

FIČKOMANIJA



Fičko med letoma 1957 in 1965

Pred kratkim je minilo sto let, kar smo na Slovenskem dobili prvi avto, katerega lastnik je bil baron Anton Codelli. Sledil je bliskovit razvoj avtomobilizma, saj je danes avto že v vsaki slovenski družini. Vsak mozaik je sestavljen iz majhnih delčkov, prav tako tudi zgodovina avtomobilizma. Eden izmed teh delčkov, ki jo sestavljajo, je jugoslovanski »nacionalni avto« - fičko, ki se ga danes večina spominja z nostalgijo.

Prepričan sem, da je ta avto v svoji zgodovini vplival na družbeno, socialno in družinsko življenje njegovih prvih lastnikov, zato sem s pomočjo mentorjev, ge. Viktorije Kristan, dipl. ing. živ. teh., in prof. dr. Janeza Bogataja, izdelal raziskovalno nalogo, katere del bo sledil v nadaljevanju.

Fičkove korenine nas vodijo v italijansko tovarno avtomobilov Fiat, kjer so leta 1955 izdelali prvega fička, to je Fiat 600. Ta se po videzu ni kaj dosti razlikoval od njegovih naslednikov.

Dolg je bil 3295 mm, širok 1380 mm, visok pa 1405 mm. Prazno vozilo je bilo težko 605 kg, največja dovoljena skupna teža pa je bila 925 kg. Avto je zmožal 105 km na uro, na 100 km pa je porabil 7,5 litra goriva. Njegova posebnost je bila ta, da so se njegova vrata odpirala navzven.

Že Fiat 600 je kljub svoji majhnosti zagotavljal dovolj prostora za štiri odrasle osebe, poleg tega pa je imel tudi nekaj prostora za prtljago.

V Italiji so prodali kar dva milijona teh avtomobilov, saj so bili Italijani z njim, kljub majhnosti, zelo zadovoljni. Z njim pa niso bili zadovoljni le Italijani, temveč tudi številni Nemci, Poljaki, Čehi, Slovaki, Angleži, Španci, Nizozemci in navsezadnje tudi Jugoslovani in s tem Slovenci. Priljubljenost tega avtomobila je hitro naraščala, kar dokazujejo mnogi klubi lastnikov fiata po vsej Evropi.

Dve leti kasneje, leta 1957, so v Italiji izdelali nov tip avtomobila, ki se ni veliko razlikoval od prejšnjega, to je avtomobil Fiat 500.

Ob koncu 60. let pa je od italijanskega proizvajalca Fiat v Torinu licenco za izdelavo tega avtomobila dobila tudi jugoslovanska tovarna avtomobilov Crvena Zastava v Kragujevcu. Ta je avto izpopolnjevala in ga nekoliko na zunaj spremenila, tako da so nastali še modeli Fiat 750, Fiat 850 DE LUX in še nekateri drugi. Tudi jugoslovanski fički so bili zelo priljubljeni.

O sami zgodovini fička na jugoslovanskih

tleh nisem nič izbrskal, izvedel pa sem, da je po ustnih virih najstarejši uvožen fičko v Sloveniji iz leta 1957, ki ga danes hranijo v Celju. Fičko sedaj, žal, ni več v voznem stanju, njegov lastnik pa je gospod Piki Mirkovič.

Vloga fička v življenju prvih lastnikov

Družbena pripadnost prvih lastnikov fička

Prvi lastniki fička so bili praviloma moški, ki so imeli srednješolsko ali višješolsko izobrazbo. Bili so pripadniki srednjega razreda. To so bili predvsem tajniki, obratovodje, komercialni referenti, poklicni šoferji in obrtniki.

Prvi kupci fička so bili pripadniki srednje starostne generacije, stari od 30 do 40 let. To so ljudje, ki so takrat že nekaj časa delali in si s tem že zagotovili osnovni družbeni in finančni položaj, poleg tega pa so bili še dovolj mladi in pogumni, da so bili dovtetni za novosti. Te se vedno najprej pojavijo v mestih, zato so tudi naši intervjuvanci izhajali iz mesta.

Letnica nakupa fička intervjuvancev se spreminja v letih od 1957 do 1965, s to letnico pa tudi razlike v čakalni dobi.

Prvi lastniki fička so bili lastniki italijanskih fičkov, ker takrat še ni bila organizirana avtomobilska trgovska mreža in bi morali po jugoslovanske fičke v Kragujevac. Na jugoslovanske fičke je bilo treba čakati od šest mesecev do enega leta.

Zaradi dolge »čakalne dobe« kupci tudi niso mogli izbirati barve in je bila na začetku manj pomembna. Sčasoma so se razmere izboljšale. Kasneje so bili tudi laže dostopni, ker jih je bilo možno kupiti tudi na sejmu in pa prek oglasov.

Največ ljudi je fička kupilo z gotovino, nekaj pa jih je za to uporabilo kredit. To, da

so že v 60. letih »izkoriščali« kredite, glede na slabe izkušnje pred drugo svetovno vojno, ko so ljudi vodile v propad odušene obresti, me je zelo presenetilo.

Zanimiva pa je ugotovitev, da so bili nekateri takrat še finančno odvisni od staršev, ki so jim financirali nakup avtomobila.

Avto so največkrat začeli voziti lastniki (moški), samo v enem primeru je imela izpit najprej žena. Po vsej verjetnosti ima tu vlogo značaj človeka.

Vsi so se vožnje učili sami, s pomočjo prijateljev v svojem avtomobilu, razen tistih, ki so hodili v posebno šofersko šolo v stari Kraljevini Jugoslaviji, ki je trajala šest mesecev, in tistih, ki so izpit naredili v vojski.

Današnje oblike avto šole takrat še niso poznali, izpit pa so morali delati pred posebno komisijo, tudi tisti, ki so ga že pridobili v vojski ali v Kraljevini Jugoslaviji. Ženske pa niso hotele dosti zaostajati za moškimi, zato je kar precej žensk kmalu naredilo izpit.

Vpliv na družinsko življenje

Povprečen kupec fička v Sloveniji je bil družinski človek. Skoraj vsi so kupili avto za potrebe družine. Avto jim je omogočil večjo mobilnost, krajše izlete, morje, toplice, družinske piknike. Nekateri so izlete razširili kar po vsej Evropi.

Kakšen vpliv je imel fičko na družino, priča zanimiv dogodek: V neki družini so predstavili leto šolanja otroka, da so lahko svobodno in nemoteno potovali. Morda je to vplivalo na še vedno »veliko« popotno žilico tega otroka!

Lastniki fičkov so bili dobrodošli gostje na porokah, saj so avtomobile uporabili za prevoz mladoporočencev, predvsem pa za prevoz starejših in onemoglih ljudi. Običaj je bil tak, da sta se na začetku peljala mladoporočenca, za njima je šla peš kolona, za njimi pa so se peljali ostareli in onemogli. Avto je bil okrašen s cvetjem, obvezno pa je bilo hupanje, ki je bilo na porokah znamenje veselja. Podoben spreved je bil tudi na pogrebi.

Fičko je služil tudi v »reševalne« namene, za prevoz bolnikov in poškodovancev v bolnišnico. Manj so ga uporabljali za prevoz ljudi v cerkev. Morda je na to vplival takraten negativen odnos do Cerkve, izjema je bil le en intervjuvanec, ki so mu starši dali denar za avto, da jih bo vozil na Brezje. Prej so za to uporabljali taksi.

Sočasno s fičkom pa se je v Sloveniji pojavila tudi avtomobilska transverzala.

Ta je povezovala posamezne pomembne točke na različnih koncih Slovenije.

Del te transverzale je vključeval Predel, Vršič, Koper. Potek transverzale pa na AMD ni bil dosegljiv, zob časa pa je zameglil v spominu intervjuvancev tudi druge dele transverzale. Vsakemu, ki mu je uspelo prevoziti to pot, je AMD podelil kovinsko značko, ki so jo ponosni lastniki pritrtili na masko vozila.

Po tej poti so v začetku razvoja TGO Gorenje skupno, v strnjeni koloni, vozili tudi fički, katerih lastniki so delali v tem podjetju in tako prvokrat reklamirali to podjetje. Sestavni del reklame je bilo veliko belo platno, ki je prekrivalo streho in zadnja okna. Na platnu je bilo veliko reklamno geslo - Gorenje-Velenje. Da bi pritegnili pozornost ljudi, je bilo obvezno hupanje.

Kot poseben dosežek vsakega lastnika fička je bil vzpon na vrh Großglocknerja.

Pomemben dan za fičke je bil, ko sta se leta 1964 na isti dan, ob istem času, na vrhu Großglocknerja srečala dva slovenska fička. To je velik dogodek, kajti samo nekaj let si lahko med vožnjo iz Celja v Ljubljano srečal samo pet avtomobilov.

Prihod fička je pomenil velik dogodek, ne le za družino, temveč tudi za cel stanovanjski blok, v katerem je lastnik stanoval. Tako so nekemu lastniku sostanovalci postavili posebno »garažo« pred blokom. Drugi lastniki so avto ponosno parkirali pred stanovanjem, le eden pa si je sam naredil posebno garažo. Zanj je uporabil izpraznjeno vinsko klet. Zanimivo je, da ta garaža, le delno spremenjena, še vedno služi svojemu namenu.

Obrtniki so avto uporabljali predvsem za nabavo živil in pijače v gostinske namene.

Veliko meščanov izhaja iz kmečke populacije, zato jih je veliko uporabilo fička za prevoz ozimnice od svojih sorodnikov s podeželja. Ozimnica sta bila predvsem krompir in jabolka. V ta namen so uporabili prtljažnike na strehi.

»Največja dovoljena obremenitev je za fička bila 310 kg, na njegovi strehi pa je bilo dovoljeno prevažati do 40 kg.« (Avto, 1973, str. 45)

Velik pomen fička kažejo tudi fotografije iz tistega obdobja. Vedno slikan so ga fotografirali z družinskimi člani, z lastnikom avtomobila na nenavadnih in posebnih krajih.

Zunanji in notranji dodatki fička

Zgodnji lastniki niso naredili velikih opaznih zunanjih in notranjih sprememb. Predvsem zato, ker so bili dodatki najprej težko dosegljivi. Marsikatera sedežna prevleke so zato zašile pridne gospodinjske roke.

Kasnejši lastniki so dodatke kupovali predvsem v Trstu. Z nakupom dodatkov so hoteli izboljšati zunanji in notranji videz avtomobila. S tem so še dodatno, čeprav velikokrat nevede, pritegnili pozornost ljudi. Iz tega lahko tudi sklepamo, kako ponosni so bili na svoj avto.

Veliko več pozornosti so posvečali spremembam v notranjosti, manj pa zunanosti.

Zunanost so krasili z dodatki, ki so jih največkrat kupili v Trstu.

Najbolj priljubljene so bile sprednje maske in meglenke.

Na steklo so lepili različne nalepke. Najpomembnejše se bile zagotovo Großglockner, s katero so ponosno poudarjali vzpon in vzdržljivost svojega avta, Abarth, ki je bila simbol moči in hitrosti, ter različne druge nalepke, med njimi tudi nalepke glavnih mest Evrope. Te so kupili na potovanjih po Evropi. Nalepke so imele precejšen pomen pri dokazovanju raznih podvigov lastnika fička.

Večji pomen in čar pa so temu avtomobilu dale predvsem notranje spremembe. Ljudje so ga notranje spremenili po vsej verjetnosti zato, ker so bili dodatki bolj poceni, imeli so na voljo več različnih stvari in te so bile lažje dosegljive.

Še enkrat je treba omeniti doma izdelane sedežne prevleke. Kupovati so jih začeli šele pozneje.

Velikokrat so avto polepšali tudi s tem, da so mu dodali posebno kovinsko ograjico za prtljažnik, na police pa so postavljali pse s kimajočo glavo in doma narejene prtličke ali pa celo manjše okrasne blazine z različnimi izvezenimi motivi.

Na ogledala in stranska okna so obesili tudi ljubkovalne igrače, največkrat medvedke in manjše punčke, velikokrat pa so se tam znašle tudi manjše podkve za srečo. Te naj bi lastnika in avto po ljudskem izročilu varovale nevarnosti in nesreč.

Ljubitelji živali in lovci pa so v fička vnesli dodatke, povezane z njihovo dejavnostjo. Tako so se v avtu znašli različni »živalski dodatki«. Pavje perje so največkrat zataknil kar za prostor, kjer so shranjevali voziško dovoljenje.

Lovci so dali v avto tudi manjše trofeje, na

katere so bili še posebej ponosni.

Vanji so dajali celo lisičji rep, ki je ponavadi visel z vzratnega ogledala ali pa manjšo zajčjo kožo, ki je »krasila« zadnjo polico.

Mnenja prvih lastnikov o fičku

Mnenja prvih lastnikov o fičku so si zelo podobna. Kupili so ga zato, ker takrat zanje boljši avtomobili niso bili dosegljivi. Vsi intervjuvanci so navedli nekaj dobrih in slabih lastnosti fička.

Kot slabost fička so največkrat navedli slabe prestave. Intervjuvanci so menili, da so bile pretrde.

Kot slabost so omenili tudi, da je bilo za avto težko dobiti nadomestne dele, saj so jih morali iskati predvsem v Italiji in Avstriji. Fičko je imel tudi premajhen prtljažnik.

Eden največjih problemov pa je bil, da je bil za družino precej neudoben. Ker so bile nekatere družine velike, se niso mogli vsi naenkrat voziti v avtomobilu. Tako se je dogajalo celo to, da sta starša sama odšla na izlet ali pa na kopanje v toplice, otroci pa so morali ostati doma.

Intervjuvanci so se pritoževali predvsem nad tem, da je bil zelo slabo oziroma površno izdelan.

Najpomembnejšo prednost fička sem omenil že večkrat. Zaradi nizke cene je bil dokaj lahko dosegljiv avto tistega časa. Pravzaprav naj bi spadal celo med pet najcenejših avtomobilov, njegovo vzdrževanje pa ni bilo drago.

»Porabil je samo 6,5 litrov goriva na 100 km.« (Avto, 1967, str. 16)

Vsakdo ga je lahko z malo tehničnega znanja kar sam popravil. Takšen, kakršen je bil, je lastnikom omogočal, da so mu za dvakrat podaljšali življenjsko dobo.

Bil je najprimernejši avto za tistega, ki se je šele seznanjal z vožnjo, tehniko in drobnimi opravili.

Fičko je zaradi majhnosti omogočal tudi vožnjo po številnih brezpotjih, lastnik pa ni imel težav pri iskanju parkirnega prostora. Vsi intervjuvanci so pohvalili tudi njegovo izredno trpežnost. Zelo dobro je premagoval težje vzpone, čeprav je marsikdaj tudi »zakuhal«. Bil je dober za vožnjo v hribe in po snegu.

Ugotovil sem, da je to eden redkih avtomobilov, ki se predvsem zaradi svojih dobrih lastnosti, ekonomičnosti, majhnosti, priročnosti in majhnih stroškov vzdrževanja, še žilavo upira, da ga ne bi odvrgli med staro železo.

Fičko nekoliko drugače

Fička sem predstaviti želel nekoliko drugače.

Verjamem, da so z njim skušali doseči neverjetne rekorde, vendar uradno o tem nisem našel ničesar napisanega. Za iskanje informacij med ljudmi pa mi je že zmanjkalo časa, pa tudi energije.

Mislim, da so avto kasneje skušali spremeniti predvsem po zunanosti, kot sta to storila dva mariborska študenta.

Pred tridesetimi leti so fički »kraljevali« na cestah, pred petnajstimi jih je bilo še ogromno, danes pa lahko opazimo le še osamljene primerke, njihovi sedanji lastniki pa pogosto pravijo: »Nimam avta - imam samo fička.« (Avto, 1973, str. 40)

Viri in literatura:

Ustne vire pomeni 11 neimenovanih, anonimnih intervjuvancev, ki so bili med letoma 1957 in 1965 lastniki prvih fičkov na Slovenskem.

HIMMELREICH, B. (1992): Prva desetletja avtomobilizma na Celjskem, Osrednja knjižnica Celje

JOKIČ, B. (1998): Padec »sanjskega mesta«, v: Delo, Ljubljana

Knjiga o avtu (1978): (ur.: Matija Dermastja), Ljubljana

KONDIĆ, M., ČORIĆ, D. (1973): Zastava 750, Beograd

NIKOLIĆ, M. (1977): Že slutimo favorite, Ljubljana

NIKOLIĆ M. (1973): Konec goljufij s školjkami, Avto Ljubljana

PORAZNIK, J. (1988): Stari avtomobili, Ljubljana

SITAR, S. (1988): 100 let avtomobilizma na Slovenskem, Ljubljana

SITAR, S. (1997): Z vozili skozi čas, Ljubljana

ŠPEHAR, U. (1997): 600 - številka naših sanj, Kranj

von MENDE, H.U., DIETZ, M. (1994): Kleinwagen, Benedikt Taschen Verlag GmbH, Koln