Namibije, kjer stalno živi in ima Avto odpad na dopust v Avstrijo. Rihard je poskrbel, da so mi dinamo iz Avstrije na dom pripeljali s petimi Puhovimi motornimi kolesi. Med motoristi sta bila tudi Rihardov brat in njegov sin iz Namibije. Tudi tank za gorivo, izredno drag, sem po vezah dobil v Avstriji



Menjalnik počasi dobiva obliko

pri Špitalu ob Dravi. Na Hrvaškem sem našel še blatnike in okvir za vzorec z nekaj deli. Za štiri zaboje delov sem se eno leto pogajal s prodajalcem iz južne Francije, s katerim sem se srečal na sejmu v Ulmu. Z dopisovanjem sva se nato dogovorila, da mi dele pripelje jeseni v Mannheim. Seveda sem se po dele odpravil na sejem v Mannheim, a žal sem potoval tako daleč brez efekta, čeprav je bilo veliko drugih stvari zelo zanimivih. Prodajalec se ni prikazal.

Poklical sem ga po telefonu in ugotovil, da je zbolel, na kar mi je dejal, da se vidimo drugo leto spomladi v Ulmu. Ker mi »žilca« ni dala miru, sem pričel z njim komunicirati preko faksa in zadevo spogajanje o ceni do pomladi pripeljal do sprejemljive točke – obetal se je ugoden nakup. Splačalo se je, saj mi je po skoraj enem letu, ugodno prodal dele, ki sem jih nato šel iskati v Lion v južno Francijo. Potrebno je bilo dokupiti še veliko novih delov za motor, menjalnik, gumene dele, žaromet, kompletno balanco z ročaji, stikala, vijake, tesnila, male amortizerje, vse ležaje in drugo. Večino delov mi je posredoval klubski prijatelj Victoria Interessensgemeinschaft gospod Mafred Efick Sprenger. Nisem štel, koliko sejmov sem obiskal, koliko kilometrov sem prevozil, koliko novih ljudi sem spoznal in tudi natančno ne vem, koliko me je vse skupaj stalo. Od tu naprej je potekalo delo

– obnova motornega kolesa – doma in po Sloveniji. Galvanska obdelava, poliranje, izdelava manjkajočih delov, ki se jih ne da kar tako kupiti, barvanje, izdelava črt na škatlah in tanku v Avstriji in seveda sestava motornega kolesa, nekaj od tega tudi s pomočjo prijateljev. Vse skupaj je bila in je še ena velika draž. Pri obnovi okvirja motornega kolesa, obdelavi odlitkov, izdelavi raznih zahtevnejših matic mi je zelo pomagal prijatelj Jože Kotnik. Barvanje je opravil prijatelj Silvo Atelšek. Nekaj delov sva izmenjala s prijateljem Maksom Mavrinom, s katerim sva tudi, ob pomoči Franca Bratkoviča, izpeljala projekt po originalu komplet izpuhov za pet motornih koles te znamke. Izdelavo enostavnejših manjkajočih delov, izdelavo ventilskih drogov, vsa potrebna poliranja za nanos kroma in poliranje aluminijastih delov sem opravil sam, kromanje je opravila Galvanizacija Martinjak. Vso predhodno prilagoditev delov – sestava motornega kolesa pred barvanjem in po barvanju – sem opravil sam. Obnoviti je bilo potrebno zelo dotrajane glave motorja in ročično gred, kar sta tudi postorila prijatelja. Omeniti moram še, da sem moral izdelati veliko priprav za sestavo motorja, menjalnika, prednjih vilic in zadnjih amortizerjev. Ta tip motornega kolesa je namreč za sestavo zelo zahteven. Vsem, ki so mi kakor koli pomagali pri tem zahtevnem projektu najlepša hvala.



Sestavljanje je vzelo veliko časa



Travma je bila premagana po trinajstih letih in zaključena na 125. letnico Victorie. Tisti trenutek, ko je po trinajstih letih mnogih aktivnosti in dela motorno kolo vžgalo, je bil trud poplačan in v srcu je bilo veliko, tiho zadovoljstvo. Vse še ni bilo končano. Potrebno je bilo pridobiti še dokumente in registracijo. Tu se je začela nova zgodba, ki je terjala skoraj dva meseca temeljitega in naporega pristopa, da je motorno kolo končno dobilo dokumente in registrsko številko.

Od začetka do konca te trinajstletne travme je bilo dogodkov za celo zajetno knjigo. Nekaj dogodivščin okrog obnove motornega kolesa sem tu v kratkih stavkih obelodanil, ostalo mi je še stotero zelo zanimivih malih dogodivščin, ki se nanašajo na ta projekt. Morda mi bo dano, da še o tem dogajanju kaj napišem. Me sprašujete, ali bi šel še enkrat po tej poti, torej znova? Odgovor je jasen, da! Zakaj? Zato, ker sem spoznal veliko ljubiteljev starodobnikov, ker sem se marsikaj naučil, veliko videl in prepotoval, pa čeprav me je to skoraj pripeljalo na rob starodobniške zasvojenosti.

Torej, vesel sem, da je moj osebni okvir širši od Slovenije.

Po seznamu kluba VICTORIA Interessengemeinschaft g. Manfreda E. Spremger v Nemčiji je sedaj na svetu vozni cca 500 kosov. V trinajstih letih je bilo obnovljenih več ko 150 kosov. V Sloveniji je po sedaj znanih podatkih devet kosov, od tega štiri obnovljena, ostali v obnovi.

V moji zbirki je še veliko projektov Victorie Kr in še ena V35 Bergmeister, ki so v obdelavi.

Tehnični podatki:

Motorno kolo znamke VICTORIA V 35 Bergmeister

letnik 1954

štiri taktni, dva valja v V izvedbi, prostornina 345 ccm in 15 kw

izdelanih je bilo 5000 kosov od leta 1953 do 1955.

Država proizvajalka Nemčija