

OD MEHANIKA DO DRŽAVNEGA PRVAKA V KARTINGU



Na prvem domačem mopedu

V letih, odkar spremljam moža na vožnjah z oldtimerji, sem spoznala mnogo ljudi: mopediste, motoriste, avtomobiliste, iz različnih krajev in raznolikoga videza. Ni potrebno dosti besed, dejanja in obnašanje ob starodobniku že sama po sebi govorijo o tem, da gre za prav posebno skupino ljudi, ki jih zbližuje ena velika ljubezen do čuda tehnike, ki se mu reče motor ali avtomobil, ki je svoje življenjsko poslanstvo že zdavnaj izpolnil in je sedaj le še predmet poželenja ali morda spomin na mladost in minule čase. Prav zanimivo je opazovati lastnike zloščene pločevine, ko parkirajo svoja vozila na zbirnih mestih srečanj ali rallyjev. Veseli, ker so srečno prispeli na kraj dogajanja, si podajajo roke, se čudijo „dobri kondiciji“ vozil, vržejo kak zavirljiv pogled na motor, ki se je prvič pojavil na prizorišču in modrujejo o njegovi avtentičnosti. Opazujem jih in razmišljam, koliko dobre volje in energije so prinesli s svojo zagnanostjo in veseljem. Po navadi se zbirajo v manjše skupinice okoli zanimivega eksponata. Kjer je slišati gromki smeh, videti termovko z opojno dišečo kavico ter škatlo sveže pečenega peciva in piškotov, tam je v središču zagotovo Slavko Pislak.

O tem, da je Slavko poznan veliki množici ljudi, ki jih zanima avtomobilizem in zlasti moto šport, ni dvoma. Da je gonilna sila v delovanju Zveze SVS, pa tudi v društvu



Sreča na Danuviji



Člani društva Stara Gora na ogledu garaže, september 2006

AMK CLASSIC Slovenska Bistrica, kateremu predseduje, vedo mnogi, pa tudi to, da rad priskoči na pomoč, kadar gre za popravilo okvare na motorju ali če je potreben le nasvet. Na Slavkovo pomoč je možno računati tudi v primeru, če si žejen ali lačen, če te boli glava in še marsikdaj. Prav zaradi vsega tega je vredno, da ga predstavimo bralcem Glasila, ki jim je Slavko Pislak znan predvsem kot tehnični urednik in „kontaktna“ oseba pri nastajanju vsakokratne številke revije.

Kdo je človek, poln življenjske energije, ki najde prijazno besedo za vsakega sogovornika, a zna istočasno s svojim kritičnim očesom tudi ošvrkniti marsikaj, kar se mu ne zdi prav ali ni narejeno tako, da bi bilo njemu všečno. Res je, da ta entuzijast iz „bistriškega“ kluba danes ni več tisti motorist, ki je pred leti z razmršenimi lasmi in rdečo rutico okoli vratu privabljal poglede in pobiral pokale na tekmovanjih, je pa preudaren voznik z obilico bogatih izkušenj s področja motorizacije in prav prijeten sogovornik.

Zibelka mu je stekla kot drugorojencu očeta, mizarskega mojstra in matere gospodinje, izučene kuharice. Po osnovni šoli, ki jo je obiskoval v Majšperku, se ni podal po očetovi poklicni poti, ampak je šel v uk za avtomehanika v takratni Agrotransport Ptuj. S pravim zanosom pripoveduje, kako se je srečal s prvim mopedom, ki ga je bratranec

pripeljal na njihovo dvorišče, ko je bil sam še otrok. Ga je premamil vonj po bencinu in ga zvalil med mehanike? Če ne očetove mizarске spretnosti, pa so ostale pri njem sledi materinih kulinaričnih sposobnosti vse do današnjih dni. Kot dobra kuharica je namreč slovela po peki odličnih slaščic, zlasti tort in Slavko zna biti prav pri peki tort izvrsten svetovalec. V Agrotransportu se je srečal z njemu zelo zanimivo tehniko tovornjakov in buldožerjev. Buldožerji Venderji in Fiati so bili še na zagon z malim bencinskim motorjem, italijanski Ansaldo pa je imel celo ročno gnani reduktorski zaganjač. Takih, za današnje čase zanimivih rešitev, je bilo kar nekaj. Zanimivo, da je imel kot vajenec drugega letnika že zadoženo orodje in samostojno delo, kar se nam zdi danes nepojmljivo. Takrat je bilo vajencev bistveno več kot pomočnikov, učenje je bilo delo in delo je bilo učenje.

Leta 1966 se je Slavko prvič srečal s karting dirko, kar ga je močno prevzelo in kasneje zaznamovalo njegovo življenje. Na služenju vojaškega roka v Makedoniji je eno leto delal kot moto mehanik. Tam se je prvič srečal s staro avtomobilsko bencinsko tehnologijo, kot so GMC, WILLIS, DODGE, pa tudi z jugoslovanskimi vozili Zastava AR 55, Zastava 615, Zastava 1300 in Tam Pionir. Kot izkušen mehanik na težkih vozilih je imel velike izkušnje z diesel motorji in tukaj so Slovenci kar blesteli na takrat novem programu TAM

4500 in 5000, saj so ta vozila obvladali do potankosti. Kaj hitro je navezal stike s civilnimi mojstri in z njimi izmenjal znanje na dieslu za znanje na bencinskih motorjih. Danes se zdi mogoče malo čudno, toda nekoč se informacije in izkušnje niso pridobivale tako kot sedaj. Čas v vojski je Slavko dobro izkoristil. Njegova enota je štela 30 vojakov. Servisirali so vozni park vojaške policije -Tomos T12, NSU Pretis MAXI 175, NSU MAX 250, BMW 500 z bočno prikolico. Delavnica je bila na dvorišču komande sredi mesta, našteje motorje so lahko tudi preizkusili.

Zvest domačemu kraju se je po opravljeni vojaščini vrnil domov in pristal v ekipi karting kluba Ptuj ter leta 1969 že dosegal visoke rezultate in prejemal nagrade. Naslednje leto je po prvi dirki spoznal, da zadeva finančno ne bo obvladljiva, tako je presedlal med ekipne mehanike, kjer je še naprej skrbno zbiral znanje in izkušnje na področju tekmovalnih motorjev. Tekmovalna žilica pa mu ni dala miru! Leta 1973 se je podal v lov za zmago na prvenstvu republike Slovenije, pa tudi na državnem prvenstvu Jugoslavije. Tekmoval je z motorji 125 ccm³, Sachs, Maico RS, Aspes in Jamaha CR, ki je še danes pri hiši. Bile so to prave dirke, z zmagami in tudi porazi. Leta 1976 mu je uspelo osvojiti naslov državnega prvaka, slovenskega pa nikoli. Kot se vse konča, tako se je končal tudi njegov karting z 2. mestom na državnem prvenstvu in z zadnjo dirko leta 1978 na mednarodni dirki v takratni Češkoslovaški. V tistih časih se je tekmovalo v konkurenci 30 ali več tekmovalcev. Za Slavka je bilo vedno rezervirano mesto med prvimi desetimi na cilju ali pa odstop. V tistih časih je imel Karting klub AMD Ptuj zavidanja vredno mesto, saj je imel dva državna prvaka in osvojeno ekipno prvenstvo. Nič posebnega, bi lahko dejal, ampak vozilo se je samo tri klase – junior 100 ccm, senior 100 ccm in C 125 ccm.

Po nekaj letih premora je Slavko spoznal tekmovalni šport še z druge plati. Sodeloval je kot športni funkcionar na karting dirkah v Sloveniji in na Hrvaškem. Poleg profesionalne privrženosti mehaniki ga je vedno mikalo še nekaj drugega, v smeri hobija, in ko so ga dirke že pošteno utrujale, je imel doma v garaži že staro motorno kolo Victorija 200, DKW NZ 350 in PUCH MS 50 L, ki pa so osnova za novo življenjsko zgodbo Slavka Pislaka.

Ob vsem povedanem o motorizaciji in dirkah je pomembno to, da si je Slavko v Majšperku ustvaril družino, zgradil dom in poskrbel, da bodo ostale sledi njegovega ustvarjalnega in bogatega življenja njegovim naslednikom. Domačija je prerasla v razstavni prostor, kjer se je nabralo več kot 164 starodobnikov. Brez pomoči in odobravanja ter podpore žene Sonje, mu kaj takega ne bi uspelo. Oba otroka, sin Marko in hčerka Barbara sta odraščala v družini, kjer je bilo delo vrednota in kjer sta si imela možnost izoblikovati dosegljive življenjske cilje. Bencinski hlapi so se dotaknili tudi njiju, tako ni čudno, da se Marko spopada z restavriranjem in večkrat obogati naše Glasilo s strokovnim prispevkom s področja starodobništva. Barbara po svoji profesionalni plati obogati marsikatero prirediteljev oziroma prireditveni prostor z vizualno podobo in s tem prispeva k atraktivnosti starodobniške scene. In potem so tu vnuki, ki odraščajo ob jeklenih konjičkih...

Vsakdo, ki pozna Slavka Pislaka, bi ga znal opisati na svoj način. Vsak bi lahko izpostavil kakšen dogodek, izkušnjo, mnenje ali zgodbico, prepričana pa sem, da bi bilo vsakič govora o osebi, ki je živela in še živi za avtomobilizem in moto šport in ki se nesebično razdaja za ohranjanje kulturne in tehnične dediščine.

Na srečanju Fiat X 1/9 na Hrvaškem

