

VOZILI SMO AVTOBUS OPEL BLITZ LETNIK 1939

Sestavil Matjaž Kotnik



Prva potovanja so se zgodila kot posledica človekove želje po osvajanju in iskanju novih dežel in krajev. Potovanja so se razlikovala glede na cilj in dolžino potovanja ter izbiro prevoznega sredstva. Z razvojem avtomobilizma se je začel tudi razvoj avtobusnega prometa in avtobusnih potovanj. Tako so leta 1939 naredili v tovarni Opel avtobus z imenom Opel Blitz. Po zaslugi nekaterih zanesenjakov, kot sta zakonca Nada in Joško Obrovnik iz Ješence pri Račah, so se nekatera vozila iz naše preteklosti ohranila do danes. Avtobus Opel Blitz

sta restavriralata in ga obnovila tako, da je avtobus takšen kot je bil na začetku svoje življenjske poti. Kakšen je avtobus danes in kakšen je bil pred restavriranjem, prikazujeta spodnji sliki.

Avtobus je v primerjavi z današnjimi sodobnimi avtobusi pravo nasprotje. Ta avtobus poganja šest cilindrski vodno hlajeni bencinski motor z delovno prostornino 3600 ccm. Za dovajanje goriva v motor skrbi uplinjač (karburator), saj v tistih časih še niso poznali

drugačnih načinov vbrizga goriva v motor. Motor razvije moč 46 kW oziroma 63 KM, ki pa se preko pet stopenjskega ne sinhroniziranega menjalnika prenaša na zadnjo premo. Ker menjalnik na avtobusu ni sinhroniziran, mora znati voznik tega avtobusa uporabljati tako imenovani vmesni plin, da lahko prestavlja iz ene stopnje v drugo. Pretikanje z vmesnim plinom verjetno mlajšim

voznikom ni poznano, saj imajo vsi sodobni tovornjaki in avtobusi sinhronizirane menjalnike ali avtomatske menjalnike.

Avtobus ima vgrajen mehanski volan. Verjamete mi lahko, da je vrtenje tega volana pri stoječem ali počasi se premikajočem vozilu vse kaj drugega kot prijetno opravilo. Tako motoriziran avtobus razvije maksimalno hitrost 70 km/h in ima potrošnjo bencina med 35-40 l/100 km. S takšno potrošnjo goriva verjetno današnji avtobusni prevozniki ne bi bili zadovoljni.

Avtobus Opel Blitz ima v nasprotju z današnjimi avtobusi čisto drugačno zasnovo. Motor ima nameščen spredaj vzdolžno

in za motorjem se začne potniška kabina, ki se na zadnjem delu avtobusa v loku spušča. Za vstopanje in izstopanje potnikov ima avtobus na desni strani dvojna enokrilna vrata, ki se ročno odpirajo in preko treh stopnic pridemo v notranjost avtobusa. V prostoru za potnike so nameščene lesene klopi za 29 potnikov. Takšna je bila udobnost za potnike v tistih časih. V zadnjem delu avtobusa je prostor za prtljago zaprt z dvokrilnimi vrati.

Za udobnost vožnje skrbi podvozje, ki je sestavljeno iz šasije, ki sloni na sprednji in zadnji togi premi in je z listnatimi vzmetmi pritrjena na premi.

Seveda v tistih časih o kakšni klimatski napravi v avtobusu

ni bilo govora. Zato je avtobus Opel Blitz narejen tako, da ima del strehe platnene, ki se da odpreti in skrbi za boljšo klimo v avtobusu (avtobus je kabrio). Tudi voznik si lahko izboljša klimo, saj se voznikovo vetrobransko steklo lahko odpre, v zimskem času pa ima gretje, ki je izvedeno preko izpušnega sistema. Ena izpušna cev je potekala skozi notranjost avtobusa in se je zaradi toplih izpušnih plinov segrela in delovala kot radiator. Druga izpušna cev pa je potekala normalno po zunanosti vozila. Voznik je vklopil gretje z loputo, s katero je usmeril izpušne pline po notranji cevi.

Delovno mesto voznika je v pravem nasprotju z današnjimi sodobnimi



avtobusi in se nahaja v prednjem levem delu potniške kabine. Voznikov prostor ni ločen od potniške kabine, kakor je to v sodobnih avtobusih. Voznikov sedež je tapeciran in se ne da nastavljati v nobeno smer in tudi nima vzglavnika. Volansko kolo je prav tako ne nastavljivo, kar je za današnje čase nepojmljivo. O kakšni ergonomiji na voznikovem delovnem prostoru v tistih časih ni bilo govora. Razen stikala za smerne utripalke ni nič v dosegu voznikovih rok, ne da bi spustil volan. Prav tako mora voznik, če želi pogledati na instrumente na armaturni plošči ali vključiti kakšno stikalo, umakniti pogled s ceste. Vsi glavni instrumenti so odmaknjeni iz voznikovega pogleda, saj

so na desni strani volana na armaturni plošči. Preglednost iz vozila je zaradi stranskih trikotnih okenc dobra in mislim, da je bila preglednost za tiste čase odlična. Seveda so steklene površine na tem avtobusu bistveno manjše od steklenih površin na sodobnih avtobusih, a je preglednost vseeno dobra. V deževnem vremenu pa omogočata boljše preglednost dva brisalca vetrobranskega stekla, ki imata za pogon vsak svoj elektromotorček in se tudi vsak za sebe vključi. Pogled nazaj pa omogočata dve majhni okrogli ogledali, ki pa za današnje pojmovanje dobrega pogleda nazaj pri avtobusih ne omogočata. A vseeno se da pri rednem spremljanju prometa

avtobus varno peljati. Prav tako sta pri vožnji vozniku v pomoč sprednja označevalca širine vozila, s pomočjo katerih lahko voznik ugotovi, kje na cesti se nahaja prednji del vozila oz. koliko je oddaljen od ovire.

Če želi voznik ta avtobus voziti tekoče in prijetno za potnike seveda zaradi njegove zasnove in tehničnih sposobnosti ne more slediti današnjemu toku prometa, kar pa ni bila ovira za čas, ko je bil avtobus Opel Blitz narejen. Kljub temu in tehničnim lastnostim vozila je vožnja tega avtobusa pravo doživetje in doživetje voznikovega poklica v preteklosti, ki je bil bistveno težji kot danes.

