



EDI GLAVIĆ

in DVE, TRI TEHTNE O STARODOBNIH VOZILIH

Pogovor vodil in zapisal: Mitja Gustinčič Fotografija: avtor in osebni arhiv Edija Glavića

Starodobniki ali veterani? V tem delikatnem področju motorizma in avtomobilizma stalno vrejo strasti, tudi takšne nizkotne. A pustimo strasti, saj je to težko merljivo in izmuzljivo področje.

Osredotočimo se raje na vozila. Starodobno vozilo je nekomu v veliko veselje, uresničenje neizživetih sanj. Lahko je tudi vreča brez dna, ki golta denar. Lahko pa je tudi pametna investicija. Ali pa stran vržen denar, če lastnik dobi v roke zmazek, ponaredek. Vse je mogoče, saj se v starodobništvu dogajajo tudi zgodbe dvomljivega slovesa.

Ko se govori o avtentičnosti nekega vozila, bolj zviti sogovorniki uporabljajo zelo diplomatski jezik. Kaj je original in kaj je kopija? Človeka, ki ni domač in ga poganja strast, je lahko zapeljati. Današnja tehnologija omogoča tudi tisto, kar je bilo še včeraj nemogoče. Recimo popolne 'kopije' nekih redkih in zato dragocenih motociklov. Ali je torej ponaredek, če so imeli novodobni tehniki v rokah originalne načrte in so po njih naredili originalu enako vozilo? V diplomatskem jeziku bi mu lahko rekli 'kontinuiteta proizvodnje z vmesno daljšo prekinitvijo'.

Ali je original le tisti stroj, ki je prišel iz tovarne in njegove serijske številke najdemo v tovarniških arhivih? Kaj pa, če ni nikoli prišel iz proizvodnje, je pa nekega novejšega dne nastal iz kombinacije različnih rezervnih delov? Pogosto smo priča temu, da je vozilo tako zelo prenovljeno, da je bolj kakovostno od nivoja, ki ga je dosegal proizvajalec. Je tako sploh prav? Dvomov in pomembnih vprašanj je veliko. Odgovorov s težo pa je malo celo v svetu, ki ima daljšo, bogatejšo tradicijo na to temo.

Ko sem iskal visoko kvalificiranega sogovornika, da bi razdrla dve, tri tehtne o starodobnih vozilih, veteranih ali klasičnih, kakor se pač komu lepše zdi in sliši, sem iz več smeri dobil namig, da bo Edi Glavić zagotovo najbolj pravi. Je predsednik tehnične komisije pri Zvezi slovenskih društev ljubiteljev starodobnih vozil – krajše Zveza SVS.

Srečala sva se v Kopru, na terasi znamenite kavarne Loggia in kot prvo sva ritualno izmenjala protokolarna darilca. Jaz njemu nekaj izvodov revije MotoSI. On meni glasilo Zveze SVS in pa zbornik ob 20-letnici delovanja Zveze SVS, oba poštena založniška izdelka.

Starodobniki: kaj je kopija in kaj original?

Edi Glavič je Koprčan. Inženir. Ima bogato delovno zgodovino iz tehnološke priprave in vodenja Tomosove proizvodnje. Kasneje je delal v zavarovalništvu. Je motor društva Adria Classic, ki združuje ljubitelje starodobnih vozil in plovil. Zaradi tega tehničnega ljubiteljstva je pomemben član Zveze SVS (Zveza slovenskih društev ljubiteljev starodobnih vozil), kjer opravlja nalogo predsednika tehnične komisije.

EG: Naše glasilo ni revija, ker se ne prodaja, izhaja štirikrat letno in ga dobi vsak član. Je strogo amaterska, nihče ne dobi niti centa za članek in delo v uredniškem odboru.

? Nisem se mislil pogovarjati o tem, vendar ker ste bil ravno tam v službi, vprašam, ali se Tomosa ni dalo ohraniti pri dihanju?

EG: Če ti ustaviš razvoj, potem moraš imeti nekoga drugega, na katerega se boš naslonil za ta razvoj. Če tega nimaš, pride do konca. Najprej se je uknilo Inštitut. Nekaj rezov je bilo treba narediti, bodimo pošteni, v socializmu so - smo - vsi imeli službo. Mi po produktivnosti nismo bili konkurenčni zahodnim firmam. Imeli smo veliko znanja, to je res, veliko patentov je Tomos spravil v patentno pisarno in k sreči tudi v življenje. Imel je dobre produkte, ampak čas dela svoje in ti se moraš razvijati naprej.

? Vrniva se k rdeči niti najinega srečanja, k veteranom. Moram čisto odkrito povedati, da mi kot novinarju veterani niso bili nikoli pri srcu zato, ker sem bil vedno tepen. Kadarkoli sem se česa dotaknil, sem jih takoj dobil po grbi. V svoji novinarski karieri nisem nikoli doživel kakšnega socialistično-komunističnega pritiskanja, o čemer se več govori danes, z eminentnimi predstavniki veteranske scene pa sem imel probleme. Torej, kako danes v Sloveniji diha veteranska scena?

EG: (smeh) Bom povedal, kako imamo to zadevo urejeno v Sloveniji. Obstajata dve zvezi, ki funkcionirata v mednarodni zvezi FIVA. Ena je naša, ki dela strogo amatersko, ljubiteljsko, druga je SVAMZ na Vranskem.

FIVA je častitljiva mednarodna organizacija starodobnih vozil s svojimi 55 leti delovanja, ustanovljena v Parizu.

Naša zveza SVS je zastopnik FIVA v Sloveniji, jaz in moji kolegi smo tehnični ko-

misarji tudi za FIVO in mi izdajamo tudi izkaznice FIVA. Druga zveza SVAMZ je v Fivi član.

? Za veterane se izdajajo certifikati o veteranstvu. In zdaj moram vprašati, kakšni so tu kriteriji? Ali je original samo takšen motor, kot ga je naredila mama tovarna? Ali je dovolj dober že približek? Kaj pa, če je preveč dodelan? Poznam zgodbe iz Italije, kjer kakšnemu ne dodelijo statusa veterana in ga ne vnesejo v register, ker nima pravih črk na nalepki. Kje smo mi?

EG: Mi imamo kot Zveza SVS pravilnik o ocenjevanju starodobnega vozila. Tu je napisano vse, tudi kaj to je starodobnik. Definicija je enaka kot v FIVA!

Zveza SVS je bila ustanovljena leta 1997. Ob ustanovitvi smo napravili pravilnik in tabelo za ocenjevanje po metodi italijanskega ASI-ja. Takrat je njihov dolgoletni predsednik dal soglasje, da lahko njihov sistem uporabljamo kot okostje.

ASI ima zelo rigorozna pravila. Oni so v dokazovanju stanja vozila zahtevali tudi vzorec originalne barve, vzorec tapicerije, vzorec tepihov in tako naprej ... da so lahko ocenjevali ali je zadeva 'ta prava ali ne'. Dokaj resno ... čeprav so tudi tam lahko zadeve plavajoče.

Mi imamo princip ocen vozil po stopnjah A1, B2, C3. Tako je možno, da je pri starodobnikih precejšnja razlika v njihovem stanju, originalnosti, kompletnosti, stanju ohranjenosti. To so elementi, ki močno vplivajo. Ja pa tako. Vse nekako štarta od lastnika. Seveda je nek splošni trend, neka splošna stroka, ki usmerja, kako naj bi bila zadeva peljana. Ampak, če se lastnik odloči, da bo dal vozilo v tako barvo, kot je njemu všeč, mu ti ne moreš drugega kot to, da klasičificiraš vozilo nižje kot je A1 in da to tudi zabeležiš. Barva bi sicer po strukturi ustrezala, ampak to je danes itak svoja zgodba, ker morajo biti v bistvu vodni laki, ker je nitro strogo prepovedan. Zakon nekaj predpisuje in ti ne moreš skočiti izven nje. Obstajajo ljudje, ki imajo toliko denarja in toliko možnosti, da si privoščijo za zelo draga vozila, pri katerih gre vrednost preko tristo, petsto tisoč evrov, da dajo avto lakirat v eno državo, kjer teh predpisov še ni in dosežejo tisto, kar želijo. Vemo, da se v tem biznisu ogromno vrti.

? Torej je lastnik tisti, ki dokazuje ustreznost vozila?

EG: Načeloma bi moral lastnik, ko pride na ocenjevanje, prinesiti vso dokumentacijo, ki jo ima, plus tudi kakšno tehnično dokumentacijo. Žal je takšnih entuziastov mogoče tisoč. Ostali pa ... starodobnikov je v Sloveniji kar veliko število. 30 let starosti je meja in vemo, kaj vse dejansko pade noter.

? Za nekoga je starodobnik veselje, sreča. Iz njega naredi svojo vizijo. Vedno je na koncu drago. Za nekoga drugega je starodobnik investicija. Ali pa se hoče čim bolj držati originala, tistega, kar drži visoko vrednost. Ali imate možnost biti svetovalec pri restavraciji? Količnik vem, restavraciji povišanja, papirja, slik in tako naprej povsod nastopajo v muzejih, kot stroka.

EG: Mi smo, kot Zveza, tudi član restavracijskega društva. Vendar je zadeva taka. Restavriranje po principih restavracijske stroke ali muzeja se večinoma dotika posamičnih stvaritev, ne izdelkov serijske proizvodnje. Mi pa se srečujemo s serijsko proizvodnjo. Kot sem že rekel, od lastnika je odvisno, kako bo to restavracijsko potekalo. Osnovni moto FIVA je 'nekdanja vozila za vožnjo na sedanjih cestah', torej naj bi bila vozila mobilna, ne muzejska. To je drugačen pogled kot na restavriranje v muzeju. Za vozilo, ki ima 80 let, je nemogoče dobiti rezervne dele, torej se morajo narediti.

Obstaja tehnični kodeks FIVA, ki določa, kako se razporeja vozila v smislu ohranjenosti, originalnosti. Ta pravila so precej bolj ohlapna kot omenjena ASI-jeva in ta, ki jih mi uporabljamo v SVS-ju. Obstaja pa tudi tako imenovana 'Torinska listina', pripravljena s strani FIVA. Tu so zapisali principe, kako je treba pristopiti k starodobniku; kako naj se maksimalno ohranja tisto, kar je: če je nosilna konstrukcija uničena, se zamenja samo v nujnih primerih. V dele, ki se jih zamenja, se vtisne datum, kdaj je bil narejen in ali je bil narejen točno kot replika po originalu, ali je le približek. Tako je del ožigosan in vse se zapiše v oceni vozila. To se uporablja pri nekem zelo starem vozilu, kjer se bo lastnik posluževal teh principov.

Vendar, življenje je tretja stvar. Pri množičnih vozilih tega pristopa ni, ampak se po delih posebej ocenjuje ali je nekaj originalno, ali je bilo zamenjano. Precejšnja težja je na ujemanju števil motorja in šasije, ali je tako prišel iz tovarne ali ne.



? Kaj pa če je recimo motocikel nastal iz mešanice skupaj nabranih starih rezervnih delov in ga mama (tovarna ali izdelovalec) ni nikoli naredila takega?

EG: Torej tako. Sestavljeno vozilo je tudi ena od kategorij, če je narejeno tako, kot je bilo v tovarni. Recimo, da je pogonski agregat od enega drugega motocikla, ki je imel totalno uničen okvir. Vilice so od nekega tretjega motocikla, ampak enakega modela.

To je sestavljeno vozilo! Okvir je nosilec identitete, ker ima svojo številko. Motorji imajo številke, ampak nekateri tudi ne. Recimo italijanski motocikli so takšni, ker je tovarna sama izdelovala le okvir, vse ostalo pa so kupovali drugje, recimo motor od Minarellija, ročke od Grimece ...

? Pred nekaj leti so naredili nekaj Agostinijevih dirkalnih motociklov MV

Agusta 350, natančno po načrtih, zadaj je stala današnja MV Agusta, ki je pravzaprav Cagiva ali še pred tem Aermacchi. Če greva po poti nazaj, od originalne znamke MV Agusta tu ni ničesar. EG: Ja, tisti, ki ima napisano, da ima to blagovno znamko – jo ima. Je to! (smeh). Kaj pa drugega. Če tovarna obstaja ali če lastnik blagovne znamke ima načrte in izdela vozilo točno po načrtih, kot je bilo nekoč, seveda z modernejšimi tehnologijami, saj so se marsikje izgubila tudi znanja, potem je to replika. Po FIVA edino tovarna, torej lastnik, lahko naredi repliko. Seveda lahko nosi staro ime, vendar dobi novo številko. Ta se ne sme podvojiti. Če pa nekdo drug naredi vozilo in se tudi skuša držati oblike in vsega, je to reprodukcija in on tega vozila ne sme imenovati z originalno znamko in z modelom, ampak z nekim svojim, drugim imenom. Na eni od skupščin Five je nek možakar iz Nove Zelandije postavil vprašanje, kaj je z vozili pomembnih modelov, ki so danes narejeni od A do Ž? Na novo, vse, z novimi tehnologijami, CNC, morda celo kaj 3D printano. Kaj je z njimi? To v resnici niso starodobniki. Po definiciji mora biti vozilo staro najmanj 30 let.

? Torej, ko so nekateri pri nas delali Tomosove specialke, izhajajoč dimenzijsko in oblikovno iz fotografij, kaj so ustvarili?

EG: O tem ni nobeden nič razmišljal, kako to je. Ljudje so delali iz ljubiteljstva. Ta



ZASTOPA MOBIL SERVIS D.O.O. TRŽIČ

- EDINI PRAVI ADITIV MADE IN GERMANY,
- NEPOGREŠLJIV ZA PRAVILNO DELOVANJE MOTORJA,
- RAZGRADI OSTANKE STAREGA GORIVA IN VEŽE VODO,
- ZAGOTAVLJA 100% MOČI VAŠEGA MOTORJA!!!



NEPOGREŠLJIV OB ZAČETKU SEZONE!!

INFO TEL: 041-695-009

športni svet je zelo malo prisoten pri starodobnikih.

? Takšnemu Tomosu se bo v nekaj letih izgubila sled, da je bil narejen včeraj in kupec bo imel v rokah ponaredek. Ali ne?

EG: Načeloma gre tu za reprodukcijo in tisti, ki je pošten, bo to tudi povedal. Tisti, ki pa ni, bo skušal to prodati ... kot original.

? Ali bi lahko dali napotek nekomu, ki ima danes prihranke in ga z vseh strani silijo, naj denar v nekaj vложи in bi namesto kakšnih bitkojnov kupil veterana. Naj s seboj k nakupu vzame tehničnega komisarja, da se ne bo strašansko namolil?

EG: Na vsak način se je pametno posvetovati in od lastnika dobiti čim več informacij. Pri nas imamo tehnične komisarje za motorna kolesa, ločeno za avtomobile. Nekatere take bolj serijsko izdelane zadeve je lažje ocenjevati. Pri bolj posebnih vozilih pa je morda treba dobiti nekoga, ki se je s tem že srečal in ukvarjal.

? Ali se da pri obnovi vozila izogniti temu, da človek stopi v vse luže, ki so na poti?

EG: Da se. Mi imamo izobraževanje tehničnih komisarjev Zveze enkrat letno. Na enem od takšnih izobraževanj je bila predstavljena tudi prej omenjena Torinska listina. Opozorili smo na te usmeritve, saj so naši tehnični komisarji v stiku z ljudmi.



Edi Glavič ima v zbirki tudi nekaj Tomosov, vendar ga strast vleče k avtomobilom.

Nekdo, ki se bo lotil resnega vozila, ki ima na koncu tudi neko solidno vrednost in ga torej ne gre restavrirati samo iz ljubiteljsstva, bo gledal na to, da bo na koncu dobil, kar je vložil. Tak bo upošteval pravila in bo nekatere stvari restavriral samo v smislu konzervacije; obnovil bo, kar je nujno potrebno, in bo pustil celo barvo, ki ima sicer vidne sledi časa, ampak ne toliko, da bi bila zadeva gnila.

Če greš restavrirati enega Fička, ne boš nikoli dobil, kolikor vložiš vanj. Tu mora bit ljubezen, sentiment.

Problem pri obnovah so tudi znanja, ki so se marsikje izgubila. Nemci zelo močno propagirajo in imajo celo univerze, na katerih poučujejo restavratorstvo in stare tehnike, da vzgajajo mlade strokovnjake. V ozadju je pač dovolj interesa, dovolj biznisa.

ČISTI ŠPORTNIK
S ČISTILNIMI ROBČKI
Vulcanet®

☎ 031 550 522
✉ VULCANET.SLO@GMAIL.COM
🌐 WWW.VULCANET.SI

? Če je vozilo bolj posebno, ali se kdaj skupinsko posvetujete, preden podate mnenje?

EG: Jaz sem v naši Zvezi SVS predsednik tehnične komisije. Komisijo predstavljamo jaz, tehnični komisar za avtomobile in tehnični komisar za motorje. Po potrebi vključimo tudi zunanje, recimo pri kakšnih specialkah in dražjih vozilih. Naš predsednik Janez Uratnik je tudi sodni izvedenec za starodobna vozila. Prevar je veliko.

? Ko se pri ocenjevanju vozila tehnični komisarji dokončno izjasnite, morda ocena prizadene čustva lastnika. Ali so se torej ljudje že navadili sprejemati, da tudi nad starodobniki obstaja neka institucija z močjo?

EG: Mislim, da večinoma jaaa ... ljudem se da razložiti, če pravilno pristopiš. Naša Zveza obstaja teh 25 let in mi skušamo to izobraževanje tehničnih komisarjev peljati. Jaz kot predsednik tehnične komisije dobim vse dokumente na mizo, pogledam vsaj fotografije, ker ne morem vozila videti. Marsikdo je že dobil ocenitev nazaj, ker ni bila dovolj korektna. Morda zaradi kakšne lažne solidarnosti. Za lastnika vozila je veliko boljše, da ima pošteno in realno ocenjeno vozilo, kot da ima nek papir, ki jutri ne bo nič pomenil ali pa se mu bo kdo še smejal!

To je proces. Morda je pri nas dobro to, da nismo komercialna firma, ampak delamo iz entuziazma. Denar, ki se ga dobi za pripravo ocene, se potroši za funkcioniranje zveze, ki nima nekih želja po nakupu hiš, recimo. Nismo davčni zavezanci, torej se ve, kje je maksimum letnega budžeta. Tehnični komisarji in tudi jaz delamo to brezplačno. Smo neprofitni. Tako lahko komu rečeš 'ti, jaz za to ne dobim nič in me ne moreš kupiti'.

? Koliko pri vas stane izdaja starodobniškega certifikata?

EG: Cena gre po principu 'dajmo stimulirati malo boljše ohranjena ali boljše restavrirana vozila'. Za motorno kolo, ki dobi kategorijo A1, je cena 30 evrov. 40 evrov je B2 in 50 evrov je C3. Deset evrov razmike ni noben denar, ampak deluje vsaj moralno. Za avtomobile je za 10 evrov višja stopnica.

? Pri katerem denarju pri avtih in motorjih že rečemo, da predstavljajo 'vrednost'?

EG: Težko je to z vrednostjo postaviti. Na splošno bi rekel tako, da mora imeti vozilo tako vrednost, da se v njega splača vlagati četudi je potrebno zahtevnejše restavriranje. Če boš vanj vložil polovico tržne vrednosti in boš to dobil tudi vrnjeno, je to že tak nivo, da je smiselno. Nekatera vozila imajo že po znamki svoj pomen. Bilo je opaziti nemški potencial. To se je začelo pred desetimi, petnajstimi leti. Porsche 911, letniki tam do sedemdeset, so bili okrog 30.000 evrov. Danes je tak avto 100.000 evrov. To je neverjetno.

Za Porscheja, Mercedes, za BMW-ja danes dobiš karkoli rabiš, samo denar moraš potegniti na sonce. Ampak cene so pa tudi take, da ... imajo pa tudi svoje oddelke za restavracije. Zadaj je seveda velik biznis.

? Kaj se bo zgodilo z današnjimi vozili čez trideset let, ko se že danes v času uporabe zdrobijo plastični deli, kabli in vžigalne tuljave razpadejo ...?

EG: To poglavje ali zgodbo smo pred štiri, petimi leti v obliki študije imeli na skupščini FIVA. Ko se je začela elektronika, najprej z vbrizgavanjem, torej tam iz osemdesetih let do neke devetdesetih let, to so najbolj problematična vozila. To pa zato, ker imajo vsak po svoje rešene te elektronske zadeve. Ni še bilo nekega unificiranja. To je postalo zelo težko za vzdrževanje.

? Zadnje čase prihajajo na ušesa zgodbe o nevoznih tovarniških dirkalnih japonskih specialkah, ki so imele motorna ohišja iz magnezija, ta pa se s časom spreminja v prah. Kaj tu vaša stroka pravi? Imaš to samo še za eksponat, ker je nemogoče obnoviti, ali kaj?

EG: Vse je mogoče, vse! Poznam eno zgodbo možakarja iz Madžarske in lastnika privatnega muzeja v Nemčiji, ki je zgorel, ker je bila zraven muzeja vulkanizerska delavnica in je gorela. V požaru se je razvila takšna temperatura, da se je aluminij topil.

Zgorel je en dragocen avtomobil Mercedes. Ostalo je podvozje, ki se je zaradi toplote tudi povilo. Ostal je en del ohišja od menjalnika in motor iz sive litine. Vemo, kako je bila nekoč narejena karoserija avtomobila, lesena konstrukcija in čez potegnjena pločevina. Na Madžarskem so na osnovi fotografij in preteklega znanja naredili vse nazaj!

? Ljudje se staramo. Kaj se dogaja z zbirkami, ki so jih ljudje mukoma zbrali? Imate kakšno sledljivost, ali se prodaja ven?

EG: Bilo je kar nekaj primerov, da so ljudje umrli in so potomci to razprodali, tako ali drugače.

? Kdo se danes ukvarja z veterani?

EG: Nekaj skupin je. Nekaj je takih, ki imajo veliko denarja, pa so kupili starodobnika, da je investicija. Potem jih to celo zastrupi in postanejo celo pravi ljubitelji. Velika skupina je tistih, ki začnejo iz neke nostalgije, recimo svojega prvega vozila ali vozila staršev. In ena velika skupina je tistih, ki so imeli željo, pa je takrat v mladosti niso mogli realizirati in zdaj nabavijo vozilo, ki so si ga takrat želeli. So pa tudi takšni ljudje, ki jih zanima vse, kar je staro.

? Tudi čas nažira obnovljena vozila, ki stojijo.

EG: Seveda. Zato je tudi Fivin moto 'nekdanja vozila na današnjih cestah!' Problem je, če imaš tega preveč, ker težko vse to obvladaš. Prvi pogoj je, da mora bit prostor suh, da ni vlage! Jaz prakticiram, da na zimo kolesa zamenjam z rezervnimi, da guma ne stoji z vso težo vozila na eni točki. Po drugi strani pa je prav, da se vozilo enkrat na mesec ali na dva meseca zapelje. Ne da ga samo prižgeš, ampak da se zapelje, da se vse segreje. Ko imaš pet, šest avtomobilov ali motorjev, je to že težko. Težko je že z vidika imeti vse to registrirano, da se boš lahko peljal. ■

KAJ JE ZVEZA SVS?

Ideja o sodelovanju med starodobniškimi društvi sega v leto 1992, ko so moči združili ljubljanski klub Codelli, mariborski Veteran in primorska Balilla in organizirali nastop na ljubljanskem avtomobilskem salonu. Temu so vsako leto sledile starodobniške prireditve, število klubov je naraščalo in iz Codellija je prišla ideja o večji povezanosti, o zvezi društev, kar so uresničili jeseni leta 1997. Nekaj klubov je sicer stalo ob strani neodločenih. Preboj se je zgodil, ko je Zveza SVS pri Zavarovalnici Maribor dosegla resen popust na zavarovanje starodobnika. Vsi ljubitelji so imeli slična vprašanja: katerim pogojem mora ustrezati vozilo, da si pridobi status starodobnika, kako ovrednotiti kakovost obnovitve vozila in tako naprej. Zveza SVS je svoj položaj utrdila z vstopom v mednarodno krovno organizacijo FIVA – Fédération Internationale des Véhicules Anciens.