

PRIKOLIČARJI KOT POSEBNOST NA CESTI



Najstarejši udeleženec srečanja iz leta 1928



Jutranje zbiranje in občudovanje

Vsak ima svojo zgodbo za seboj



V ljutomerskem društvu smo že nekaj let govorili, da bi obudili svojevrstno srečanje prikoličarjev, ki je pred leti, leta 2002, že bilo. Ker pa imamo veliko drugih aktivnosti, smo to opustili in nekako prestavljali. Letos pa smo se odločili, da ga izpeljemo. Priprave so potekale že v zimskem času, ko smo na sestankih premlevali, kako bi ga izpeljali in nekako popestrili. Tajnica Polona nas je opominjala, da naj delujemo osveščeno in eko. Misli so torej nakazovale na nekaj poučnega in mnogim še neznanega. Prijateljsko povprek bi vsak dal kamenček v mozaik na prijetno srečanje. Mojstri bi želeli predstaviti potek obnove, drugi svoja vozila, tretji spet nekaj... Kar je lepo in prav, a v tistem trenutku sem se začel spraševati, od kod pa sploh ideja za takšno posebno zvrst vozila? Od kod izvirajo? Zakaj so jih začeli delati? Vsak od naših članov je imel svojo zgodbo. Na koncu pa sem ugotovil, da imamo premalo znanja o tem. Zato sem takoj predlagal, da bom raziskal in se poglobil v samo zgodovino in jo predstavil na srečanju in v tem članku.

Literature v slovenščini o prikoličarjih ni. V tujini pa so cele knjige, revije in še marsikaj. Tako se je čez poletje začelo prebiranje knjig, ki sem jih samo požiral. Če te nekaj zanima, je branje strokovne literature kot gledanje mehiških nadaljevanek. Ne

izpustijo te iz svojih krempljev. Za vsem spodaj napisanim stojim in če koga kaj več zanima, mu lahko tudi fizično iz knjig pokažem. Zgodba se ne začne pri Rusih, kot mnogi mislijo, čeprav je na cestah ravno ruskih prikoličarjev največ. Z razvojem motociklizma pred 120 leti so lastniki hitro ugotovili, da bodo ženske še bolj očarali, če jih bodo s seboj kdaj pa kdaj popeljali. Lastniki v tistih časih so bili le gospoda in vozilo ni bilo dostopno vsakemu kot dan danes. Tudi ženske so bile iz njihovih vrst. Predhodniki motorjev z bočno prikolico ali po domače prikoličarjev, so bili motorji, ki so imeli vpeto košaro pred motorjem. Pobudniki tega so bili Francozi, in sicer Dion-Bouton (1899). Te košare so bile velike, saj so bile tudi ženske obleke z obroči, ki so bili vstavljeni, široke. Ker je bila vožnja nepregledna, so kmalu začeli razmišljati o košari, ki bi bila vpeta ob strani. Mills-Fulford (1902) celo z dvema košarama. NSU (1905) je zaradi boljše vožnje, konstrukcije in stabilnosti nato začel izdelovati kovinske prikolice. Patent za takšna vozila pa si lastita Francoza, brata Graham iz leta 1903. Vsi ti izdelovalci so delali male serije. Iz Amerike Indian in Harley Davidson (od leta 1914) pa sta bila pobudnika za velike serije izdelave tovrstnih vozil. V prvi svetovni vojni so prikoličarji služili kot tovorna vozila, s katerimi je bilo moč za tiste čase veliko prepeljati. Med prvo in drugo svetovno vojno je veliko tovarn izdelovalo samo prikolice. Med najbolj znanimi je zagotovo Steib, ki je bil najbolj množičen. Leta 1930 je Walter Stoye patentiral snemljivo prikolico s krogličnim zaklepanjem. Torej so lahko uporabljali motor kot solo ali s prikolico. Kmalu so ugotovili praktičnost in moč in zato serijsko montirali priključke na vse motorje nad 250 ccm. Med vojnama so jim služili kot prevozno sredstvo v obrteh. V drugi svetovni vojni se je izkazala praktičnost, saj med tem ko eden vozi, drugi lahko strelja. Leta 1939 so Rusi kupili večjo količino motorjev od Nemcev (BMW) ter jih posledično začeli kopirati. Te še dan danes delajo po istem kopitu, zato pa jih je toliko in si lahko letnik dobesedno izbiramo. V današnjih časih je še nekaj podjetij, ki delajo prikoličarje po naročilu.



Na takšnih srečanjih se sklepajo nova prijateljstva



Rus je le Rus...



Vožnja lepotcev z brodom čez Muro

Vsi ostali, razen ruskih, so ta program opustili. Najdlje je pa pri tem vztrajal Harley Davidson (1914-2011).

Skozi zgodovino so proizvajalci izdelovali prikoličarje tudi manjših moči in »kubikaž«, kot so MZ, Jawa, Piaggio... V Sloveniji je registriranih cca 280 starodobnih prikoličarjev, kar predstavlja 6 odstotkov od starodobnih motorjev ter slaba 2 odstotka vseh starodobnih vozil. 40 je ruskih Dnepr-ov in Ural-ov, 15 je BMW-jev. Ostalo predstavljajo vse ostale znamke. Gotovo jih še nekaj čaka na obnovo ali pa so neregistrirani. A prav veliko jih ni. Predstavljajo svojevrstno in specifično vožnjo. Če jih primerjamo z motorji, se razlikujejo v vožnji. V ovinek nasproti prikolice se lahko nagibamo. V ovinek, ki je na strani prikolice, pa tega ni in je kot pri avtomobilu. Motorist, ki je navajen solo motorja, potrebuje kar nekaj časa, da se navadi. Na cesti pa vzbujaš pozornost, kot z redko katerim drugim vozilom.

In tako je nastopil naš dan, 6. avgust, ko smo se zbrali pred hipodromom v Ljutomeru. Vsi v velikem pričakovanju. Sam tudi prvič na takšnem srečanju. Morda je bila to celo pobuda, da sem do svojega prišel. Čeprav

smo se ob pripravah zelo angažirali, zaradi številnih srečanj starodobnikov po Sloveniji na isti dan udeležba pri nas ni bila množična. Zbralo se nas je 14 vozil različnih znamk iz petih klubov, vsak s svojo zgodovino. Vsak je bil posebež in ponos lastnika, v marsikaterih očeh pa zagotovo Harley Davidson iz leta 1928. Po zajtrku smo se odpeljali ogledat zasebni muzej g. Franca Hriberška, kjer je bil celo v obdelavi en prikoličar - v fazi obnove. Nato smo imeli ob Muri različne igre ter ribjo pojedino. Čez reko smo se zapeljali z brodom. Sledil je ogled čebelarskega muzeja, ki bi naj bil edini te vrste pri nas. Po medenem okrepčilu smo se podali na ogled prav tako zasebnega muzeja g. Mira Zmazka. Po takšnih zbirkah človek ugotovi, da je gospodarsko poslopje zmeraj premalo. Sledilo je kosilo in podelitev posebnih priznanj za vse udeležence, tiste, ki so pomagali in pripravljali ter za najboljše v igrah. Vse skozi pa veliko druženja, zabave, sklepanj prijateljstva... Poslovili smo se z željami, da se naslednje leto sigurno spet dobimo, morda v večjem številu in podoživimo naše svojevrstno srečanje.

**Skupinska
slika z vsemi
udeleženci**

