



# Aristokratski ljudski zvezdnik

Od motorja z notranjim zgorevanjem do elektromotorja

ALEŠ KOVAČIČ



## Da solex

svoje obdobje ponovnega rojstva doživlja prav v času vsesplošne krize, ni glede na njegov prvotni vzrok pravzaprav v ničemer presenetljiv podatek. Solex, kolo z motorčkom, je namreč otrok, ki ve, kaj pomeni živeti v času pomanjkanja, lakote in revščine. Če upoštevamo dejstvo, da živimo v najbolj neugodnih časih od druge svetovne vojne naprej, časa, ko sta Francoza Marcel Mennesson in Maurice Goudard začela snovati prvega solexa, je aktualni brezperspektivni čas vsesplošne apatije idealen trenutek za veliki *back to the future* te dvokolesne preproščine. Toliko bolj, če upoštevamo dejstvo, da zadeva ob tem doživlja izrazito preobrazbo iz poceni prevoznega sredstva za množice v petično prevozno sredstvo za premožne pomembneže, ki jim trdi časi predstavljajo kvečjemu nevšečnost v obliki nekoliko manj spokojnega spanca.

Kot vojni otrok, rojen v pomanjkanje ter uničenje druge svetovne vojne in iz njiju, je solex predstavljal smiselno alternativo za tiste, ki niso imeli dovolj, da bi si lahko privoščili kaj drugega kot kolo. In ker se je v dvajsetem stoletju pač spodobilo, da ima vse, kar se sliši še tako oguljeno, tudi najjasnejši simbol človekovega podjarmljenja naravnega sveta – motor z notranjim zgorevanjem –, ga je kajpak imela tudi ta dvokolesna stvaritev. S tem sta snovalca, pa naj se sliši še tako oguljeno, ujela duh časa. A prav zamenjava arhaičnega smrdljivca z elektrificiranim pogonskim odrešiteljem z oglikom zafiksane civilizacije je tisti ključni moment, ki izvirnika s stališča ciljne skupine jasno loči od njegove moderne interpretacije. To je pomensko namreč ključen preobrat. Kolo z

elektromotorjem namesto ropota ter svinjanja s fosilnimi gorivi – zaved, ki so bile *hip, kul ter in* v neki pradavnini mobilnosti, ko so razcapane in labilne množice v tovrstnih masovnih manifestacijah modernizacije še našle kakšno uteho – za dobrih 1500 evrov petičnežem, ki si lahko privoščijo vse, samo čiste vesti ne, obljublja neslišno vožnjo v brezmadežno ter neoporečno prihodnost osebne mobilnosti.

Saj niti ni čudno, da je po aristokratski zaplembi simbola ljudske motorizacije Evrope – Volkswagrovega hrošča –, ki si ga po novem lahko privoščijo le redkokateri povprečnež, zdaj prišlo še do rubljenja starodavnega katalizatorja motorizacijske evolucije običajnih biciklov. Pravzaprav se lahko upravičeno hujujemo, na koga ali kaj, hudiča, čaka ameriški Ford s svojim legendarnim modelom T? A mislite, da bo simbol osvoboditve delavstva njegovih bipedalnih spon v času dokončnega razvrednotenja meznega dela kar takole ostal zamrznjen v času motorizacijske zgodovine in s tem tudi v domeni patetičnih proletrcev? Če za reinterpretacijo ikonografije in simbolizma napredka množic obstaja primeren čas, potem je to brez dvoma obdobje krize, saj se je s praznim želodcem in denarnico le malokdo

spособen razburjati v kakršnem koli omembe vrednem časovnem obdobju in s temu primerno silovitostjo.

In kako se je začel vzpon tega francoskega kolesarsko-motorističnega Robina Hoda, ki je sčasoma prav po kvizlinško zatajil svoje ljudsko zvezdnitvo? Po šestih letih »prckanja« omenjenih možakarjev po številnih prototipnih različicah solexa kolesa z motorjem. Sprva jih na dan izdelajo približno petnajst, prodajajo pa za 13.600 takratnih frankov, kar je manj od minimalne plače v Franciji. Čez dve leti jih izdelajo 25.000, leta 1949 pa že 36.000. Sorazmerno s povečanjem povpraševanja se vzpenja tudi njegova cena, saj se ta v nekaj letih povzpne na kar 32.500 frankov. A cena kucev na odvrta, ampak ravno nasprotno. Povpraševanje po praktičnem in vzdržljivem prevoznem sredstvu namreč iz leta v leto vztrajno narašča. To odraža tudi širjenje proizvodnje, saj solexe v začetku petdesetih izdelujejo v treh tovarnah po Franciji, desetletje pozneje pa že v petih. Prvo večjo spremembo predstavijo leta 1954, ko na trg zapelje model 330 z motorjem z delovno prostornino 49 kubničnih centimetrov in prvimi zunanjim

določevalcem povzpetnika: kovinsko ploščo, ki je voznika ščitila pred izlivanjem olja iz agregata. Konkretnije modifikacije na motorju najavi model 1010 z novim valjem, izpuhom in zračnim filtrom, medtem ko z 287.119 prodanimi primerki leta 1967 solex že dobiva osnovne poteze družbenega fenomena, če ne že kar gibanja.

A tako kot je v navadi pri tovrstnih velikih družbenih idejah, se je vse skupaj sesulo kot hiša iz kart, ko je preminul eden izmed njegovih glavnih promotorjev Félix Goudard, ki je kolo z motorjem ponesele v kar 70 držav. Leta 1974 izdelovalca zdaj že legendarnih koles z motorjem Velosolex prevzame Renault, ki večinski delež v družbi že naslednje leto proda družbi Motobecane. Ti prekinajo proizvodnjo nekaterih obstoječih modelov, medtem ko edini preživeli model 3800 od takrat naprej predstavlja *one man band* prodajno listo francoskega proizvajalca. Tega nekoliko kasneje prevzame japonska Yamaha, solexe pa v obratu v Saint-Quentinu v Franciji izdelujejo samo še do leta 1988. V svoji več kot trideset let trajajoči karieri je kolo z motorjem povsem nevsiljivo in brez pompa preraslo v enega izmed najbolj prepoznavnih zunanjih označevalcev »francoskosti«. Približno tako kot bageta, baretka, nonšalanca in kljukasti nosani.

Upoštevajoč osem milijonov prodanih primerkov je solex v nekaj desetletjih postal globalni ambasador francoskega razumevanja praktične dvokolesne motorizacije, ki ga je leta 2004 ponovno oživilo še eno francosko podjetje. Novo kolo z elektrificirano predpono e v svojem nazivu, elektromotorjem in štirikilogramsko litijsko baterijo razvije hitrost 25 km/h, medtem ko ima Pininfarina nova novodobna interpretacija solexa dovolj električnih zalog za premagovanje poti od 25 do 40 kilometrov. Petinštiridesetkilogramsko kolo, ki lahko premaguje do sedemdesetstote vzpona, je po novem mogoče priključiti na električno omrežje, pri čemer se njegova baterija v celoti napolni v osmih urah. Solexovi preporodovci so se tako rekoč spomnili na prav vse, kar zahteva enačba oživiljanja ikone: romantični pridih »dobrih starih časov«, ki to niso, saj v resnici niti nikoli niso bili, pomanjkanje oblikovalske inovativnosti oziroma retro dizajn ter alternativno obliko pogona, ki je v tem primeru kar dvojen. No, pri tem so pozabili samo na manjšo podrobnost – da je ime solex vsekakor ljudska blagovna znamka in da je z njim povezana saga o uspehu pravzaprav ponarodela pripoved. ●

## Mozaik

### Alessi v Münchnu



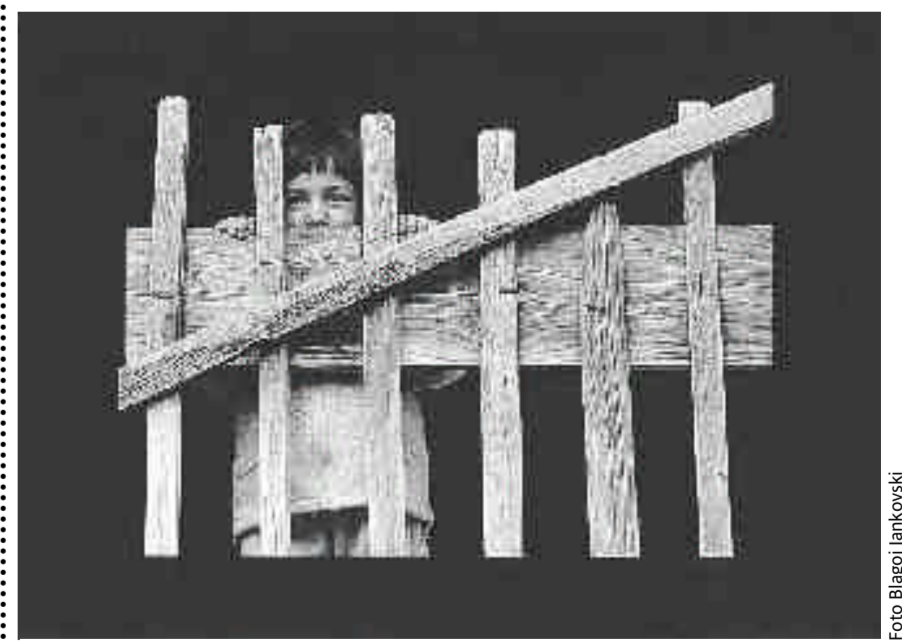
V muzeju Neue Sammlung v Münchnu so pred dnevi odprli razstavo italijanskega oblikovanja Oggetti e Progetti – Alessi: storia e futuro di una fabbrica del design italiano (Predmeti in projekti – Alessi: zgodovina in prihodnost tovarne italijanskega oblikovanja). Razstavo je odprl sam ustanovitelj Alessija, Alberto Alessi, skupaj z legendo italijanskega oblikovanja Alessandrom Mendinijem. To je retrospektiva tridesetih let italijanskega oblikovanja, z žariščem, ki ga predstavlja osrednji igralec na tem prizorišču, podjetje Alessi, ki se je v svetu proslavilo s svojimi srebrnimi čajniki, kafetjerami, ožemalniki in drugimi drobnimi izdelki za dom. Alessi je v več kot 80-letni zgodovini sodeloval s številnimi znanimi oblikovalci, kot so Alessandro Mendini, Ettore Sottsass, Richard Sapper, Michael Graves, Philippe Starck, Alessandro Medini, Stefano Giovannoni, Jasper Morrison ... Razstava bo odprta do 19. septembra.

## Enota v Dessi



V ponedeljek so v galeriji Dessi v Ljubljani odprli razstavo del arhitekturne skupine Enota z naslovom Naravni sistemi. Enota je sodobna arhitekturna praksa, ustanovljena pred enajstimi leti, ki goji raziskovalen pristop k oblikovanju prostora. Delo skupine arhitektov, zbranih ob partnerjih Deano Lahu in Milanu Tomacu, temelji na skupinskem pristopu k izpeljavi arhitekturnih projektov. Biro Enota se je v slovenskem prostoru uveljavil zlasti z moderno in inovativno zasnovano hotela Soteila in termalnega parka Orhidelia v Olimjah v Podčetrku. Za Enoto je sleherni projekt celovita zgodba, ki jo sestavljajo enota za enoto v kompleksen arhitekturni algoritem. Njihove rešitve so vselej preplet raziskovanja, reinterpretacije in razvoja oblikovnih, organizacijskih in socialnih prvin ter študije vpetosti objekta v okolje. Razstava Naravni sistemi je izbor dvanajstih projektov iz zadnjih let. Na ogled je šest realiziranih in šest še nerealiziranih projektov, ki se razlikujejo po velikosti, programu in zakonitostih prostora okoli njih. Izbor ponuja celovit pregled nad delom arhitektov Enote ter ilustrira, kako enovit, inovativen pristop pri reševanju zadanih nalog vodi v raznolikost arhitekturnih rešitev. Razstava bo odprta do 24. junija.

## Portret 2010



V ljubljanski Galeriji Furlan so pred dnevi odprli mednarodno razstavo črno-belih fotografij Portret 2010, nastala pa je pod pokroviteljstvom Mednarodne zveze za fotografsko umetnost FIAP. Na letošnjem natečaju je sodelovalo 350 avtorjev iz 39 držav s 1369 fotografijami. Tričlanska žirija fotografov v sestavi Manfred Taschwer, član EVÖAV (Avstrija), Herman Čater in Janez Korošič, oba EFIAP in mojstra fotografije Fotografske zveze Slovenije, je izmed vseh del na razstavo uvrstila 179 fotografij ter podelila tri nagrade in šest diplom. Pri ocenjevanju se je komisija osredotočila na portretirance, ki jih ustvarjalci niso posneli v izrazitejših čustvenih razpoloženjih ali pri opravljanju del, kot je le dokumentiranje nekega poklica ali opravila. Pri nagrajenih posnetkih gre predvsem za portretne fotografije, modeli pa delujejo naravno in ne dajejo očitnega vtisa, da »pozirajo«. Prvo nagrado je prejel Adam Scathmary-Kiraly iz Madžarske, žirija pa je diplomu podelila tudi fotografiji deklice Blagoja Jankovskega iz Makedonije. Razstava bo odprta do 18. junija.