

REDEK PUCHOV PTIČ, KI JE PO MNOGIH LETIH OŽIVEL

KRALJICE IZ PRETEKLOSTI



Vladimir Perkič

Pisalo se je leto 2000, ko sva se s stanovskim kolegom in prijateljem Maksom Movrinom odpravila v Ivanić Grad na Hrvaško. Vedela sva, da ima tam starejši gospod v ponudbi več v glavnem dotrajanih starodobnih motornih koles. Osebno sem iskal enega Pucha, saj se mi je zdelo, da mi kot članu društva J.J. Puch iz Ljutomera pritiče eno izmed vozil istoimenske znamke. Na moje veselje sem v kotu zagledal popolnoma iztrošeno motorno kolo, za katerega sem vedel, da je Puch (glede na v zrak štrlečo ojnico z dvema valjema – brez cilindra in glave). Po nadaljnjem ogledovanju podrobnosti in delov motorja sem zaslutil, da gre za motorno kolo Puch 125 S (SPORT), ki so jih izdelovali takoj po drugi svetovni vojni in jih vsega skupaj v letih 1947, 1948 in 1949 izdelali le 975 kosov. Moja domneva se je potrdila, ko je ponudnik od nekod pričaral še cilinder iz sive litine ter glavo motorja iz aluminija. Gre za specifično obliko Puch cilindra z odprtinama za dva valja ter dvema stranskima nastavkoma s sesalnima cevema za priklop dveh uplinjačev. Če se sedaj spomnim, mi je tisti trenutek srce začelo biti s povišanim ritmom, kmalu za tem sva se z lastnikom dogovorila za kupčijo.

Po natančni analizi vseh delov, ko je bilo motorno kolo že v moji posesti in v domači garaži, sem lahko samo potrdil že prejšnje



PUCH 125S, NA DVORIŠČU PRODAJALCA PRED NAKUPOM



PUCH 125S, PRIPADAJOČI CILINDER, GLAVA, DELI UPLINJAČEV IN DEL IZPUŠNE CEVI

domneve, da so vsi deli v več ali manj popolnoma iztrošenem stanju. Kot vedno znova, sem si skušal predvsem na sejmih v sosednji Avstriji, Steyr, Sant Pölten, Graz, čim prej zagotoviti manjkajoče dele,

vendar s polovičnim uspehom. Takrat sem spoznal gospoda Aunerja (žal je že nekaj let preminuli), specialista za Puchove dvotaktne motorje, ki mi je takrat dal mnogo informacij o tem tipu motorja. Pri njem sem nabavil kar nekaj originalnih delov za obnovo pogonskega agregata – valja, dele za obnovo obeh uplinjačev, komplet izpušnih cevi, ki sta izdelani po originalni dokumentaciji iz tankostenskih mehkih jeklenih cevi (debeline samo 1mm!). To je najpomembnejše za odvajanje odvečne toplote pri hlajenju dvotaktnega agregata, ki zmore kar 7,6 KM pri 6000 vrtljajih na minuto ročične gredi, kar obenem pomeni 61 KM specifične moči na 1 liter prostornine in je ta agregat v tistem času uvrščalo med visoko zmogljive športne motorje. Puch 125 SPORT je izpeljanka iz predvojnega modela Puch 125 T (TOUREN MODEL), ki so ga v medvojnem obdobju uporabljali predvsem za vojaške namene. SPORT agregat je bil razvit takoj po 2. svetovni vojni, je popolnoma posodobljen glede na T model, krmiljenje z dvema uplinjačema je bilo patentirano. Okvir motornega kolesa je sklenjen cevni, pogonski agregat je vpet togo, prav tako je togo vpeto zadnje kolo z verižnikom in s pogonsko verigo. Vilice motorja so paralelogramske s torzijsko vzmetjo na sredi ter blažilnikoma na trenje z vlaknastima disk ploščicama na obeh straneh vilic. S krilno matico na levi strani vilic se nastavi trdota blažilnika.

Ostali tehnični podatki motornega kolesa

Puch 125 SPORT:

Motor:

Dvovaljni, enocilindrični

Premer valjev: 2x38mm

Hod valjev: 55mm

Volumen: 124,75ccm

Kompresija: 7,5:1

Največja moč: 7,6KM pri 6000vrt/min

Specifična moč: 61KM/liter

Maksimalna hitrost : preko 100km/uro

Uplinjača: 2X 18mm, znamke Puch tip P18/2

Gorivo: mešanica bencin olje v razmerju 25:1

Baterijski vžig: baterija 6V, 9Ah, dinamo 25/35W

Pogon je verižni preko 3 stopenjskega menjalnika, sklopka je mehka iz plute v oljni kopeli.

Po razstavitvi in klasifikaciji vseh delov so se pričele izvajati ostale restavratorske aktivnosti že v letu 2001. Brušenje cilindra in popravilo ročične gredi agregata je izvedel znani Bruno Schloffer iz Gradca v njegovi finomehanični delavnici za starodobne motorje. Ko sem zbral ostale manjkajoče dele za kompletiranje agregata, dele menjalnika, tesnila, segerjeve obročke, ležaje in sklopko, smo izvedli sestavo agregata. Pri tem je z nasveti, pa tudi sicer pomagal specialist za Puchove starodobnike Rudi Divjak iz Tišine. Ker sem nameraval ostale dele okvirja in podvozja s kolesi po obnovi in barvanju sestaviti sam, sem sestavljen, vendar ne preizkušen agregat – še brez olja v menjalniku – shranil na polico v garaži. Vse skupaj se je dogajalo v letu 2003, ko sem obnovil originalne obroče sprednjega in zadnjega kolesa, le-te pripravil za kromiranje, nadel nove napere, obnovil zavorne čeljusti z novimi oblogami, pobarval pesta ter vse skupaj sestavil in odložil na polico, kjer so sicer bili shranjeni že vsi ostali sestavni deli tega motornega kolesa. Takrat sem si postavil plan, da bom obnovo motornega kolesa čim prej dokončal... V ta namen sem popravil okvir in vilice, najprej ravnanje, nato lotanje s trdim lotom, peskanje in zaščita s temeljno barvo na cinkovi osnovi. Enak proces sem izvedel za vse ostale sestavne dele okvirja in vilic.

POPRAVLJENA OKVIR MOTORJA Z OKVIRJEM SEDEŽA





POPRAVLJENE SPREDNJE VILICE Z VZMETJO IN BLAŽILNIKOMA



POPRAVLJENA POSODA ZA GORIVA, PRIPRAVLJENA ZA BARVANJE

Zaradi vse večjih aktivnosti na starodobnih avtomobilih in porabe časa za restavratorske posege na teh projektih se je realizacija del na projektu Puch 125 SPORT čedalje bolj odmikala. Prednost sem nekako v podzavesti dajal nedokončanim avtomobilskim projektom, pogled na polico v garaži pa me je vedno znova spominjal na to, da bo enkrat v bližnji prihodnosti treba dokončati tudi mojega Pucha. Čas se je odmikal vse do lanske jeseni, ko sem se dogovoril z Rudijem Divjakom, da s skupnimi močmi končno dokončava tudi ta projekt. Imenovani se je na sreča s tem strinjal – hvala Rudi.

Sledila je preliminarna sestava okvirja in preverjanje montaže vseh delov, svetlobnih teles in ostalega, da, ko bodo vsi deli pobarvani, ne bo težav s sestavo, predvsem pri vijačnih pritrditvah drobnih delov. Razstavljen okvir in ostale dele sem odpeljal na izvajanje ličarskih del. Za določitev avtentičnega barvnega odtenka motornega kolesa je služil del zadnjega poškodovanega blatnika, ki je imel le en - originalni barvni sloj. S postopkom poliranja in primerjalnim testom smo ugotovili ustrezen barvni odtenek. Uporabili smo primerno akrilno barvo. Nikjer v katalogu o Puchu ne obstaja ICI ali RAL koda o predpisanem barvnem

odtenku za to motorno kolo. V Wieserjevem katalogu, ki je eden glavnih dilerjev za Puchova motorna kolesa, je sicer v ponudbi kot »Hellrot«, svetlo rdeča (op.p.), obstajala pa je tudi temno rdeča, kar se je nenazadnje potrdilo na originalnem blatniku iz prve vgradnje.

Ko so bili vsi deli pobarvani, sem jih skrbno zaščitil in odpeljal v kraj blizu Wildona v Avstriji, kjer je gospa, nekdanja delavka v Puchovi tovarni, ročno narisala okrasne elemente na pobarvanih delih motorja. To je zares občudovanja vredna ročna spretnost, ki ji pritiče naziv umetniška kreacija.

Nekje v zgodnji pomladi se je pričela sestava motornega kolesa v Rudijevi delavnici, vmes sem nabavil še nekaj manjkajočih drobnih delov, izdelal manjkajoče izolatorske puše iz koterma za oba uplinjača, tri natezne vijake in matice iz medenine za nastavitev zračnosti sklopke, sprednje zavore in mehanizma obeh uplinjačev. Najprej se je začela sestava zadnjega dela motornega kolesa, pritrditev blatnika in stojala na okvir, omarice za orodje, sedeža in prtljažnika. Sledila je montaža vilic z amortizerji, vzmetjo, krmilom in sprednjim ohišjem žarometa ter obeh koles. Sledila je montaža pogonskega agregata v okvir, izpušnih cevi. Ko sta bili povezani mehanski zavori, je sledila povezava obeh uplinjačev ter sklopke preko jeklenih vrvic. Sledila je montaža električnih vezij in na koncu, ko so bile električne funkcije preizkušene, še montaža posode za gorivo. Izdelati je bilo treba še »T« člen za dovod goriva do obeh uplinjačev. Dne 18.03.2019 je motor prvič zabrnal, najprej krmiljen samo z levim uplinjačem, kmalu zatem, ko smo izvedli pravilno dolžino jeklene vrvi za krmilje drugega uplinjača, pa v polno, seveda z občutkom. Posebni mehanizem, imenovan vaga, omogoča, da se drsnik z iglo drugega – pospeševalnega uplinjača prične odpirati šele tedaj, ko je drsnik osnovnega (levega) uplinjača odprt do polovice, agregat pa ima že zadostno število vrtljajev ročične gredi. Skratka, funkcija drugega uplinjača je, da zagotavlja dodatno mešanico zraka in goriva pri povečanem podtlaku – sistem deluje kot puhalnik.



UPLINJAČ Z MEHANIZMOM ZA UPRAVLJANJE



MONTAŽA ZADNJEGA DELA NA OKVIR
MOTORNEGA KOLESJA



MOTORNO KOLO S POGONSKIM AGREGATOM,
KOLESJI IN IZPUHOMA



PRVI VŽIG MOTORJA



KONČANO MONTORNO KOLO IN PRIPRAVLJENO ZA VOŽNJO

Na koncu se je zgodba po devetnajstih letih srečno končala, zato gre zahvala vsem, ki so pri projektu sodelovali, še posebej Rudiju Divjaku, ki je vzel stvar v svoje roke. Ugotovim lahko le, da leta hitro minevajo, nekaj projektov pa še čaka na vrsto, da bodo realizirani, upam le, da čimprej.