

Presenečenja na Presiki

Avtor: Srečko Lukovnjak Kramberger



V eni izmed preteklih številkm smo že spoznali človeka, ki iz grobov obuja mrtve in jih postavlja na cesto. To je bil dogodek, ki ga do sedaj še ni bilo. Bilo je govora o trideset let zakopanem motornem kolesu PUCH TF 250. Verjetno ste se spomnili, da gre za člana Prleškega društva za ohranjanje tehnične kulturne dediščine JJ Puch, gospoda Franca Hriberška iz Presike.

Gospoda Hriberška poznam še iz časov, ko je aktivno delal v svoji avtoličarski delavnici. Radovednost me je gnala, da o njem in njegovem delu na področju ohranjanja tehniške dediščine izvem nekaj, česar še ne vemo, kajti s svojimi zadanimi cilji nas kar naprej preseneča. To je človek, ki bi ga lahko poimenovali "fenomen". Kljub upokojitvi ne miruje. Kot pravi, ima žilico za ohranjanje in restavriranje v genih. Že kot šolar se je zanimal za zavržena stara kolesa, ki si jih je uredil, da je v mladostnih letih lahko šel (kot se radi ponarodelo pošalimo) k ljubci na vas. Obnavljanje in restavracija je toliko bolj vzljubil, ker je po poklicu avtoličar in iz "starega dela novo." Skozi vsa ta leta je restavriral in obnovil toliko vozil – avtomobilov, motornih koles, traktorjev in delovnih strojev, da na žalost ne ve kakšno je to število. V njegovem domačem razstavnem prostoru sem videl čez trideset razstavljenih lepo obnovljenih motornih koles različnih znamk in letnikov. Preveč bi bilo predstavljati vsakega posebej, vsi ljubitelji starodobnih vozil pa vljudno vabljeni v njegov razstavn salon. Najljubše motorno kolo mu je, kot v šali pove, "rus". To je DNEPR s stransko prikolico. Pravi, da so to vzdržljiva motorna kolesa, ki jih je uporabljala tudi vojska, njegovo je iz leta 1964. S tem motornim kolesom ga tudi največkrat srečujemo na različnih prireditvah, z njim je tekmoval tudi na prvenstvih Zveze SVS. Zadnji čas preizkuša BMW, prav tako s stransko prikolico. Spet njegov humor, da so mu "prikoličarji" pri srcu, kajti ob sebi lahko pelje kakšno "muco". Sicer pa ob njem srečujemo ženo Mimico, ki ima starodobni športni avtomobil Fiat Speider 850. Najdaljši rely je prevozil med Ljutomerom, Zabokom in Sarajevom ter obratno. Sicer veliko časa za relije nima. Bolj pogosto pa ga srečujemo na sejmih rabljene opreme – oldtimerskih sejmih. V svojem društvu je bil pred šestimi leti pobudnik organizacije takšnega sejma v Ljutomeru. Zatem so ga začeli posnemati še v ostalih sorodnih društvih. Danes je organizator sejma in drugih prireditev v Ljutomeru. Sejme obiskuje širom Evrope in kljub neizmerno veliki zalogi rezervnih delov doma zmerom kaj kupi ali zamenja in se nikoli ne vrne domov praznih rok. Doma ima namreč ogromno število eksponatov za restavriranje in obnovo; od motornih koles (Puch, Vespa, Jawa), avtomobilov (Zastava Fičo, Trabant, kombiji...), traktorjev Paskali, Stayr, Warsalovski ter drugih predmetov. Pravi, ko bo to vse obnovil, lahko gre v onostranstvo. Moj glavni



namen obiska je bil, da izvem kaj več o restavriranju majhnega avtomobila na treh kolesih, nekateri pojmujejo tudi, da je to motorno kolo Velorex.

VELOREX – kratka zgodovina

Zgodovina tega vozila sega v leto 1936, ko so bratje František Stransky, lastniki servis koles na Češkem, pričeli z zasnovavo majhnih in poceni avtomobilov na treh kolesih. Leta 1943 so zgradili svoj prvi prototip z uporabo jeklenih cevi, ovitih s pločevino. Sprva so takšna motorna kolesa oziroma avtomobile poimenovali "Oskar" (avto na osi). Leta 1945 sta brata izdelala svojo prvo serijo avtomobilov, pri katerih sta uporabila usnje namesto pločevine. Izdelovali so jih s tremi različnimi pogonskimi motorji; CZ 150 cm³, PAL 300 cm³ in Jawa 250 cm³. Leta 1950 je bila delavnica prenesena na majhno proizvodno podjetje Velo, kasneje preimenovalo v Velorex. V letu 1951 so izdelali 120 vozil Oskar, leto pozneje so jih izdelali 180 in v letu 1954 osemdeset delavcev proizvede že 40 vozil na mesec. Po smrti prvotnega lastnika proizvodnje leta 1956 vozila preimenujejo v Velorex. V šestdesetih letih je proizvodnja narasla na 120 vozil mesečno. Največja hitrost vozila je bila 30 km/h. Leta 1963 so v nove oblikovne modele pričeli vgrajevati motorje CZ 175 in Jawa 350 tip 572. Leta 1971 so ustavili proizvodnjo tri kolesnih avtomobilov in pričeli s proizvodnjo štirikolesnih "Model 435-0" z motorji Jawa 350 tip 572-04 motor. Kmalu so se pojavile težave pri oblikovanju in niso mogli konkurirati z avtomobili višje kategorije; Trabant in se proizvodnja leta 1973 ustavi. Pozneje, v 1980. letu je prišlo do dogovora, da bi takšna licenčna vozila izdelovali v Indiji, toda do realizacije ni prišlo, ker prvotnih orodij za proizvodnjo ni bilo več.

Polovico takratne proizvodnje so izvozili v t.i. takratni

vzhodni blok; Madžarska, Poljska, Bolgarija, Vzhodna Nemčija. Na Češkoslovaškem je povpraševanje presegalo ponudbo in so nove avtomobile lahko dobili le invalidi, podjetja in organizacije. Na Češkem danes obstaja več klubov Velorex. V Sloveniji imamo le nekaj takšnih obnovljenih vozil. (Vir: Wikipedija)

Prav eno izmed takšnih vozil ima moj sogovornik. Ob nabavi je bilo potrebno vozilo temeljito obnoviti in obvladati ogromno restavratorskega znanja. Ko sem prvič videl to vozilo v razstavljenem stanju, resnično nisem verjel, da bo kdaj še v prvotni obliki. Franc je vztrajal in v dveh letih zbiranja delov, literature in materialov restavriral avtomobil na treh kolesih Velorex 16/350 letnik 1964 z Jawinim motorjem. Kljub večjemu številu (12000) izdelanih teh vozil jih sv

edinstvenim primerkom po prestolnici Prlekije, ga kar obiščite, ogledajte si njegov salon starodobnikov, morda najdete kakšen del, ki ga potrebujete ali morda zgolj prijateljski nasvet. Najljubši obnovljen mu je tako imenovani "zemljan", torej izkopan PUCH TF letnik 1954. S svojimi vozili veliko sodeluje na različnih razstavah doma in tujini ter se udeležuje raznih srečanj. Je član upravnega odbora v matičnem društvu in tehnični komisar. V svojih vrstah pogreša predvsem mladino, ki bi ohranjala tehnično dediščino naših prednikov, v društvenih krogih pa več neformalnega druženja med prijatelji "oldtejmerniki". S prijatelji je soustanovitelj prijateljskega druženja ljubiteljev "rusov" - ruskih prikoličarjev Pomurja Letos načrtujejo že tretje srečanje.



Francev Velorex 16/350

Sloveniji skoraj ni. Žal nima podatka koliko delovnih ur in denarja je vložena v restavriranje vozila, niti ni pomembno, saj to dela z dušo in veseljem. Pove, da najraje obnavlja tisto, kar je skoraj povsem dotrajano. Vozilo je bilo prvotno zasnovano za invalide, ima dva sedeža. Je zračno hlajeno vozilo z motorjem Jawa 350, ima 344 cm³, 11,8 kw (16 KM) pri 4750 vrtljajev/minuto. Njegova potovalna hitrost je 60km/h, max. tudi do 85 in več. Prazno vozilo tehta 310 kg, v dolžino meri 3,1 m ter širino 1,4 m. Ima tri prestave naprej in tri vzvratno. Zanimivost je, da se vzvratna prestava ne menjava z zobniki na ročici, temveč se obrati regulirajo s smerjo vžiga. Ima električni vžig in tudi ročnega.

Tako ima v svoji zbirki Franc še eno izmed redkih vozil na Slovenskem. Če se želite popeljati s tem

Ko sva se tako sprehodila skozi njemu najljubše prostore salona in delavnice, zagledam neke stare ne prepoznavne dele nekakšnega razstavljenega vozila, potrebnega obnove. Zanimalo me je kaj bo iz tega nastalo, pa Franc samo zamahne z roko, se nasmehe in me pospremi v sosednjo sobo ter zašepeta, da naj to ostane presenečenje čez leto ali dve.