

A close-up photograph of a car's side mirror and window frame. The mirror is rectangular and mounted on a metal arm. The window frame is visible to the right. The background is blurred, showing a road and some foliage.

FIČKO PO JUGOSLAVIJI

Zvezda
domačega avtomobilizma
med cestami in spomini

Martin Pogačar





zbirka
kulturni
spomin



LARI, MILI IN VALU

FIČKO PO JUGOSLAVIJI

Zvezda
domačega avtomobilizma
med cestami in spomini

Martin Pogačar

KAZALO

FIČKO PO JUGOSLAVIJI

- 7 ZAHVALA
9 PRIPRAVA NA VOŽNJO ...
14 KAM GREMO?

Prva ...

JUGOSLOVANSKA AVTOMOBILSKA KRAJINA IN INDUSTRIJA

- 36 Obrisi jugoslovanske avtomobilske industrije
41 Zavodi Crvena zastava
51 In drugi proizvajalci ...
56 Jugoslovanska avtomobilska krajina

UVOD V AVTOMOBILNOST
ZDRAVKO DUŠA

Sklopka ...

NEKAJ MALEGA ZA TEHNO(FIČKO)STALGIKE

- 75 Tehnična izkaznica
77 Skice iz Fičkovega abecednika

PLEH FIČKA
TANJA RADEŽ

90 Druga ...

POSREDOVANA PRETEKLOST: OSEBNE PRIPOVEDI IN MEDIJSKA OKOLJA

- 96 Fičko iz pripovedi
102 S platen in malih zaslonov
119 Avtomobilska ljubezen med algoritmom in cesto
141 Miniature, umetnost in oblikovanje podob nekdanje ikone

JUGO NE TRAJE DUGO
HANNAH MARSHALL

158 Tretja ...

POŠRAUFANA SEDANJOST: MED CESTO, GARAŽO IN MUZEJEM

- 166 Avto, muzej in tehniška dediščina
172 Kragujevac: iskanje izgubljenega muzeja, ki ga nikoli ni zares bilo
178 Muzeji na kolesih
196 Zgodba o malem oranžnem avtu

204 Rikverc ...

IN POGLED ČEZ RAMO

212 Obvezna oprema ...

214 Opombe 225 Literatura 230 Seznam fotografij in grafik
234 Imensko in stvarno kazalo

ZAHVALA



Stvari, predmeti, pripovedi, podobe, zapisi, gibljive in negibljive slike, zvoki, misli, ideje in zgodovine, vse mogoče preteklosti, najbolj osebne sedanosti in zamišljane prihodnosti so del čutnega in imaginativnega ozadja tega pisanja, ki ga je peljala draž skrivnostnosti starega. Zgodbe o stvareh in predmetih so skrite v molekulah kovine, v okruških propadajočega skaja, v koscih, teksturah in vonjih, razpokah, udrtinah in rji, pa tudi v prasketanju starih zvočnih posnetkov in trepetanju podob na platnu, med ničlami in enkami algoritemskih kod, med smehom in globoko v tišinah. Zato najprej hvala minulemu, ki se vedno znova prisedanja.

Knjiga, taka kot je, ne bi bila napisana brez pogovorov, komentarjev in pripomb bralk in bralcev, Tanje Petrović, Ane Hofman, Nine Vodopivec, Jerneja Mlekuža, Jovane Mihajlović Trbovc, Borisa Brovinskega, ter recenzentov Petra Stankovića, Ota Lutharja in Jureta Gombača, ki so pomembno prispevali k oblikovanju in izostritvi pogleda. Prav tako je ne bi bilo brez (n)ostalgičnega oblikovalskega posega Tanje Radež in jezikovnega prečiščenja Tadeja Turnška.

Na koncu se zahvaljujem vsem, ki so z menoj delili svoje zgodbe in izkušnje, predmete in misli. In vsem znanim in neznanim pripovedovalcem, igralcem, režiserjem, fotografom, bloggerjem, forumašem, šoferjem, ljubiteljem starodobnikov in muzealcem, da so na filmske trakove, brezpotja interneta, v garaže, na ceste in v muzeje, v čustva, besede in misli, ujeli in prelili svoje spomine in strast in ljubezen. Med njimi zlasti Hannah Marshall, Snežani Anđelković, Jožetu Hribarju, Dušanu Žbogarju, Darku in Marku Miladinoviću, Nikoli Konatarju, Petru Igrutinoviću, Zdravku Duši, Tomažu Alaufu in Maretu Mutiću.

PRIPRAVA NA VOŽNJO ...



»Fičko mu je zlezel pod kožo«

»Pijan se je zaletel v Fička: voznik mrtev«

»Fičko, neminljiva ljubezen«

»Druženje s Fičkom in spomin na lepše čase«¹

»Legendarni fičko se ne da«²

»Fičko je avto naše mladosti«³

»Policistu na meji padel v oko fičo«⁴

Naslovi časopisnih člankov in spletnih novic kažejo, da pri vprašanju življenja fička po Jugoslaviji ni nobenega misterija. Kot bi, s pogledom izpod čela, rekel Danilo Stojković v filmu *Maratonci tečejo častni krog* (Maratonci trče počasni krog; Slobodan Šijan, 1982), stoječ nad odprtim grobom, kamor se je zvrnil stari oče: »Živ je.« Čeprav je država razpadla, čeprav se je tovarna, kjer so fička izdelovali, »vrnila« k Fiatu, svojemu polstoletnemu investitorju, in se je ta združil z ameriškim Chryslerjem v Fiat-Chrysler, čeprav so ceste preplavili avtomobili, ki svoje predhodnike prekašajo po zmogljivosti in varnosti. Čeprav je marsikateri zgnil, končal v gozdu ali reki ... fičko živi.

Ne politika in ne rja, ne spreminjajoči se estetski kriteriji, niti pričakovanja in zahteve voznikov ter tehnološko inoviranje avtomobila niso uspeli materialno ali simbolno pokopati fička. Če hočemo ali ne, fičko ostaja z nami, ne samo

zaradi vzdržljivosti in »upora« materiala v boju z zobom časa, ampak tudi zaradi osebnih investicij v njegovo zgodbo, ki je velikokrat del intimnih zgodovin, in v preteklost države, ki je, med drugim, vendarle uspela vzpostaviti tudi dokaj zgledno avtomobilsko industrijo (in je spet del intimnih zgodovin).

Fička lahko vidimo kot gonilo in izraz t. i. ostalgije⁵ jugoslovanske avtomobilske industrije in oblikovanja, osebnih spominov in popkulturnih ter vsakodnevnih rab. Je vozilo, v katerem se poleg ljubiteljev še danes vozijo tudi vinogradniki in marsikdo, ki »boljšega« avta noče ali si ga ne more privoščiti. In z rabo dajejo predmetu ne samo novo življenje, ampak tudi moč, da ta predmet deluje na okoličico in na posameznika. Hkrati pa fičko v relativno majhnem prtljažniku v postjugoslovansko prihodnost vozi kovčke spominov, kolute migetajočih podob in algoritme ujete zvoke motorja, zapiranja vrat, neuspešnega »kurbljanja« ... Paradoksalno, v tehničnem smislu je fičko *komaj-še-avto*, v simbolnem pa še danes predstavlja arhetip motorizacije jugoslovanskega prostora in pomemben del v življenjih ali spominih posameznikov, družin, skupnosti.

Zato je fičko fenomen, ki si zasluži pozornost in podrobno obravnavo tudi 60 let po rojstvu in 30 let po tem, ko je s proizvodnih trakov pripeljal zadnji. Življenje tega avtomobila po Jugoslaviji namreč odpira vrsto vprašanj, ki se ne tičejo zgolj zgodovine tehnike in industrije ter industrijske in tehniške dediščine, pač pa tudi osebnih in skupnostnih, posredovanih in obdelanih in »nafriziranih« spominov ter širših tematik, povezanih z odnosom postsocialističnih družb do jugoslovanske preteklosti. Pri tem je treba vedeti, da se je s »fenomenom fičko« že konec 1970-ih, se pravi globoko v socializmu in času fičkovega prvega življenja, ukvarjal Igor Mandić. Obravnaval ga je precej ironično, čeprav ne prezirljivo, a vprašanje njegovega obstoja kot nacionalnega vozila je bilo odprto: »[N]ekaterim se zdi, da je ‚Fičko‘ že odigral svoje [in] so ‚Fičku‘ že zdavnaj obrnili hrbet. [...] Tako se hrbet obrača siromašnim prednikom, ki so veliko žrtvovali za naš napredek, v zahvalo pa od svojih potomcev dobijo ravnodušnost in sram.« Iz zapisa veje (samo)kritičen pogled, ki deluje tudi skozi primerjavo s tujimi avti, zaradi skromne prostornine, zaradi izgleda in oblikovanja, pa tudi zaradi simbolne prtljage: »Vsaka nacija ima tak avto, kakršnega lahko ima: mi smo si do danes zaslužili (samo) ‚Fička‘«. Kljub temu dodaja:

[Fičko je] naše okno v svet: on nas je postopoma uvedel v visoko družbo, čeravno skozi mala vrata. Kot reven sorodnik s podeželja »Fičko« sili tja, kamor ga nihče ne vabi: na dirke, na parkirišča velikih inozemskih mest, kjer ga zakrivajo široka pleča njegovih bogatejših sorodnikov, v širni, beli svet. »Fičko« poleg tega sodeluje v tisti mednarodni maniji »potovanja zaradi zadovoljstva« (Bellamy Partridge), maniji, ki se bistveno razlikuje od nekdanjih potovanj pretežno zaradi potreb. Avtomobil je konjiček sodobnih nomadov, in če so veliki inozemski avtomobili plemeniti žrebci in tekaški konji, potem je »Fičko« skromno kljuse, ki pa se mu vendarle ni treba sramovati svoje vzdržljivosti in želje po tekmovanju.⁶

Ko na fička pogledamo takole, v širši perspektivi, vidimo, da se iz izpušne cevi valijo prepletajoče se teme in vprašanja, ki so tudi na začetku 21. stoletja še vedno – in vedno znova – relevantna. Kaj nam, meni, tebi pomeni fičko danes? Kaj pomeni in predstavlja ljubiteljem, »odraslim otrokom«, ki so v njem preživeli del življenja ali ga celo spočeli oziroma začeli? Kaj danes narediti z avtomobilskim poglavjem jugoslovanske tehniške dediščine? Je dovolj muzej, morda domača garaža? Kako je z ohranjanjem dediščine v medijskih krajinah? Kakšna je vloga razpada Jugoslavije in vzpostavitve novih držav pri definiciji in ohranjanju (industrijske) dediščine na širšem postjugoslovanskem prostoru? Ali je nacionalizacija preteklosti nujna in ali je vedno ustrezna? Kakšen je odnos med ljubiteljskimi in muzejskimi praksami ohranjanja dediščine? Kdaj se pravzaprav začne (avtomobilska) dediščina, takrat, ko avto dokončno obmiruje v muzeju, ali lahko govorimo tudi o živih muzejih in živi dediščini? In končno, zakaj avto predstavlja tako močno vez s preteklostjo oziroma kako se skozi avto preteklost »prisedanja«? Zakaj je, pravzaprav, fičko na nek način *avto-spomín*? Je fičko danes ikona nekega političnega sistema, kulturnega okolja, družbene ureditve? Sploh ne? Samo to, ali še kaj drugega?

Fičkov že dolgo ne izdelujejo več, država, kjer so bili rojeni, je umrla. In čeprav fičko že dolgo ni več resen avto, ostaja na začetku 21. stoletja predmet in simbol časa, ko je prejšnja domovina rasla in se razvijala, ko se je iz tako

rekoč predindustrijske, pretežno agrarne predvojne družbe po drugi svetovni vojni razvila v s(p)odobno evropsko potrošniško družbo. Obenem je simbol časa, ko se je staro pospešeno umikalo novemu in ko to staro vseeno še ni bilo dovolj staro, da bi bilo »dobro staro« (kje je že ta meja?). Fičko je zapuščina časa, ko je avtomobil, nekoč prevozno sredstvo bogatih slojev, postal nepogrešljivi del vsakdanjega življenja množic, s tem pa tudi pomemben določevalec razumevanja sveta okoli nas in nenazadnje generacijskosti, spolne emancipacije in avtonomnosti, ter družbenosti na splošno.⁷

Fičko v mnogih zgodbah ostaja pomemben del preteklosti in sedanjosti, včasih glorificirane in mitizirane, drugič problematizirane in razvrednotene. S tem se kaže tudi kot predmet, ki razkriva težave socializma in postsocialistične sedanjosti. Zlasti tam in takrat, ko ekonomska situacija preglasi zavestno, profesionalno ali ljubiteljsko odločitev za »staro«. Prav zato lahko avto razumemo kot predmet, s katerim posredovanje, ubesedovanje, loščenje in obnavljanje predmetov in podob o (in iz) preteklosti pelje v emocionalno nabito pripoved o sedanjosti.

S to knjigo poskušam vsaj približno osvetliti fenomen življenja fička po Jugoslaviji, v vsej pestrosti in kompleksnosti »aktivne vloge ne-človeškega (angl. *nonhuman*) materiala v javnem življenju«. ⁸ Vklopiti želim brisalce (če bodo le delovali) in s pogleda obrisati kaplje nostalgije in spomina ter kritično pogledati v mašino tega fenomena. Hkrati pa teh kapelj ne želim osušiti, ampak želim iz njih destilirati tisto, kar eno najpopularnejših jugoslovanskih prevoznih sredstev danes določa kot izraz materialne, (n)ostalgične, ideološke spominske in zgodovinske vztrajnosti in luknjičavosti.



KAM GREMO?

Prva, kuplung, druga, treća,
ruski ti je mjenjač sila,
gari Lada niza stranu,
kano da je gorska vila.

Rambo Amadeus v pesmi »Dede Niko« poje o Ladi, verjetno največji in najbolj poznani avtomobilski tovarni oziroma znamki iz nekdanje Sovjetske zveze, današnje Ukrajine. Lada sicer nima neposredne zveze z jugoslovansko situacijo, razen tega, da sta tako Lada kot jugoslovanska Zastava predstavljali osrednji znamki avtomobilske industrije dveh socialističnih držav, da sta obe podjetji sodelovali s Fiatom in da je bila Zastava generalni uvoznik Ladinih vozil za Jugoslavijo. Ta na videz napačna izbira verzov pa, ne samo zaradi lepe rime, vendarle ponazarja in poudarja vlogo in pomen avtomobila v človekovem življenju, toliko bolj v drugi polovici 20. stoletja in še bolj na vzhodu Evrope. Rambo v *road-songu* preigrava avtomobilsko zgodbo, in vidimo lahko, da avtomobil v tej ironični upesnitvi ni samo prevozno sredstvo od doma do službe, ampak tudi del drugih vsakdanjih praks ter popkulturnih mitizacij:

Kad u retrovizor vidjesmo Cetinje,
šoferšajbna pruži pogled
na debelo more sinje,
u Brajice stadosmo.
Te primismo ženu,
zlo vam jutro, Crnogorci,
čujete l' sirenu,
tiru, riru, riru, riru.
Kakva li su ono na nas
plavo-bijela kola,
da to nije, kuku nama,
cetinjska patrola.⁹

V teh verzih tako najdemo vse od Jadranskega morja, ki je v jugoslovanski turistični imaginaciji še posebej povezano z avtomobilom (spomnimo se, če smo le dovolj stari, rid na jadranski magistrali in mimobežnih razgledov, pa tudi hudih prometnih nesreč),¹⁰ filmskega avtomobilskega pobega in lova, do različnih dogodivščin in naključnih sopotnic in sopotnikov. In zato so ti verzi za otvoritev razprave o jugoslovanskem avtomobilu v postsocializmu, in posebej o zvezdi jugoslovanske motorizacije, fičku, toliko ustrežnejši. O sopotnicah in sopotnikih v avtomobilu, o potovanju in mobilnosti nasploh, ki je temeljna avtomobilska funkcionalnost in hkrati skrajno mitizirana fama, in to prav skozi popkulturo, je ne tako dolgo nazaj pel tudi Magnifico v komadu »Ljubljana – Portorož«:

Potem mi je rekla, naj zavijem na stran,
da se nikamor ne mudi, da je pred nama dolg dan.
Na koncu sem pustil, da se zgodi,
kar si želi, c'est la vie, c'est la vie!

*Ra, pa, pa, pa, pa, pa, pa, pa, pa,
in sva šla na pot, pa, pa, pa ra pa, pa, pa, pa,
kjer je tisoč rož, pa, pa, pa ra pa, pa, pa, pa,
Iz Ljubljane v Portorož!
Pa, ra, pa, pa, pa.*

V popkulturni zgodovini in zlasti v cinematičnih in popevkarskih krajinah ne manjka vsebin, kjer osrednjo vlogo igrajo avtomobili in mobilnost ter s tem povezana mitologija in romantika. Če omenim samo nekaj avtomobilističnih in filmskih ikon: James Dean v *Italijanski misiji* (The Italian Job; Peter Collinson, 1969), *Smokey in razbojnik* (Smokey and the Bandit; Hal Needham, 1977), *Brata Blues* (The Blues Brothers; John Landis, 1980), *Noč na Zemlji* (Night on Earth; Jim Jarmusch, 1992); ali nam bližji *Naš avto* (František Čap, 1962), *Nacionalni razred* (Nacionalna klasa; Goran Marković, 1979), *Babica gre na jug* (Vinci Vogue Anžlovar, 1991); ali pa pesmi – poleg zgoraj omenjenih recimo še »Roadhouse Blues« (The Doors), »Drive My Car« (The Beatles), »Mercedes Benz« (Janis Joplin), »On the Road Again« (Willie Nelson) in »V Ljubljano« (Marjana Deržaj). A vendar vsaka vožnja z avtomobilom ni filmski ali glasbeni, divji (ali) romantični pobeg. Prav tako ni vsak »ruski« avto lada in ne vsak jugoslovanski zastava.

Pri debati o avtomobilih slej ko prej, skoraj hkrati s popkulturo, naletimo tudi na nacionalno avtomobilsko identifikacijo, ki je skozi avtomobilizem jasno prisotna v povojnem obdobju 20. stoletja (tudi zaradi vseprisotnosti množičnih medijev). Skozi »avtomobilski nacionalizem«, estetske kategorije in tehno-fantazije so se določeni avtomobili in znamke bolj kot drugi vzpostavili kot emblematicni označevalci prostora in časa, kot sinonimi dežele izvora, označevalci urbanih in podeželskih krajin, subkultur, osebnih izbir in ekonomske nuje, ali pa kvalitete izdelave in brezčasnega dizajna (recimo Rolls-Royce, Jaguar, pa Volkswagen, Citroën itd.). Zgodovina avtomobila in avtomobilizma v 20. stoletju torej predstavlja zgodovino mobilne emancipacije in hkrati tekme za nacionalno superiornost in prestiž, iskanje in udejanjanje osebne svobode, obenem pa je simbol sistemske ujetosti v »avtocentrično« miselnost in avtu podrejeno infrastrukturo.¹¹

Avtomobili označujejo nacionalno identiteto kot tisti domači, ikonični predmeti, ki izhajajo iz nacionalnih zgodovinskih sistemov produkcije in znanja. Čeprav komoditete krožijo vse bolj globalno, pa določene oblike na predmete osredotočenih znanj v določenih kulturah vztrajajo skozi čas kot sedimentne prakse. Avtomobilski industrija je bila vztrajen označevalec nacionalne ekonomske živahnosti in modernosti.¹² »avtomobilski industrija je bolj kot katera druga postala vzorčna in indikativna; prisotnost ali odsotnost avtomobilski industrije v nacionalni ekonomiji razkriva položaj in moč določene ekonomije.«¹³

To se v današnjem svetu podizvajalstva in potiskanja kooperantskih panog na obrobje bistveno spreminja, nenazadnje se avtomobilski industrijski centri (recimo Detroit) spopadajo z velikimi težavami, v tekmi za osveščene kupce pa se postavljajo vedno novi in vse strožji (okoljski) kriteriji, ki pa jih v praksi proizvajalci radi izigravajo (Volkswagen). A kljub multinacionalizaciji avtomobilski industrije – še posebej danes, ko se valimo po cestah v avtomobilih različnih znamk, od mercedesov, BMW-jev, renaultov, fiatov in alf, do pred časom izjemno redkih azijskih daewoojev, mitsubishijev in subarujev, ki pa niso več v celoti izdelani v določeni državi – lahko vidimo, da nacionalna identifikacija ne izgublja pomena,¹⁴ zlasti ne v smislu, da državljani svojo identiteto »oglašujejo« in uprizarjajo tudi skozi avtomobilski vozni park, ob tem pa z avtomobili povezujejo tudi določeno državo in njeno stereotipno podobo (na kaj pomislite ob sintagmi »nemški avto«?).

In kljub dejstvu, da avtomobili niso več lahko določljivega nacionalnega izvora, se vendarle zdi, da so vse bolj internacionalni vozni parki še vedno konstruirani skozi izrazito simbolne navezave na ideje o, recimo, nemški kvaliteti in francoskem komfortu. In vsaj za naslednice nekdanje Jugoslavije lahko rečemo, da so po razpadu skupne države ostale brez resne avtomobilski industrije in posledično brez osnovne mobilnostne, materialne in simbolne identifikacije, ki je ne glede na vse tehnološke in ideološke težave v času Jugoslavije vendarle obstajala.

MATERIALNO, NEMATERIALNO? VSEENO VITALNO

In če skozi avto začnemo razlagati tisto nematerialno, lahko med drugim vidimo, da avtomobili na nek način pomembno označujejo določena obdobja, ideologije in subkulture (recimo Ford T pred drugo svetovno vojno, »ameriške ladje« in rockabillyji v 1950-ih ali Volkswagnov Microbus v 1960-ih, ki so bili posredovani zlasti skozi film in glasbo) in so hkrati tudi simbol, ki lastnika-voznika na izrazito čustveni ravni ne povezuje samo s *tukaj-in-zdaj* vožnje, ampak tudi z zgodovino države, določenega obdobja ter avtomobilizma, industrije in dizajna na splošno. V jugoslovanskem primeru pa avto, in morda najbolj fičko, postane retro-označevalec in hkrati prostor in orodje slavljenja preteklosti s perspektive postindustrijske, podizvajalske sedanosti. In ko govorimo o starih avtomobilih, je nacionalna, celo politična, vsekakor pa kulturna pripadnost in identifikacija skozi čustvenost in afekt, pomemben del vsebine zgodovinskega prtljažnika določenega avtomobila, ki iz preteklosti pelje v sedanost in prihodnost po raznolikih, bolj ali manj urejenih in očitnih poteh: osebni spomini, film, glasba, digitalni mediji, muzeji in ljubiteljske intervencije.

V tem oziru je zanimivo razmišljanje Jane Bennett o »vitalnem materializmu« (angl. *vital materialism*), ki predpostavlja posameznikovo fascinacijo in ustvarjanje »skupnosti« s predmeti, kar »sproži previdnejšo, bolj strateško, bolj ekološko obravnavo ne-človeškega – živali, rastlin, zemlje, celo artefaktov in dobrin.«¹⁵ Pri tem se spomni Althusserjevega »materializma srečanja« (angl. *materialism of encounter*) in pravi, da »svet ni determiniran, da v srcu stvari počiva element naključnosti [...], da imajo tudi ne-žive (angl. *in-animate*) stvari življenje, ki je globoko v sebi nerazložljiva vitalnost energije, trenutek neodvisnosti od in odpora proti nam in drugim telesom: neke vrste *stvar-moč* (angl. *thing-power*)«.¹⁶

Ko se nam pogled, kdaj pa kdaj in vse redkeje, ustavi na avtomobilu, ki se ga nekateri spominjamo iz svoje mladosti, iz pripovedovanj, iz filmov, pesmi, spet drugi pa jih prepoznavajo »samo« kot »stare avte«, v zgodovino na štirih kolesih hitro investiramo svoje tako ali drugače dematerializirane in posredovane

spomine, medijske podobe, pripovedi in sanjarije, ki skozi avte zaživijo v materialnosti. Moja hči, na primer, v »gužvi« na cesti zlahka prepozna in opozori na »star avto«, in čeprav ima šele sedem let ter temu primerno malo izkušenj tako z avtomobili kot z njihovimi medijskimi podobami, in še manj s teorijo in prakso zgodovine tehnologije in njeno vlogo v človekovem življenju, je jasno, da jo tovrstno »staro« na nek način nagovarja, celo fascinira. To nam govori o tem, da se naš pogled zelo hitro privadi na oblikovni ali tehnološki »sodobni standard« (da o komoditeti ne govorimo), ki pa v divjem ritmu neprestanega izboljševanja vsega čedalje hitreje prehaja iz sodobnega v staro. In ko so stvari enkrat tam, v garaži starega, toliko raje odpiramo vrata in dvigujemo »haube«, da lahko pogledamo ne samo v tehnično, ampak tudi v simbolno, popkulturno in ideološko drobovje preživete in preživele tehnologije.

Praviloma se vsaki tehnologiji, izumu ali inovaciji, ter posledično tudi vsakokratni kulturno-zgodovinski specifični rabi, pa tudi postopkom izdelovanja in oblikovanja, zgodi, da obvelja v »človekovi domišljiji [za] čudež in da predstavlja brezprizivno dobro za družbo. V praksi pa na koncu največkrat postane vsakdanja stvar, ki ima nenačrtovane posledice«.¹⁷ Tudi z avtomobilom se je zgodilo podobno, na kar nenazadnje nakazuje otroška navada mahanja mimobežnim vozilom, ki je v zadnjih desetletjih, ob povsakdanjenju prisotnosti avtomobilov v življenju, skoraj izginila. In skozi povsakdanjenje se je spremenil tudi avtomobil. Navzven še vedno ostaja »avto«, praviloma na štirih kolesih, z volanom (vsaj dokler ga ne povezijo samovozni avti, takrat bo namreč šele zares *avto-mobil*), motorjem z notranjim izgorevanjem (dokler ne prevlada alternativa, recimo električni pogon), streho in stekli. Vendar pa se tako pod pokrovom motorja kot tudi pri drugih, na prvi pogled manj opaznih elementih, skriva pomemben preskok. Ta se morda v največji meri tiče varnosti, vse bolj motorja in (alternativnih) pogonskih sredstev, v naslednjem koraku pa tudi različnih naprav ter funkcionalnosti notranjosti in opreme.

Ta preskok pogosto zaznavamo tudi na povsem iracionalni ravni, na ravni afektivnega odnosa do tehnologije nasploh in morda še posebej do avtomobila, ki je tako temeljito redefiniral odnos človeka do drugega in do okolja, pa tudi do preteklosti in prihodnosti. Razkorak med »novim« in »starim« ter prepletanje

pogosto spregledanih političnih, ekonomskih in kulturnih vplivov na procese tehnološkega inoviranja¹⁸ širita in poglobljata tehnične spremembe in inovacijske rešitve, od avtomatskega menjalnika do novih pogonskih rešitev, ksenonskih žarometov, klimatskih naprav, navigacije, senzorjev, kamer in vgrajenih video zaslonov.

Fascinacija z avtomobilom ter pravzaprav s celotno zgodovino in različnimi rabami avtomobila in mobilnosti – torej celotna avtomobilska kultura – je nekaj, kar presega vsakokratne tehnološke standarde.¹⁹ Nenazadnje poskok v rabi in prisotnosti avtomobila sovpada s časom povojnega obdobja, kjer se zdi, kot pravi Siegfried Zielinski, da so se po izkušnji s fašizmom, ki si je »prisvojil in pervertiral javno sfero, ljudje umaknili v intimnost štirih sten, pri čemer je pomagalo tudi širjenje osebne mobilnosti skozi avtomobil [...] kar je bilo usmerjeno k posamezniku kot lastniku in uporabniku mašine«. ²⁰ To posameznika vpisuje v zgodovinskost razvoja arhetipa mobilnosti, kakor tudi v dimenzije vsakdanjega življenja, ki je, kljub vse jasnejšemu zavedanju o okoljski problematiki avtomobila, temeljito prežeto prav z interakcijo z in odvisnostjo od avtomobila. To lepo ponazori farmakološko razumevanje človekovega odnosa s tehnologijo: ²¹ »[A]vto postaja dremava želva, saj je obtičal v mestnem prometu s tisoči drugih avtomobilov; privlačnost avta, hitrost, svoboda gibanja in neodvisnost od voznih redov vlakov in avtobusov, je tisti pogoj, ki vodi k zastojem, vrstam na bencinskih črpalkah in odvisnosti od navigacijskih pripomočkov, kot so GPS naprave in prometna poročila«. ²²

To se sicer počasi spreminja, saj se prav zaradi okoljske in z njo povezane energetske problematike iščejo in pojavljajo alternativne pogonske rešitve, ki bi optimizirale rabo avtomobila (deljeno lastništvo in souporaba), kar pa poganja tudi premislek o »avtocentrizmu« urbanističnega načrtovanja na račun pešcev in kolesarjev. Kaj to pomeni za usodo avtomobilske mitologije, pa ostaja odprto vprašanje. Vendarle sta inovacija in »novost« pomembno gonilo sprememb in razvoja, tudi razvoja avtomobilske industrije in odnosa z avtom. Prav želja po izboljšavah in hkrati po obvladovanju prostora, časa in telesa (povezava in skoraj sočasnost pojava futurizma in avtomobilizma ni naključna), če pustimo ob strani tržne prijeme za povečevanje prodaje, je eden ključnih vidikov zgodovine



avtomobilizma, in to ne samo v smislu »performansa«, se pravi pospeškov, lege, porabe goriva in podobno, pač pa tudi udobja in estetike ter širših implikacij posameznikovih in kolektivnih fantazij in pričakovanj.

A kaj je tisto, zaradi česar se zdijo stari avtomobili nekaterim ljudem tako privlačni, da so pripravljeni vanje vlagati ogromno sredstev in časa ter pod njimi preležati dolge ure? Očitno imajo neko neoprijemljivo lastnost, prek katere lahko prisedanjamo preteklost, nekdanjo popularno kulturo, slavo, pogum, avanturizem, mladost, uporništvo, pa tudi zgodovino in zgodovinskost tehnologije, kar ni nepovezano s šmirom, vonjem po bencinu ter cviljenjem pnevmatik v ovinkih in pri speljevanju, ki nam v visoko tehnizirani in pogosto sanitizirani sedanjosti (transparentnost tehnologije in umik umazanega ukvarjanja z njo) pogosto umanjajo.

Zakaj oziroma od kod torej ta fascinacija s starim in s starimi tehnologijami? Na neki ravni je razumljivo, da v starem iščemo svojo osebno in tudi kolektivno mladost, hranimo in gojimo nostalgijo, toliko bolj v post-Jugoslaviji.²³ Pri teh in podobnih obračanjih v preteklost gre pogosto za zmes melanholijske in nostalgije ter ironije in dejavnega poseganja v sedanjost skozi reaktualizacijo preteklosti oziroma določenih predmetov oz. praks. Na nek način gre torej, kot pravi Andreas Huyssen, za formiranje odziva (angl. *reaction formation*)²⁴ na hitro uhajanje sedanjosti, ki izziva priključitev in prisedanjanje koscev preteklosti, ki nam je (kot se nam zdi, po krivici) ušla (čeprav je tako prav). Iskanje preteklosti v predmetih in iskanje njihovega mesta v sedanjosti pa je primeren teren za pripovedovanje zgodb, za vzpostavljanje alternative sesedanju časovnosti in tudi za komentiranje sedanjega stanja.

Glede na hčerini odziv bi si skoraj upal trditi, da je fascinacija s tehnologijo, tako staro kot novo, nekaj prirojenega. To morda zveni pretirano, a glede na to, da je tehnologija vendarle podaljšek človekovega biološkega in simbolnega ter da temeljito spremlja, sooblikuje, določa in srka vase, strukturira in »ritmizira« naša vsakdanja življenja, niti ne tako zelo. Sploh če se spomnim svoje mladostne izkušnje, ko sem v žarometih in maskah avtomobilov prepoznaval izraze veselja, žalosti, agresivnosti, ponižnosti in prijaznosti, skoraj bi rekel temperament avtomobilov oziroma živost materiala, o kateri govori Jane

Bennett. Vsekakor smo v pomembni meri tudi skozi (poosebljeni) avtomobilizem radikalno vpeti v mreže družbenih odnosov, ki se razpenjajo med posamezniki, skupinami in svetom predmetov, in nenazadnje tudi v mreže preteklosti, sedanjosti in prihodnosti, ki pomembno določajo razmerja med kulturo, naravo in tehnologijo.

Zato je sicer vedno subjektivno, a tudi kritično in mestoma nostalgično drezanje v to preteklost nujno. V brskanju po življenjih fičkov po Jugoslaviji zagovarjam precej odprt pristop, oprt na osebno izkušnjo ter na izkušnje, posredovane skozi pripovedi, popkulturne (film, glasba in mediji na splošno) in muzejske postavitve ter intervencije ljubiteljev, kar prepletam z literaturo, ki je, zlasti na področju avtomobilizma in avtomobilnosti, ne manjka za zahodne družbe, a je precej luknjava, ko pridemo do nekdanjih socialističnih držav, in toliko bolj v njihovih postsocialističnih sedanjostih.



AVTOMOBILSKE KULTURE, AVTOMOBILSKE KRAJINE

O vlogi in pomenu avtomobila v kulturi in zgodovini je bilo napisanih precej razprav, od *Car cultures* Daniela Millerja, do Siegelbaumovega zbornika *The socialist car*,²⁵ pa do zbornika *Automobilities* s prispevki Mimi Sheller, Nigela Thrifta, Johna Urryja, Tima Edensorja in drugih.²⁶ Ti avtorji obravnavajo različne vidike avtomobilnosti in avtomobilske kulture, pri čemer se, z izjemo Siegelbaumovega zbornika, praviloma ukvarjajo z zahodom. A v pomembni meri v svojih raziskavah presegajo ustaljeno prepričanje, da je »avtomobilska potrošnja [...] povezana z racionalnimi ekonomskimi odločitvami, a hkrati vključuje tudi estetske, čustvene in senzorične odzive na vožnjo, na sorodstvene vzorce, družbenost, življenje in delo«. ²⁷ In prav poudarek na estetiki, čustvih ter čutnih, visceralnih odzivih na vožnjo v določenem avtomobilu na

določen način in v določenem trenutku in konstelaciji je tisti, ki je značilen tudi za vrste praks, ki jih obravnavam v nadaljevanju. Pri tem pa avtomobilske kulture, ki je v primeru Jugoslavije in v zgodovinski perspektivi pomembno dopolnjena z avtomobilskimi krajinami, se pravi z vizualnim in estetskim vplivom prisotnosti avtomobilov na podobo sveta, v katerem živimo, sploh v perspektivi »člaščenja« starih avtomobilov, ne vidim v okviru »odvisnosti od avta«²⁸ ali ljubezenske romance.²⁹ Pri raziskovanju avtomobilov in njihovih življenj med in z nami izhajam iz perspektive »živete izkušnje bivanja z avti v vsej kompleksnosti, dvoumnosti in nasprotjih«. ³⁰ In na tem mestu je primerna misel Michaela Callona in Johna Lawa:

*Pri delovanju in subjektivnosti ne gre samo za kalkulacijo in interpretacijo. Verjetno pri tem svojo vlogo igrajo tudi čustva. Kroženje in premestitev [angl. circulation and displacement] sta prav tako ključna ... Strast, čustvo, afektivnost so povezani s potovanjem, s kroženjem. Jezik nam izda vse to. Biti premaknjen [zamaknjen; angl. to be moved], transportiran, izlet, so vse metafore premestitve. Kakor tudi odvisnost [angl. addiction], beseda, ki izvira iz latinščine, ad ducere, odpeljati stran.*³¹

Poudarek na kroženju in premestitvi je v postjugoslovanski zgodbi z jugoslovanskimi avtomobili ključen, saj v tej situaciji govorimo o razpadu države leta 1991, prekinitvi političnih in gospodarskih ter v veliki meri tudi kulturnih in družbenih vezi (kamor spada tudi prekinitev oziroma redefinicija odnosa z obdobjem jugoslovanskega socializma in širšo zapuščino in dediščino tega obdobja). V zameno so bile bolj ali manj uspešno vzpostavljene nove, (nad)nacionalne vezi in mreže, ki pa vseeno počivajo na ideološkem in zgodovinskem rezu. In v dobi vseprisotnih medijev, ki agresivno določajo prisedanje preteklosti skozi podobe in zvoke, je tak rez manj opazen. Nenazadnje tudi zato, ker rez ideološko temelji na eliminaciji dela osebne in kolektivne preteklosti – ta je skozi medije in seveda materialne sledi (avto je ena izmed njih) prav očitno prisotna, se vedno znova vrača in kroži. Premestitev v smislu izgube in nadomestitve

okolja z okoljem, kjer so sledi preteklosti tako prisotne, je v pomembni meri značilna tudi za avtomobilizem, saj so na avtomobile pogosto vezani tako osebni kot kolektivni spomini. Zato je treba opozoriti, kot pravi Mimi Sheller, da:

Emocionalna sociologija avtomobilnosti prispeva k teoretiziranju o povezavah med preferencami posameznih voznikov na mikro ravni, agregacijo specifičnih avtomobilskih kultur na srednji ter vzorcih regionalnih, nacionalnih in transnacionalnih emocionalnih/kulturnih/materialnih geografij na makro ravni.³²

To pomeni, da v zgodbah o socialističnem avtu in avtomobilizmu po letu 1991 lahko najdevamo tako zelo osebne, intimne izkušnje, ujete v spomine, značilnosti avtomobilskih kultur (recimo razkorak med ljubitelji in muzeji) in krajin, hkrati pa v postsocialističnem življenju jugoslovanskega avtomobila lahko zaznamo izrazito težnjo po (ponovnem) povezovanju, zlasti med ljubitelji (k čemur prav gotovo prispevajo tudi digitalni mediji). Tudi zato je poudarek na čustvenih in afektivnih investicijah toliko pomembnejši: »Občutki, povezani z vožnjo, so eden od načinov, prek katerih se čustva utelesijo v odnose, ne samo z drugimi ljudmi, ampak tudi s predmeti, kar vključuje kinestetične dimenzije interakcije človeškega telesa z materialnim svetom.«³³

Čustvenost in afektivnost pa odpirata prostor tudi mitologiji. O avtomobilu kot »mitskem predmetu« je že na začetku 1940-ih, daleč pred fenomenom množičnega »poavtomobiljenja« sveta, pisal tudi hrvaški pesnik Tin Ujević, ki ga je po Mandićevih besedah prepoznal in doumel kot »novi medij, ki je ,zamajal‘ zastarelost in ozkost trgovskih središč v velemestih, razširil ulice in avenije, zamenjal videz poti in prometnih arterij ter zakone prometa«.³⁴ Še več, fenomen avtomobila kot predmeta na poti »od vasi do mesta« je leta 1932 ujel v verze pesmi »Autom kroz korzo«:

*U otmjenom krugu snobova šetača
 i mnogo ljepota nadražajnih čari
 javlja se sirena:
 ja pjesnički gonim četiri kotača
 vulkanizirana.*

*Malo kaučuka i željezni pancir
 ogradiši srce od umrlog mesa
 ja odbijam polet životnih tjelesa;
 najzad postah svoj vlastiti banker
 i muvam po asfaltu srca
 elektromagnetizovana.*

*Asfalte! Asfalte!
 glavna sirovino moga rodnog sela,
 gusto se rastapaš ispod hoda vrela,
 ti si samo nova pjesma gradu.*

Avtomobili torej zasedajo posebno mesto v zgodovini človeštva in še bolj v vsakdanjem življenju. Želja po potovanju in vse hitrejšem premagovanju razdalje je to prevozno sredstvo izstrelila med najpopularnejša in vsekakor najbolj razširjena prevozna sredstva 20. stoletja. Prav zaradi množičnosti in vseprisotnosti je avto hitro postal predmet in prostor, v katerem se prepletata in dopolnjujeta funkcionalnost (prevoz od točke A do točke B) in mitologija oziroma afektivna obravnava vsega, kar »avtomobiljenje« vozi s sabo (hitrost, oblikovanje, ljubezni, odprta cesta, razgledne točke, izleti v naravo, gneča, nesreče, poškodbe itd.). To v pomembni meri vzpostavlja avtomobilske kulture. Pri tem je ključen vidik subjektivnosti, intimnosti, emotivnosti in afektivnosti avtomobilizma ter avta. Kot pravi Mimi Sheller:

*Avtomobilske kulture posedujejo družbeno materialne in predvsem afektivne dimenzije, ki so spregledane v sodobnih strategijah vplivanja na odločitve, povezane z avtomobilom in vožnjo. Model individualistične »racionalne izbire«, ki je dovolj vpliven, da ga imamo za samoumevnega v debatah o politikah transporta, izkrivlja naše razumevanje tega, kako so ljudje (in njihova čustva) zakoreninjeni v zgodovinsko sedimentirane in geografsko vtisnjene vzorce »vsakdanje mobilnosti«.*³⁵

Zastavin fičko je vsekakor zelo materialen ostanek preteklosti, je predmet, ki ob »trku« s posameznikom lahko zada hude in tudi nematerialne rane: nostalgijo, romantizirano spominjanje, obujanje lepih in morda malo bolečih izkušenj. »Kombiniranje občutenja sveta skozi čute s čutenjem, ki izvira iz teh srečanj,«³⁶ kot predlaga Mimi Sheller, je torej uporabno, saj odpira vrsto pogledov in vprašanj o razmerju med človekom in predmetom, o srečevanjih človeka in predmeta ter nenazadnje o življenju predmetov v življenjih ljudi. Poudarek na materialnosti in čustvenosti ter afektivnosti jugoslovanskega avtomobila in njegove vloge po Jugoslaviji pomembno izpostavlja tako materialno kot nematerialno podstat vsega tega. Materialnost nam sicer na svoj način govori zanimive zgodbe, a so te veliko bolj intrigantne in privlačne skozi subjektivno perspektivo posameznika, ki zapiše svoje občutke pod videom na internetu ali pa si obleče delovni kombinezon, vzame v roke orodje in se odpelje v drug svet.

AVTO MED IKONO IN STVARJO, MED ZAHODOM IN VZHODOM

Skozi 20. stoletje je cela vrsta avtov, v različnih obdobjih in na različnih krajih sicer različno, zasedala mesto kulturnih avtomobilov, ob katerih se ljubiteljem še danes šibijo kolena in solzijo oči. Od slavnega Volkswagnovega hrošča, Citroënovega spačka, Chevroleta Corvette, Jaguarjevega tipa E, Mercedesovega 300SL, Škode, Trabanta in nenazadnje fička ... Ta vozila so zaznamovala popkulture ter avtomobilske kulture in krajine celotnega sveta (praviloma sicer prevladujejo »zahodnjaki«), medtem ko so bila vzhodna vozila na zahodu bolj kuriozitetna in eksotika, doma pa, zlasti proti koncu socializma, pogosto razumljene kot žalobno-šaljiv poskus avtomobilizacije (posebej z današnje perspektive).

To ne pomeni, da evropski vzhodnjaki niso sanjali štirikolesnih sanj. Te so se praviloma začele istočasno kot na zahodu, vendar pa so v nadaljevanju, zlasti pa po drugi svetovni vojni, krenile po precej drugačnih industrijskih, politično-ideoloških, tehnoloških in kulturnih kolesnicah. Mnogi med njimi – vzhodnonemška trabant in wartburg, sovjetska lada in zaporožec, poljski fiat, češka škoda, če omenimo samo najbolj znane – so kulturni status (v različnih modalitetah) zasedli na obeh straneh železne zavese, malo zaradi eksotičnosti in drugačnosti in malo tudi zaradi čudenja nad vzhodno tehnologijo, ki je bila neredko predmet ironije in posmeha (spomnimo se le na cinematično in tržno usodo Zastavinega juga v ZDA). Malo pa preprosto zato, ker je navkljub sodobnemu prepričanju, da je bila socialistična ekonomija v celoti in vseskozi podstandardni »šmafu«, socialistični avto našel pot tudi na zahod, kjer je cenovno in oblikovno konkuriral primerljivim vozilom.

Svoje avte-heroje je torej imela tudi socialistična Jugoslavija. Najprej Zastavinega fička, kasneje Zastavo 101, v različnih delih Jugoslavije znano kot stoenka, »stojadin« ali »kec«, potem vrsto modelov Yugo in nazadnje flrido, pa tudi »posvojene« DKW-je, austine, citroene, ople, volkswagne in renaulte. Pri tem moram opozoriti, da je skozi zgodovino Jugoslavije pomembno vlogo igrala fascinacija z zahodom, kar se je odražalo tudi na avtomobilskem področju, saj je



bila avtomobilska deziderata bolj zahodna kot domača. Lahko bi celo rekli, da se je fascinacija z jugoslovanskimi avtomobili in industrijo vzpostavila za nazaj, medtem ko je bila v svoji sedanjosti jugoslovanskost avtomobilizma, kot je s sedanjostmi pogosto, pač sedanjost brez investiranih »retromaničnih« in romantičnih fascinacij (glej razdelek »Miniature, umetnost in oblikovanje podob nekdanje ikone«). Vendarle je ob pogledu čez ramo jasno, da je širši zgodovinski pomen jugoslovanske avtomobilske industrije nezanemarljiv.

Na pot pisanja te knjižice me je popeljala fascinacija s tehniko, ki se je v času od otroštva do danes povezala z željo po razumevanju intrigantnega razmerja med tehnologijo, kulturo in družbo ter spominom. Pokazalo se je, da je fičko pravzaprav tista prava *več-kot-samo-stvar*, ki me – in upam, da bralko in bralca tudi – popelje na precej daljše potovanje, kot bi si lahko mislili, kadar sedamo v avto ali odpremo knjigo. Fičko na nek način predstavlja materialni in simbolni »časovni stroj«, skozi katerega se prisedanjajo osebne, kolektivne, naše in njihove, moje in tvoje osebne preteklosti, preteklost Jugoslavije in s tem preteklost vseh novonastalih držav na tem območju.



Prva ...

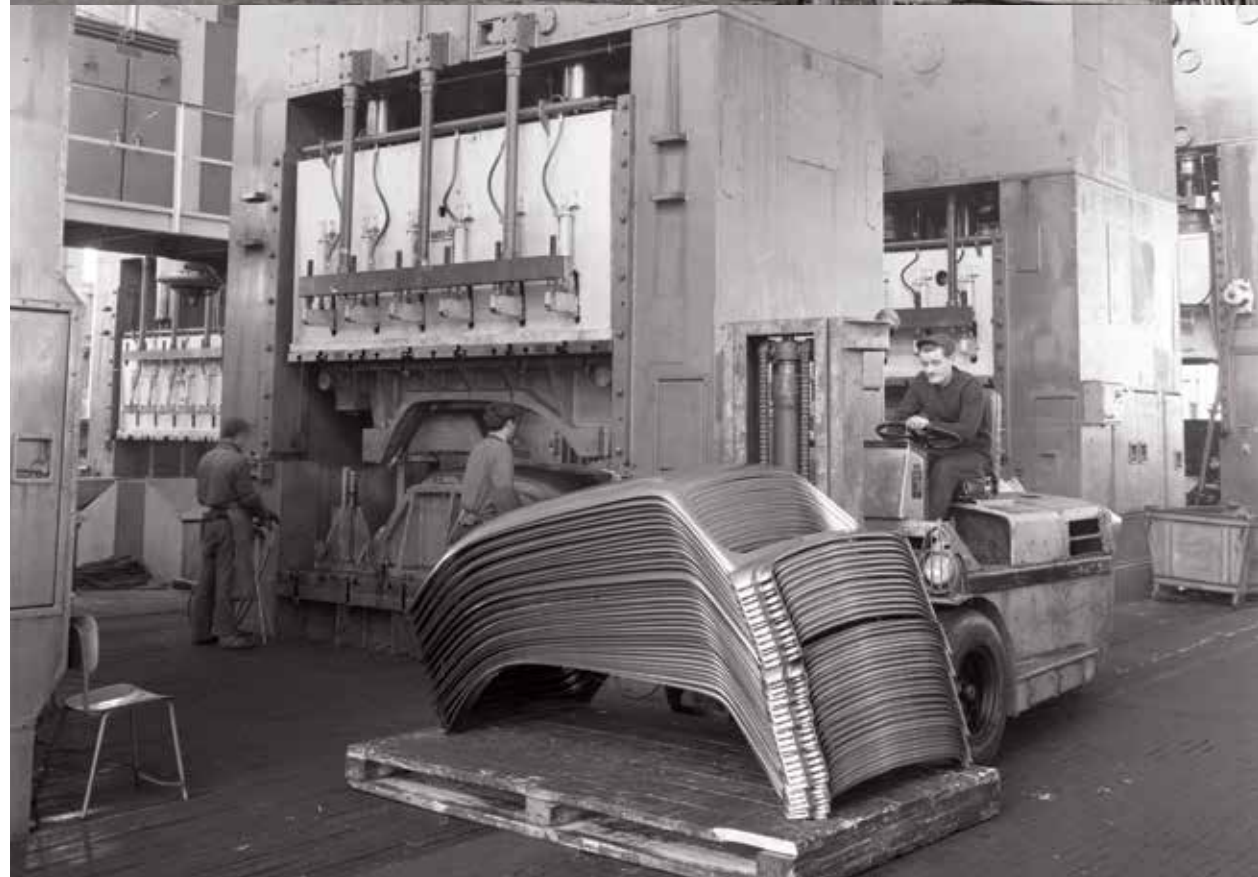
**JUGOSLOVANSKA
AVTOMOBILSKA
KRAJINA IN INDUSTRIJA**

Ob razmišljanju o vlogi avtomobila v družbi, o pomenu avtomobila v socializmu in še posebej o življenju jugoslovanskega avtomobila po Jugoslaviji se zdi vabljivo na avto kot materialni artefakt ter na njegovo življenje in družbeno vlogo pogledati skozi perspektivo avtomobilske krajine. »Zgodovinjene« in »dediščinjene« avtomobila skozi koncept avtomobilske krajine nam odpreta pogled na procese »poavtomobiljenja« pogleda na svet oziroma avtomobilizacije jugoslovanskega sveta – tako z zgodovinskega in arhitekturnega vidika kot tudi z vidika jugoslovanske ideologije, mitologije ter tehniške zapuščine in ostalgije. Poleg tega lahko na avtomobilsko krajino, kot del siceršnje spominske krajine s spomeniki, arhitekturo in drugim vred, gledamo z določene zgodovinske točke v preteklosti (medijsko posredovane podobe) oziroma v sedanjosti (neposredno izkustvo). Hkrati pa lahko v vsakokratni sedanjosti iščemo in najdemo (bolj ali manj) premične predmete-avtomobile, ki v sedanjost prevažajo ostalgije: tako materialno – surovost pločevine, zbledelost laka, odstopajoče notranje oblažinjene obloge – kot simbolno ostalgijo – osebne spominske, čustvene in čutne investicije.

S tem se odpira prostor za tisto neotipljivo, kar se skriva v zvoku motorja ali zapiranja vrat ter v vonju železa, šmira in bencina, in hrani čar in grozo nabuhlosti rjavenja in sprhnelih oblog iz penaste gume. Tako lahko avtomobilske krajine opazujemo in po njih potujemo po precej različnih koordinatah in poteh. Skozi proti-postavljanje različnih vidikov pa odstiramo pogled na vlogo avtomobila nekoč in danes, od zunaj (spreminjanje opazovalčevega pogleda) in od znotraj (spreminjanje voznikovega oziroma potnikovega pogleda).

V tem poglavju bom postavil materialni okvir jugoslovanske avtomobilske krajine v časovni perspektivi, pri čemer bom najprej predstavil obris (ne izključno) surove, industrijske, materialne plati produkcije vozil v Jugoslaviji. Takšno ozadje bo primerna podlaga za naslednja poglavja, kjer razpravljam o, vsaj na prvi pogled, manj materialnih vidikih oziroma o vitalnosti posredovanih in neposredovanih avtomobilov in avtomobilskih krajin.

Ko govorimo o podobah preteklosti oziroma razmišljamo o tem, kako je preteklost izgledala (pri tem moram poudariti prav vizualno imaginacijo, ki neredko povezi zgodovino pisje), ne moremo mimo medijsko posredovanih



podob (film, fotografija, televizija, promocijska gradiva, načrti ipd.), skozi katere prisedanjamo preteklost in jo potvarjamo za nazaj. A drugače skorajda ne gre, saj so vse, kar iz preteklosti imamo – poleg tega pa so tudi najzgovornejše – medijske podobe, ki izdatno napajajo naše predstave in spomine. Siegfried Kracauer je o filmu zapisal, da je »edinstveno opremljen za snemanje in razkrievanje fizične realnosti [...] edine realnosti, ki nas zanima [...] v prehodnosti sveta, v katerem živimo.«³⁷ Filmske, pa tudi glasbene in zvočne podobe naseljujejo življenjska okolja, prav tako pa sooblikujejo človekovo imaginacijo sveta, in sploh preteklosti, ki se v sedanost prevaja tudi skozi predmete drugih prostorov in časov (glej poglavja »Druga ...«, »Tretja ...« in »Rikverc«). A najprej k zgodovinskem ozadju.

OBRISI JUGOSLOVANSKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE

Opustošenje po drugi svetovni vojni je bilo v SFRJ precejšnje, saj je že v osnovi slabo industrializirana in pretežno agrarna družba med vojno izgubila okoli 10 % prebivalstva, škoda na industrijskih objektih pa je bila ocenjena na 36 % predvojne vrednosti industrijskih obratov.³⁸ To pomeni, da je bilo uničene oziroma nedelujoče precej industrije in drugih proizvodnih obratov, porušene ali poškodovane pa je bilo tudi veliko osnovne infrastrukture (mostovi, ceste, železnice). V kontekstu avtomobilske industrije lahko rečemo, da velikanske škode na tem področju ni bilo, saj v Jugoslaviji pred vojno avtomobilska industrija, z izjemo nekaj delavnic, ki jih pa ne moremo šteti za industrijo, ni obstajala. Kljub temu so manjši obrati, kjer so ročno sestavljali avtomobile, v nekaj primerih vendarle predstavljali osnovo za razvoj državnih avtomobilskih podjetij, ki so v porušeni državi začenjale z relativno novo industrijsko panogo, ki pa je imela močan ideološki in družbeni potencial.

Po podatkih Statističnega urada FNRJ naj bi bil med drugo svetovno vojno jugoslovanski avtomobilski arzenal prepolovljen, predvojni obseg pa naj bi

dosegel šele leta 1956.³⁹ Brez težav si lahko predstavljamo, da so glavnino povojnega arzenala avtomobilov in tovornjakov tvorila tovarna ter vojaška vozila, šele nato osebna, ki so bila večinoma zaplenjena poraženim vojskam ali pa so v državo prišla kot darila zaveznikov. Z reorganizacijo ter nacionalizacijo nekaterih predindustrijskih proizvodnih obratov in z vzpostavitvijo novih pa se je Jugoslavija v povojnem obdobju postavila na pot obnove in razvoja, industrializacije in modernizacije. In temu je bila podrejena tudi avtomobilska industrija.

V pogledu ideologizacije preteklosti je zanimiva zgodba, ki razkriva sistemsko pozabljanje, obenem pa pokaže tudi na primer »zgodovine od spodaj«. Posredoval jo je avtomobilski navdušenec »Byrkus« na forumu Avtomobilizem.com, prvič pa je bila objavljena v reviji *Avto* leta 1971:

Pravzaprav smo ves čas lagali. Ne nalašč, pa vseeno: pisarili smo o prvem jugoslovanskem avtomobilu, o Zastavi 101, in v zagnanosti pozabili na tiste čase, ko je na Slovenskem zabrnel resnično prvi, doma narejeni avto. Bilo je v zgodnjih povojnih letih, ko so bili avtomobili še redkost, ceste pa hudo prašne. Ni pa manjkalo amaterskih navdušencev, ki so se prepuščali napredku tehnike.

TATRA JE OŽIVELA

Lovro Osredkar, Ljubljčan, se rad spominja tistih časov. Začel je 1929. leta kot mlad pomočnik v delavnici, kjer so izdelovali lesene kalupe za karoserije. Tam je tudi spoznal kleparja Dudeka, Čeha po rodu, in pri njem se je naučil prvih kleparskih veščin. Začel je s pločevinastim vogalom za avtobus. Okrog lipovega panja je ovijal pločevino in tolkel po njej toliko časa, da so bili nared vsi štirje vogali. Led je bil prebit. Potem je šlo laže. Ko se je Lovro preselil k ljubljanskemu avtoprevozniku Magistru, je znal narediti že celo avtobusno karoserijo. Po osvoboditvi, ko je večino avtobusov pobrala vojna, so predelovali kar stare tovornjake. Mojster za te reči je bil Jernej Kožar, Lovrov prijatelj, tudi Ljubljčan. Ko je Kožar nekje

našel staro vojaško Tatro, sta staknila glavi. Karoserija in podvozje sta bila uničena, le v motorju je še ostalo nekaj življenja.

Kožar je direktorju za avtopromet pri predsedstvu vlade LRS pisal prošnjo za »dodelitev avtomobilskih ruševin«. Všeč so mu bile tiste, ki so jih pri Odpadu hranili pod oznako K 2 s. In je pripisal: »Ruševine bi uporabil za modeliranje in kompletiranje športnega avtomobila. Delo bi izvršil sam.«

NA LIPOVEM PANJU

Osem mesecev sta ravnala in upogibala obline. Prednji konec sta »pošpegala« po chevroletu, zadnjega sta na kratko spodrezala in spodvila.

Kar je nastalo, je bil čeden, dvosedežni kabriolet, s pomično platneno streho, ki se je škarjasto odpirala, in s premakljivimi stranskimi okni. Vsa karoserija je bila kot lupina in nekaj posebnega: bila je samonosna, ker avto ni imel šasije. Celo izbuhnjenim blatnikom sta zaupala trdnostno nalogo. Avto je bilo moč odpreti spredaj, pri motorju, in zadaj, za prtljago. Imel je tudi vrata, ki so se odpirala nazaj.

Avto je bil 4120 mm dolg, 1720 mm širok in 1340 mm visok. Najnižje mesto je bilo 220 mm od tal, pripravljen na vožnjo je tehtal 1050 kilogramov.

Tujega dela plod je bil le Tatrin motor: štirivaljni zračno hlajeni bokser, s 1200 kubiki gibne prostornine je zmogel 30 KM. Poganjal je zadnja kolesa. Čehoslovaki so takšne motorje vgrajevali v vojaška vozila z oznako K 57. Ko sta avto zapodila po cesti, ga je bilo veselje videti: zmogel je debelih sto kilometrov na uro, bil je kos vsem klancem, pa ni bil prepožrešen: porabil je 11 litrov bencina na 100 kilometrov.

Seveda brez težav ni šlo. Prednji pokrov je bil pretežek, z drgnjenjem je nekajkrat preluknjal bencinski rezervoar. Tudi na drugih koncih je pločevina zaradi tresljajev večkrat počila. Vse ostale, vsakdanje napore pa je avto potrpežljivo prestajal.

O njem so pisali po vsej državi, fotografija je šla na prvo stran avtomobilsko-motociklističnega časopisa »Motorizacija« (letnik 1948, številka 8–9).

Najbolj se je svetlo modri kabriolet izkazal 1950. leta, ko je na gorski dirki na Lovčenu prinesel Kožarju naslov: prvak Jugoslavije!

Z leti je naš prvi avto zamenjal več lastnikov. Kdor mu je skušal slediti, je prišel do razpotja: po nekaterih podatkih je ostal nekje v Zagrebu, po drugih so ga odpeljali čez mejo v Avstrijo.

Če ga kdo od vas, ki berete te vrste, pozna in ve, kje je, naj nam sporoči! Veseli bomo vsake vesti.

Še bolj bomo veseli ugovora, češ da to sploh ni prvi jugoslovanski avto. Ugovora z dokazi namreč!⁴⁰

No, že v naslednji številki revije Avto (letnik 1971, številka 13, stran 4) je moč prebrati naslednje:

TEHNIČNI MUZEJ NA DVORIŠČU

Sem poslednji lastnik našega avtomobilskega veterana. Kabriolet, ki ste ga popisali v 12. številki pod naslovom »Komu gre prvenstvo?« sem kupil v Zagrebu, potem ko sem prebral oglas v »Večernjem listu«. Avto je bil znamke NAŠ, ročno izdelan, na armaturni plošči je pisalo IZDELAVA OSREDKAR. Všeč sta mi bili oblika in cena. Ko sem ga registriral, je dobil številko RI 76-14. Prejšnji lastnik mi je povedal, da so avto naredili v mariborskem TAM in da ga je v začetku vozil tovariš Kardelj. Ne vem, če je to res. Dobro mi je služil več kot tri leta. Bil sem mlad in vozilo je moralo marsikaj prestati. Po dobrih in slabih poteh sem prepotoval 20.000 kilometrov. Potem se je, po moji krivdi, zdobil zobnik v diferencialu. Napake nisem uspel odpraviti in zdaj rdeči kabriolet je moral v pokoj. Morda bi bilo res bolje, če bi našel svoj prostor v muzeju, namesto da stari na vaškem dvorišču. Če vas zanima, vam lahko pošljem natančne podatke o vozilu in naslov prejšnjega lastnika. Josip Klobučar, Ravna Gora, Gorski Kotar.⁴¹

Kot uvod v jugoslovansko avtomobilsko industrijo je ta zgodba zanimiva na več ravneh. Najprej zato, ker opozarja na pomanjkanje širšega zavedanja o zgodovini avtomobilizma na področju jugovzhodne Evrope, nekdanje Jugoslavije in Slovenije, tako na začetku 1970-ih kot danes (s tem kaže na to, da je zavedanje o materialnem propadanju in izginjanju dediščine časovno in strukturno vseprisoten fenomen industrijske dobe, ki pa v vsakem obdobju najde svoje izginjajoče predmete). Govori o tako rekoč ročno izdelanem avtomobilu in poudarja pristop »naredi sam«, ki se je v razvoju avtomobilizma večinoma izgubil in ostaja samo še v ljubiteljskem avtomobilskem »starodobništvu«. Prav ta pristop, lahko bi rekli »umaži si roke in napni mišice«, se zdi ključna afektivna komponenta ukvarjanja z avtomobili, ki interakcijo s predmetom postavi v kontekst telesnega in čutnega »spopada« z materialom (restavracija ali demolicija). Poleg tega pa ta večkratno posredovana zgodba odkriva pasti spomina in ideologije, saj je bil ta avto očitno spregledan tako s strani države kot avtomobilske industrije, (nič bolje, se zdi, ni danes), poleg tega pa sta ideologiziranje in popkulturalizacija zahodnega in vzhodnega avtomobila to zelo specifično, a medijsko slabo zabeleženo avtomobilsko preteklost in dediščino enostavno povozili.

Začetki »državnega« avtomobilizma v SFRJ, sprva izrazito ideološko pogojeni, so bili v pomembni meri začetek tehnološke in družbene modernizacije. Skozi privzemanje »dekadentnih« popkulturnih vzorcev se je Jugoslavija tudi skozi avtomobilizem oziroma svojo značilno kulturo avtomobilizma vzpostavila kot polno motorizirana država, ki s tega vidika ni prav dosti zaostajala za opevanim zahodom. V študiji Los Angelesa je Reyner Banham leta 1971 zapisal: »Kakor so se prejšnje generacije angleških intelektualcev učile italijansko, da bi lahko brale Danteja v originalu, sem se jaz naučil voziti, da bi lahko bral Los Angeles v originalu«. ⁴² V primeru fička bi lahko v tem rekli, da se je Jugoslavija naučila avtomobilske industrije, da bi vzpostavila državo. Za današnji čas pa bi lahko rekli, da se moramo v času sanitiziranega avtomobilizma, ko sami ne moremo več zamenjati niti žarnice v žarometu, naučiti vihteti orodje (in ne samo mehanično, pač pa tudi komunikacijsko), da bi lahko razumeli oziroma brali stare avte in zgodbe, ki se skrivajo pod rjo in preperelimi prirobnicami ter v medijsko posredovanih zvokih in podobah.

ZAVODI CRVENA ZASTAVA

Izhodišče razvoja jugoslovanske avtomobilske industrije je bila vzpostavitev industrijskega okvira, pri čemer je bilo verjetno ključno sodelovanje Zastave s Fiatom, ki je po besedah zgodovinarja jugoslovanskega avtomobilizma Marka Miljkovića osnovni razlog in pogoj za razvoj avtomobilske industrije v Jugoslaviji. Posledice tega pa so bile precej širše. Kot pravi Miljković, je razvoj avtomobilske industrije in posledično avtomobilske kulture »dal ljudem veliko več svobode, kot so prej lahko sanjali [...] Paradoksalno ali ne, pokazalo se je, da je bila jugoslovanska družba v tem pogledu ‚najsvobodnejša‘ v obdobju med drugo polovico 1960-ih ter začetkom 1980-ih, kljub temu, da danes o Jugoslaviji revizionisti pogosto govorijo kot o ‚temnici narodov‘«. ⁴³ Čeprav je svoboda težko merljiva, sploh ko govorimo o svobodi v preteklosti (kar je postopek, ki je vsaj malo nostalgичno, a vsekakor ideološko pogojen), pa je v zgornji ugotovitvi vsekakor pomenljivo, da se pri tem vzpostavlja pogled v preteklost, ki v kontrastu med nostalgijo in revizijo najdeva tudi oprijemljive podatke o pomenu mobilnosti za razvoj države. To nas sicer pelje izven parametrov debate o industriji v polje spomina (več o tem v nadaljevanju), a je vseeno pomembno za razumevanje vloge avtomobilske industrije v Jugoslaviji tistega časa. Še posebej, če to oceno postavimo ob bok razmišljanju Igorja Mandića, ki je zapisal, da je bil fičko »prvi drag predmet neke sodobne psihologije potrošnje, bil je prva magična luč, ki nam je služila kot smerokaz iz dolgoletne zaostalosti, naša Ariadnina nit, ki nam je pokazala pot iz področja koč, blata, opank in veselic do širokih asfaltiranih cest, motelov, samopostrežnih trgovin, striptiza in beat-glasbe«. ⁴⁴

Prede je torej Zastava postala znana pod imenom Zavodi Crvena zastava, so v kragujevški livarni, ki je začela obratovati leta 1853, izdelovali orožje za srbsko kraljevo vojsko. Z orožjem se je Zastava ukvarjala tudi kasneje, pred drugo svetovno vojno v času Kraljevine Jugoslavije, v obdobju Socialistične federativne republike Jugoslavije in tudi danes (tovarna Zastava Oružje). Bolj kot tovarna orožja pa je zgodovino tovarne in celotne Jugoslavije zaznamovala



proizvodnja osebnih in tovornih vozil, med njimi tudi danes legendarnega fička, avtomobila, ki je bil na nek način »alegorična figura industrializacije« Jugoslavije.⁴⁵ Zgodovina avtomobilske industrije v Kragujevcu sicer ne sovпада povsem z nastankom socialistične Jugoslavije, saj so tam že leta 1939 izdelovali licenčne češke Prage ter Chevroletove kamione in jih za jugoslovansko kraljevo vojsko izdelali okoli 400.⁴⁶

Bolj ali manj neprekinjena proizvodnja vozil, ki v resno spremenjenih pogojih in s povsem drugo vsebino traja še danes, se je začela v Zastavi leta 1953. Obdobje od osvoboditve do Informbiroja leta 1948 je bilo pod vplivom sovjetskega razvojnega modela in odločno usmerjeno v plansko gospodarstvo po sovjetskem vzoru, podobno kot na Češkoslovaškem, kar je tam povzročilo precejšno degradacijo pred vojno dobro razvite avtomobilske industrije.⁴⁷ V Jugoslaviji zaradi nizke stopnje predvojne industrializacije in siceršnjega vojnega opustošenja takih težav sicer ni bilo, je pa bila vloga sovjetskega inženirja Mirčeta Kadarjana vsekakor odločilna za prva leta razvoja jugoslovanske avtomobilske, pa tudi ostale industrije.⁴⁸ V obdobju začetne industrializacije je bila avtomobilska industrija primarno usmerjena v sodelovanje z vojsko, ki je potrebovala motorizirano opremo (tovornjaki), ter deloma v agrikulturo (traktorji).⁴⁹ Po letu 1948 pa je več prostora dobila tudi zamisel o osebnem vozilu.

V pomanjkanju ustreznih avtohtonih nastavkov avtomobilske industrije je v tem času potekalo iskanje zahodnih partnerjev, ki bi bili pripravljeni investirati oziroma zagotoviti tehnologijo. V igri je bilo več kandidatov, francoska Renault in Delahaye, italijanska Fiat in Alfa Romeo, britanska Rover in Austin (slednjega so kasneje izdelovali v novomeškem IMV-ju), avstrijski Jenbacher in ameriški Willys. Na koncu je bil izbran Fiat, ki je imel v svojem asortimaju tovornjake, kombije in osebna vozila.⁵⁰ Osnovno formalno izhodišče za povojno proizvodnjo vozil v Zastavi pa je bil referendum zaposlenih leta 1953:

Na referendumu 26. avgusta 1953 je bila sprejeta odločitev o proizvodnji avtomobilov v Zastavi. 96 odstotkov zaposlenih v takratnih Zavodih Crvena zastava je soglašalo z uvajanjem novega proizvoda.⁵¹

Naslednje leto, 12. avgusta 1954, sta Zastava in Fiat v Torinu podpisala pogodbo o odkupu licence in že nekaj mesecev kasneje se je začela proizvodnja prvih vozil, Fiatovih modelov AP-55 (poznanega kot *kompanjola*), 1400 BJ in 1100, ki velja za prvi licenčni Zastavin avto.⁵² Pri tem velja omeniti legendo, da naj bi Gianni Agnelli Titu licenco podaril, kar je vsekakor vir kontroverze, saj Miljković omenja, da Tito, v dvojni igri vožnje med vzhodom in zahodom oz. med socializmom in kapitalizmom, leta 1969 najprej ni želel sprejeti Agnellija na uradni obisk,⁵³ verjetno pa podrobnosti o zakulisnih političnih igrah ne bomo nikdar izvedeli.

Fičko pa je svoje dolgo in pestro jugoslovansko in postjugoslovansko življenje uradno začel 18. oktobra 1955 kot Fiat 600. Ta model je oblikoval legendarni Fiatov inženir Dante Giacosa (1905–1996) in je bil odgovor na izziv, kako izdelati majhen, varčen in cenovno dostopen avtomobil, ki lahko sprejme štiri potnike. Zdi se, da je bilo pri izdelovanju ljudskih vozil v tistem času kar običajno, da so za mero jemali potnike; tudi Citroënov 2CV, spaček ali »dežnik na kolesih«, je recimo moral zadostiti pogoju, da je cenovno dostopen, da lahko sprejme štiri odrasle osebe ter da je vzmetenje dovolj mehko, da se jajca na zadnjem sedežu med vožnjo po sveže zorani njivi ne razbijejo.⁵⁴ Leta 1955 so v Zavodih Crvena zastava izdelali dobrih tisoč vozil, tri leta kasneje pa že 3.596. Da bi lahko uresničili načrte o povečanju proizvodnje na 12.000 vozil letno, so povečali zmogljivosti in zgradili nove proizvodne obrate. Dve leti kasneje so pognali montažne linije in izdelali že več kot 13.000 avtomobilov.⁵⁵ Sodelovanje s Fiatom je bilo tako za Zastavo kot za državo, pravi Miljković,

eden od najpomembnejših državnih projektov, glede na to, da je avtomobilska industrija predstavljala najpomembnejši sektor industrializacije Jugoslavije po drugi svetovni vojni. Edina težava pri teh ambicioznih načrtih je bilo dejstvo, da Jugoslovani nikoli prej niso izdelovali avtomobilov in tako pravzaprav niso vedeli, kako se to dela.⁵⁶

V tem pogledu je sodelovanje s Fiatom pomenilo tudi priložnost za šolanje kadrov ter model načrtovanja industrijskega razvoja, oziroma je šlo, kakor

stvari postavi Miljković, za tehnološki transfer, kar pomeni »planski prenos tehnologije, ki ga koordinira tuje podjetje ali država s specifičnim naborom ciljev«. ⁵⁷ Crvena zastava je tako postala eden največjih industrijskih obratov in je pred razpadom države zaposlovala

*okoli 56.000 delavcev. Za Crveno zastavo je delalo tudi več kot 200 koope-
rantov, tako da je tovarna dejansko predstavljala »motor« jugoslovanskega
gospodarstva. Zato je, tako kot Fiat v Italiji, imela Crvena zastava v Jugo-
slaviji posebno mesto in pomen – pridobivala je cenejše državne kredite
in garancije ali odpise dolgov v kriznih obdobjih.* ⁵⁸

Pomen Zastave ni bil velik samo z vidika avtomobilske industrije, ampak je podjetje predstavljalo pomembno gibalno razvoja drugih, spremljajočih panog. Tako je bil že konec 1950-ih postavljen temelj za periferno industrijo izdelovanja potrebnih polproizvodov in sestavnih delov. ⁵⁹ Za potrebe avtomobilske industrije se je začel razvoj gumarske industrije, kranjska Sava je med drugim začela izdelovati tudi pnevmatike. Poleg tega je avtomobilska industrija zahtevala predvsem razvoj proizvodnje in distribucije naftnih energentov, plastike in tekstilne industrije. Postranska posledica širše industrializacije in motorizacije pa je bil tudi razvoj industrijskega oblikovanja, arhitekture, fotografije, oglaševanja in nenazadnje tudi razvoj turizma. ⁶⁰

Z željo po povečanju proizvodnje so leta 1962 zgradili novo tovarno, ki je imela proizvodno zmogljivost 27.000 vozil letno, leta 1965 pa se je proizvodnja povzpela na 50.000 vozil letno. V pogodbi o poslovno-tehničnem sodelovanju s Fiatom iz leta 1968 je bilo dogovorjeno, da proizvodnjo povečajo na 170.000 avtomobilov letno. Ob Fiatovi pomoči je Zastava proizvodnjo do leta 1968 razširila na 85.000 vozil letno. V tem času je imela Zastava sedem tovarn, pet v Kragujevcu in po eno v Makedoniji in na Kosovu. Konec 1960-ih je Zastava svoja vozila začela tudi izvažati, prvih 6.000 je bilo prodanih na Poljsko. Kmalu so sledila še druga tržišča: Finska, Kolumbija in Grčija, ne dolgo za tem pa tudi Nizozemska, Belgija, Zahodna Nemčija, Francija in Velika Britanija. ⁶¹

Poleg fička, ki je medtem že postal pravi hit, je Zastava leta 1961 na osnovi Fiatovega modela 1300 začela izdelovati model Zastava 1300, popularnega »tisočtristo« oziroma »tristača«, ki so ga proizvajali do decembra 1979, med ljudmi pa je bil znan tudi kot »jugoslovanski mercedes«. ⁶² Oktobra 1971 se je začela proizvodnja prvega vozila srednjega razreda, Zastave 101. »Stoenka«, »stojadin« ali »kec« je nastala na osnovi Fiata 128 iz leta 1967, do leta 1991 pa naj bi jih naredili milijon. Za povrh je bila stoenka leta 1981 imenovana za avtomobil desetletja.

Prvi avtomobil, ki so ga povsem samostojno razvili in izdelovali v Zastavi, je bil Yugo 45 – prvi primerek je bil narejen ročno konec leta 1978. Serijska proizvodnja je stekla leta 1980, septembra 1984 pa je bila podpisana pogodba o izvozu juga v Združene države Amerike. Tja so prodali 141.511 primerkov, ⁶³ kar je vsekakor zadosti, da je jugo s svojim dizajnom in slovesom pustil sledi tudi v ameriški humoristični zapuščini, pa tudi v avtomobilski krajini in kinematografiji. ⁶⁴ Drugi samostojni oblikovalski in inženirski dosežek je bil Yugo Florida, ki ga v Zastavi proizvajali od leta 1988, njegovi zgodovina in sedanost pa sta precej manj romantični, zabavni, tragični in melanholični kot tisti njegovih predhodnikov.

V zgodovini Zastave velja za najboljšo leto 1989, ko so proizvedli 180.950 lastnih izdelkov ter dodatnih 42.614 avtomobilov in 4.827 tovornjakov v kooperaciji, od tega so 26.777 vozil izvozili. V tem času je bilo v Zastavi zaposlenih 53.357 ljudi, v proizvodni proces je bilo vključenih 280 kooperantov iz 130 mest tedanje Jugoslavije. ⁶⁵ Nazadnje so licenco za izdelavo fičkov prodali turški tovarni Tofas, ki je proizvodnjo nadaljevala do leta 1990. ⁶⁶

NA POTI V ZGODOVINO: ZASTAVA PO SFRJ

S koncem države je bilo konec tudi ne tako nepomembne avtomobilske industrije v tem delu sveta. Po letu 1991 sta se jugoslovanska avtomobilska krajina in industrija temeljito spremenili. Propadle ali preoblikovale so se mnoge jugoslovanske avtomobilske tovarne: novomeški IMV, mariborski TAM,



sarajevski TAS, IDA iz Kikinde, kopraska Tomos in Cimos, kragujevska Zastava, na tržišče pa so pripeljali tudi manj znani proizvajalci.

Ekonomske posledice razpada za kooperante po nekdanjih republikah, pa tudi sankcije mednarodne skupnosti proti Zvezni republiki Jugoslaviji in kasneje Srbiji v postjugoslovanski zgodovini tovarne, so predstavljale začetek novih težav in postopno zapiranje proizvodnih zmogljivosti. Razmeram ni pomagalo niti Natovo bombardiranje tovarne leta 1999, ko je bilo uničenih 160.000 m² proizvodnih površin. Kljub temu so iz obnovljene proizvodnje že septembra 1999 prišla prva vozila.⁶⁷ Leta 2000 je tovarna Zastava Automobili pridobila certifikat JUS ISO 9001 za razvoj, proizvodnjo, prodajo in servisiranje avtomobilov, kar je predstavljalo pomemben korak k obnovi proizvodnih zmogljivosti. Naslednje leto so v Zastavi začeli proizvajati modificirana modela, Koral L in Florida L. Leta 2007 se je začela, spet po Fiatovi licenci, proizvodnja Zastave 10, prvega avta, ki je prišel z Zastavine robotizirane linije. Končno je bila septembra 2008 med srbsko vlado in Fiatom podpisana pogodba o skupnem vlaganju v tovarno. Mešano podjetje je v večinski Fiatovi lasti, od leta 2012 pa je v lastniški strukturi tudi ameriški Chrysler, s katerimi tvorita skupino Fiat-Chrysler, izdelujejo pa licenčne Fiatove modele 500L. S tem, ko je Fiat prevzel tovarno, se je končala zgodba o Zastavi kot jugoslovanski, in kasneje srbski, paradni tovarni avtomobilov; zgodba, ki je šla od zanesenjaških in majavih začetkov, ustaljenega ritma vzponov in padcev, izgradnje Zastave kot blagovne znamke in njene vzpostavitev kot »jugoslovanskega« proizvajalca avtomobilov, in nenazadnje ironizacije Zastavinih avtov v vsakdanjem življenju in (tujih) filmih, nacionalizacije znamke oziroma *rebrandinga* Zastave kot srbskega avtomobila in tovarne, do končne vrnitve k podjetju, ki je Zastavo postavilo na zemljevid Jugoslavije, Evrope in ZDA ... Da o osebnih zemljevidih in itinerarjih, ki živijo v spominih delavcev, voznikov in sopotnikov ter v zvočnih ter slikovnih zapisih, niti ne govorim.

IN DRUGI PROIZVAJALCI ...

Zastava, kot rečeno, ni bila edini proizvajalec avtomobilov v Jugoslaviji, zato je prav vsaj na kratko omeniti nekaj tovarn, kjer so v različnih obdobjih izdelovali lastne znamke tovornih vozil, licenčna osebna vozila in vojaška vozila ter s tem prav tako pomembno prispevali k motorizaciji in razvoju jugoslovanske avtomobilne krajine in industrije. Med drugim so bile to Tovarna avtomobilov Sarajevo (TAS), kjer so izdelovali licenčne golfe, Industrija delova automobila (IDA) iz Kikinde, znana po Oplovih kadettih, in Fabrika automobila Priboj (FAP), kjer so izdelovali tovorna vozila. Eno od njih je »nastopilo« v še enem *road-songu* Ramba Amadeusa, »FAP mašina«, ki je več kot vredna citiranja:

Dje je FAP mašina?

A dje nam je FAP mašina?

Dje nam je FAP mašina,

Fabrike Automobila Priboj?

Najmilija situacija u mom šoferskom životu,

Najmilija situacija u mojoj šoferskoj karijeri!

Je kad dođe ljeto,

15. juli, a ja dobijem turu da iskrkam u centru grada.

Tad zatvorim prozore,

upalim grijanje,

dok u kabini ne bude 60 stepeni.

Ali ne zato što ja volim da se znojimmm,

već zato da bi se iznerviro!

Onda stanem na semafor, ugasim auto,

ugasim svoju FAP mašinu

i čekam da mi dođe neki nervozni vlasnik kabrioleta pun manekenki.

*Pun šoferi i manekenki.
Tad namjestim auspuh u visini njihovih glava,
ubacim u četvrtu,
pritisnem kuplung,
kresnem mašinu, dam gas do kraja, povučem ručnu, puštam kuplung.
Nafta ne može da sagorijeva zato što je auto pod opterećenjem
i nafta izbija pod pritiskom i kupa one manekenke.
Nemojte se dragi prijatelji čuditi
što je na njima svo od mojije'govana,
jer tuda je prošla FAP MAŠINAAAAA!*⁶⁸

Vsakdanje življenje delavcev v tovarnah je bilo vsekakor prepleteno z »zajebancijo«, ki so jo zaposleni pogosto uporabljali kot protiutež težki ekonomski situaciji, ki je svoj vrhunec dosegla v gospodarski krizi 1980-ih. Popkulturalizacija industrije, kot v Rambovi pesmi zgoraj, je v precejšnjem pomanjkanju urejene zapuščine avtomobilskih tovarn in razumevanja življenja delavcev v (avtomobilski) industriji v primerjalno-časovni perspektivi pogosto edino sredstvo posredovanja in prenosa dediščine avtomobilske industrije v sedanost (pesem je bila izdana leta 1997 in je že takrat na nek način posredovala socialistično dediščino). Še posebej danes, ko so bolj kot življenje delavcev in razvoj industrije v ospredju ekonomske posledice političnih in ekonomskih odločitev po letu 1991 – propadanje ali preobrazbe tovarn, nekaterih tudi v podružnice večjih avtomobilskih koncernov (v teh procesih so delavci kolateralna škoda).

Slovenskemu bralcu najbližji pa sta vendarle dve tovarni vozil, IMV in TAM, ki sta pomembno zaznamovali razvoj jugoslovanskega in slovenskega gospodarstva druge polovice 20. stoletja, v bolj ali manj otipljivih različicah in vsekakor čustveno nabitih ocenah, pripovedih in poročilih pa nastopata še danes.

INDUSTRIJA MOTORNIH VOZIL NOVO MESTO

Začetki tovarne Industrije motornih vozil (IMV), današnjega Revoza, kjer izdelujejo francoske Renaulte, segajo v sredino 1950-ih let. Leta 1954 so v podjetju Agroservis na pobudo Mirka Bulca začeli popravljati kmetijsko mehanizacijo. Pod okriljem Agroservisa je nastala še Motomontaža, »podjetje za remontna in servisna popravila ter proizvodnjo motornih vozil DKW v kooperaciji s kovinsko-predelovalno panogo in z montažo avtomobilov in motorjev«,⁶⁹ kjer so kmalu po ustanovitvi začeli sodelovati z nemškimi podjetji Avto Union in sestavljati vozila DKW (predhodnik Audi).⁷⁰ V vozila so začeli vgrajevati tudi domače proizvode, stekla, pnevmatike, žaromete, akumulatorje (v kar so bila med drugimi vpeta podjetja Saturnus, Iskra in Sava). Leta 1959 se je preimenovalo v Industrijo motornih vozil (IMV) in začeli so izdelovati lastna dostavna vozila.⁷¹ Leta 1963 je IMV 1000 »kot prvi jugoslovanski avtomobil dobil avstrijski atest, kar mu je odprlo pot na tuje«. ⁷² Podjetje je v letih od 1967 do 1972 sodelovalo z British Motor Company (BMC), sestavljali so austine, razvilo se je izobraževanje delavcev, ki so na izobraževalna potovanja potovali tudi v Veliko Britanijo. V začetku leta 1973 (v obdobju 1969–1972 so Renaulte sestavljali v ljubljanskem Litostroju)⁷³ pa so po pogodbi s francoskim Renaultom začeli s proizvodnjo Renaulta 4, staroslavne katrice.

Leta 1965 so v IMV-ju začeli izdelovati tudi počitniške prikolice, ki so se po kvaliteti, izolaciji, teži in dizajnu kosale s takrat prevladujočimi britanskimi izdelki in so osvojile severno Evropo. Podružnice so odprli v več državah (v Belgiji, Franciji, Švici, Veliki Britaniji, ZR Nemčiji, na Danskem, na Švedskem in v Grčiji), v belgijskem Gentu pa so postavili sestavljalnico prikolic.⁷⁴

Junija 1988 je bil na podlagi skupnih vlaganj Renaulta in IMV-ja ustanovljen Revoz. V njegovem programu se je konec leta 1989 slavni katrci, zadnje so naredili decembra 1992, pridružil Renault 5. Ta model je julija 1996 svojo petindvajsetletno življenjsko pot sklenil prav v Revozovi tovarni. Aprila 1993 je stekla proizvodnja modela Clio, ki ga je spomladi 1998 nasledil drugi Clio, leta 2001 pa osveženi Clio II in ne dolgo za tem Twingo. V Revozu, ki je danes

v francoski lasti, poteka serijska proizvodnja novega Twinga za celotno evropsko tržišče od leta 2007.⁷⁵

TOVARNA AVTOMOBILOV MARIBOR

Začetki tovarne TAM segajo v čas druge svetovne vojne, ko so Nemci v okupiranem mestu postavili tovarno letalskih delov. Objekte so gradili vojni ujetniki iz različnih držav, sodelovali so tudi Mariborčani, vzporedno z gradbenimi deli pa so izobraževali tudi bodoče delavce in strokovne kadre. Po osvoboditvi se je proizvodnja iz letalske industrije preoblikovala in specializirala za »sestavo vozil v razstavljenem stanju. Nato je Zvezno ministrstvo za industrijo odločilo, da se bo podjetje preusmerilo v avtomobilsko proizvodnjo.«⁷⁶ Pomemben mejnik za TAM je bil december 1946, ko je vlada FLRJ sprejela dokument o preimenovanju Tovarne letalskih delov Maribor Tezno v Tovarno avtomobilov Maribor, ki sta ga podpisala Josip Broz Tito in minister za industrijo Boris Kidrič. Slavica Tovšak, direktorica Pokrajinskega arhiva Maribor, ugotavlja, da je bil to ustanovni akt ene izmed prvih tovrstnih tovarn avtomobilov v državi: »Začetek je bil težak. Kot v celotni državi so imeli težave zaradi vsesplošnega pomanjkanja materiala, specialnih strojev, gradbenega materiala, strokovno usposobljenih kadrov.«⁷⁷ Najprej so popravljali vozila iz kontingenta UNRRA,⁷⁸ ki jih je Jugoslavija dobila kot pomoč za ponovni zagon opustošenega gospodarstva. Prvi avtomobil, ki so ga naredili v TAM-u, je bilo tovorno vozilo Pionir, ki so ga izdelovali po češki licenci. Izdelovali so ga 15 let in v tem času izdelali 17.416 vozil. Tako je TAM postal največji proizvajalec tovornjakov in avtobusov v Jugoslaviji.

Pomembna prelomnica za TAM je bila sklenitev licenčne pogodbe z zahodnonemško družbo Klöckner-Humboldt-Deutz za proizvodnjo tovornjakov januarja 1957. V vozila novega programa je bilo vgrajenih 30 % domačih delov. Leta 1961 se je tovarna preimenovala v Tovarno avtomobilov in motorjev Maribor. Pod novim imenom je na tržišče kmalu prišla družina vozil TAM 2000, ki so jih prodajali v vse več držav, v Bolgarijo, Egipt, Kongo, Gano, Zambijo,

Turčijo, Indonezijo in Kolumbijo, izdelovali pa so tudi vozila za Jugoslovansko ljudsko armado. TAM je bil med prvimi 48 podjetji v državi, kjer so začeli uvajati delavsko samoupravljanje. Obseg proizvodnje je naraščal do leta 1986, ko je iz proizvodnje pripeljalo 200.000. vozilo, tovarna pa je nudila delo 8.175 ljudem. Zgodovina TAM-a se je v drugi polovici 1980-ih prevesila v obdobje krize, sanacij, preoblikovanj, iskanj rešitev znotraj tovarne in s pomočjo države ter v obdobje razpada države in tržišča ter privatizacije.

Po razpadu Jugoslavije je bila uvedena reorganizacija podjetja, ustanovljenih je bilo več manjših podjetij (MPP Vozila, MPP Gonila, MPP Tesnila ...), ki so nadaljevale proizvodni program nekdanje tovarne. Kljub vsemu je bil leta 1996 za vse odvisne družbe, tudi za Tovarno avtomobilov Maribor, uveden stečaj. Marca leta 2001 so s pripojitvijo razcepljenih družb ustanovili podjetje Tovarna vozil Maribor (TVM), kjer so izdelovali avtobuse in nadgrajevali oziroma predelovali dostavna vozila znamke Iveco ter šasije. Leta 2004 je postala večinski lastnik TVM Skupina Viator & Vektor. Po velikih finančnih izgubah TVM v obdobju 2008–2010 je bil leta 2011 na okrajnem sodišču v Mariboru vložen predlog za uvedbo stečaja podjetja.

Po razpadu države je zgodbo o propadu TAM-a spremljalo le malo javne razprave o pomenu dediščine in njenega ohranjanja, da o delavcih ne govorimo. V postsocialističnih diskurzih prekinitve s preteklostjo je bila neslavna »transformacija« TAM-a in marsikaterega drugega podjetja raje interpretirana kot še en dokaz o zavoženosti in zablodelosti jugoslovanske industrije in socialističnega projekta nasploh. Tragika situacije prežema žalostne zgodbe o delavcih brez dela, ta problematika pa je vzpodbudila tudi filmsko upodobitev tega problema. Film Mirana Zupaniča *Zmaga ali kako je Maks Bigec zasukal kolo zgodovine* iz leta 2011, v katerem protagonist ugrabi direktorja, prikazuje človeka, ki se bori za svojo pravico do dela in dostojanstva v situaciji, kjer racionalen in organiziran upor skoraj ni več mogoč. Nevzdržnost situacije režiser označi takole:

Maks Bigec je zame predvsem zelo naivna oseba. Po svoje je tudi nor, a na način, ki prej škoduje njemu kot komu drugemu. Po svoje pravičniški, po

svoje preprost, po svoje omejen, a vendarle nepokvarjen in čist človek, ki verjame v tovarštvo, solidarnost, ljubezen, človekovo dostojanstvo. Brez naivnosti, aktivizma in svojevrstne norosti teh vrednot najbrž ni več mogoče oživiti; skupnost, ki teh vrednot ne živi, pa se je sama obsodila na izumrtje.⁷⁹

JUGOSLOVANSKA AVTOMOBILSKA KRAJINA

Kljub relativno visokim številkam proizvedenih Zastavinih (in ostalih jugoslovanskih) vozil se po magistralah, cestah, poteh ter med trtami in klasjem, med morjem in gorami in pod modrim nebom nekdanje države niso vozila samo vozila jugoslovanske proizvodnje. V nasprotju s prepričanjem, da je bila Jugoslavija odrezana od preostalega sveta – z izjemo neuvrščenih in vzhodne Evrope, od koder so med drugim prihajali trabant, zaporožec, wartburg, škoda, poljski fiat – so se po državi vozili tudi z avtomobili zahodnih in prestižnih znamk, čemur je v veliki meri botrovalo dejstvo, da je okoli 10 % Jugoslovanov delalo v tujini, zlasti od srede 1960-ih naprej.⁸⁰ Ne glede na svoj nacionalni izvor so avtomobili dosegali in živeli življenja avtomobilskih ikon, zbujali občudovanje ali posmeh in iz takšnih ali drugačnih razlogov privlačili poglede.⁸¹

A če govorimo o avtomobilski krajini sedanosti, lahko najprej za ponazoritev vzamemo primer obiska druge države, ko poleg značilnosti oblačenja, arhitekture, vonjev, zvokov in okusov slej ko prej opazimo tudi »poteze« avtomobilskih oblik, navade vzdrževanja vozil in šoferske navade (trobljenje, izsiljevanje, mirno vključevanje ipd.). To vključuje tako različne prometne režime in načine vožnje kakor tudi – in predvsem – vizualno oziroma oblikovno plat vozil, od karoserijskih dodatkov do drugih elementov personalizacije vozila. Avtomobilska krajina dodaja izkušnji potovanja v tujino tudi element, res poenostavljeno rečeno, »značaja« kraja in ljudi. Za razliko od ostalih »krajina« (naravnih, arhitekturnih, spominskih) je avtomobilska na nek način drugačna, saj je njen osrednji element

avtomobil (osebno vozilo, avtobus, tovornjak), ki prav zaradi svoje mobilnosti v prostoru in času predstavlja kapsulo, ki ni samo potniški prostor in prostor spominov, ampak tudi kanal, po katerem preteklost prehaja v prihodnost, zaradi svoje relativne majhnosti pa je stik s tako »pripeljano« preteklostjo toliko intenzivnejši in neposrednejši (za razliko na primer od nepremične arhitekture, ki jo jemljemo kot infrastrukturno nespremenljivko). To je verjetno najočitnejše prav z vidika materialnosti: teksture starih materialov (ki jih tipamo) so podvržene koroziji časa. Propadanje predmetom daje tudi poseben vonj, ki se meša in prepaža z vonji uporabe, od vonja po cigaretne dimu, izpuhih in vlagi do, nenazadnje, »vonja po železnici«, ki se naseli v stare tapecirane predmete. S tem in iz tega pa predmeti in prostori v predmetih gradijo svojo časovnost, zgodovinskost in starost. Predajanje materiala času omogoča prehajanje (in spoznavanje) starega v sedanost(i). Tako imamo v vsakokratni sedanosti več kot zgolj sledi starega, staro je tukaj in zdaj, sodoloča razsežja in pomene starega in novega, pa tudi celotnega miljeja sedanosti. In stari avtomobili, tehnološki vsiljivci, ki prebadajo sodobne avtomobilске krajine, nam ponujajo opazovanje odmikanja predmetov v preteklost (vedno definirano z ozirom na sedanost) in hkrati tudi vračanje večno starega v sedanost.

Avtomobilске krajine pa niso samo so-označevalci materialnih in simbolnih krajin sedanosti, ampak nam, prav zaradi »časovne mobilnosti« avtomobilov, odstirajo tudi korodirane podobe preteklosti. V prepletu z medijsko posredovanimi podobami se avtomobilске krajine tako izkažejo kot polje imaginacije preteklosti in tudi zgodovine avtomobilizma. Komplementarno križanje starih predmetov v sedanosti z medijskimi zapisi o in iz preteklosti nam razkriva kompleksno podobo preteklosti (v najrazličnejših krajinah), ki prav zaradi vseprisotne mediacije marsikaj tudi zamegli in izbriše iz zgodovine, osebne in kolektivne imaginacije (kot na primer zgornja zgodba o doma narejenem avtomobilu) ter iz osebnih in kolektivnih spominov.

Kako si lahko danes predstavljamo jugoslovansko avtomobilsko krajino? Ena magistrala so vsekakor mediji in osebne pripovedi, druga pa muzeji in posamezniki, ki obnavljajo in predelujejo stare avtomobile in jim dajejo nova življenja oziroma podaljšujejo stara. V vsakem primeru je imaginacija jugoslovanske

avtomobilske krajine bolj ali manj posredovana. Če se zapeljemo po prostranstvih interneta, lahko najdemo vrsto prispevkov, ki začrtajo njene obrise. Spletna stran Naša Jugoslavija ima tudi razdelek o avtomobilih, kjer je predstavljen izbor avtov, ki naj bi bili »najpopularnejši v SFRJ – avtomobili, ki se jih radi spominjamo«. ⁸² Med njimi prevladujejo Zastavini avti, ne manjkajo pa trabant, škoda in wartburg, lada in hrošč, princ, ami, spaček, žaba in katrea (za hip se ovrmo skozi okno in pomislimo na ljubkost ljudskih poimenovanj avtomobilov).

V obdobju Jugoslavije je pomembno, včasih kultno mesto in status zasedlo kar nekaj vozil, ki niso bila jugoslovanskega porekla. Tudi hrvaška spletna stran Tportal je pred časom objavila izbor desetih avtomobilov, ki so zaznamovali avtomobilsko in siceršnje zgodovino Jugoslavije. ⁸³ Pri tem je pomenljiv tako izbor avtomobilov kot tudi motiv zanj. Slednji očitno odraža »običajno« jugonostalgijo, ⁸⁴ glede na stil pisanja pa tudi tehno-nostalgijo, fascinacijo s starimi avtomobili, kar je razvidno predvsem iz podajanja osnovnih tehničnih lastnosti (glej poglavje »Sklopka ... Nekaj malega za tehno(fičko)stalgike«). Na ta način je do predmeta občudovanja vzpostavljena časovna in tehniška distanca, z izborom konkretnih avtov pa je vzpostavljena tudi intimna, čustvena in afektivna vez s preteklostjo jugoslovanske avtomobilske krajine in tudi z jugoslovansko preteklostjo nasploh. Na prvem mestu je, nepresenetljivo, Zastava 750, sledi pa izbor avtov, ki v popularni imaginaciji še danes zasedajo kulturna mesta. Za ponazoritev si pogledjmo nekaj primerov.

Škoda 120 LS

Škode so veljale za športne limuzine, saj so imele motor zadaj in za tiste čase zelo športen dizajn. Na voljo so bile v limuzinski izvedbi, za ljubitelje »prave športne vožnje« pa kot kupe. Vendar pa performans ni bil prav zelo športen, saj so imeli motorji prostornine samo liter in še deci čez.

Lada 1300

Na osnovi Fiata 124 je bila narejena Ladina limuzina, ki je bila namenjena tistim, ki so si zaželeli »luksuz in komfort«. To je bilo vozilo direktorjev in partijskih funkcionarjev, slovela pa je kot neuničljiva in zanesljiva.

Mercedes W123

Mercedese so si zares lahko privoščili samo premožnejši, predvsem »gastarbajterji«, ki so svoj »uspelo mi je« pogosto stereotipno zapakirali in predstavili prav z mercedesom. Čeprav so imeli nekoliko šibkejši motor, pa je avtomobil kot izraz nemške kvalitete dosegel kultno mesto tako v vsakdanjem življenju kakor tudi v taksi-zvezdnstvu in filmu.

Wartburg

Wartburg je imel pogon na prednji kolesi, zadek pa mu je zaradi neugodnega težišča rado odnašalo. Iz motorja je prihajal značilen zvok dvotaktnega ritma, iz izpušne cevi pa značilen modrikast dim. Zato besedilo pesmi »Wartburg limuzina« skupine Atheist rap ni naključje:

*Wartburg limuzina ima pet brzina,
 pravi dosta dima i točak joj se klima.
 A gde ima dima i vatra postoji,
 jao, Bog te jeb'o, pa to motor gori.
 Jes' da motor gori, ali zato piči
 pa se svaki šofer sa Wartburgom diči.
 Šasija mu čvrsta, debela dva prsta,
 'mortizeri tvrdi, stradala mi krsta.
 Wartburg limuzina najduža mašina,
 čet'ri metra lima i pet meteri dima.⁸⁵*

Renault 4

... ali po domače katrca ali katra je bil pravzaprav domač avto iz IMV-ja v Novem mestu med letoma 1973 in 1992, v tem času pa so jih naredili 575.960. Zato je bila prostorna in zanesljiva katra pogost prizor na cesti in je v spominih ostala do danes.

VW Golf

Volkswagrovega golfa so proizvajali v Tovarni avtomobilov Sarajevo (TAS), od koder so med drugim prihajali tudi hrošči in jette. Tovarna, ki je domače tržišče zalagala z nemškimi avtomobili jugoslovanske izdelave, je danes v lasti Volkswagna, sloves golfov »enke« in »dvojke« pa kljub temu ostaja neokrnjen del jugoslovanske avtomobilske krajine. Urbana legenda iz tistih časov pravi, da je bil golf z oznako TAS na maski motorja boljši kot original.

Opel Kadett

Kadett je verjetno najbolj prepoznaven in za marsikoga najboljši Oplov model, kar jih je kdaj vozilo po prostorih nekdanje Jugoslavije. Tri generacije teh vozil, C, D in E, so zaznamovale otroštva, mladosti in družinske dogodivščine, v domove in ceste pa vnesle nekaj nemške kakovosti. Nosili so oznako IDA (Industrija avtomobilskih delov), tovarne iz Kikinde, kamor so prihajali že gotovi avti. Opremljeni z znakom IDA so v nekem trenutku predstavljali tudi slabšalno oznako, zato ni bilo nenavadno, da so ljudje lastništvo »pravega« nemškega avta dokazovali tudi tako, da so »sramotilni« napis enostavno sneli.⁸⁶

Takšna predstavitev na nek način prispeva k problematiziranju postjugoslovanskega mita o črno-beli, uniformni in uniformirani preteklosti, tako da opozarja na vizualno, oblikovno in proizvodno raznolikost avtomobilske preteklosti. Predstavitve v stilu izbiranja »top 10« so lahko samo pristranske. Kljub temu pa ponujajo, v navezavi s predstavitvijo jugoslovanske avtomobilske industrije,

Vozila do 1000 ccm

Avtomobili z motorji, ki imajo gibno prostornino do 1000 kubičnih centimetrov, so danes v svetu zelo iskani in številni, čeprav so se mnogi proizvajalci avtomobilov na svetu, predvsem v Združenih državah Amerike, usmerili v proizvodnjo močnejših avtomobilov z motorji, ki imajo večje število valjev. Majhni avtomobili najdejo kupca predvsem med ljudmi s skromnejšimi dohodki. Med evropskimi vozili z motorji, ki imajo gibno prostornino manj kot 1000 ccm je zelo znan fiat 500, priročno vozilce, ki porabi malo goriva in ki pri parkiranju zavzema malo prostora. Prikazali bomo najpomembnejše modele iz te skupine. Opazili bomo, da mnoge od njih srečujemo tudi na naših cestah, predvsem zastavo 750, spačka, škoda, NSU itd.




58 — FIAT 500 D (Italija) — Fiat 500 je v Italiji zelo priljubljeno vozilo, zato ga tam zelo pogosto srečujemo. Kupujejo ga predvsem mlajši ljudje, pa tudi drugi, ker je zelo gospodaren, ker ima dostopno ceno in ker ga je moč brez težav upravljati. Ima dobre vozne lastnosti in dobro leži na cesti. Poganja ga srečno hlašen dvovaljni motor z gibno prostornino 499,5 ccm. Dosele največjo hitrost 100 km na uro.




60 — ZASTAVA 750 M (Jugoslavija) — Priljubljeni in pri nas najbolj razširjeni avtomobil izdelujejo v tovarni »Crvena zastava« v Kragujevcu že vrsto let. Pri nas je zelo iskani, ker ustreza našim razmeram. Ima štirivaljni vodno hlajeni motor z gibno prostornino 767 ccm in močjo 29 KS. Zastava 750 je zelo gospodarno vozilo in ima prostora za štiri potnike.




61 — FIAT 850 BERLINA (Italija) — Fiat 850 je prišel na tržišče maja 1964. To vozilo je zelo gospodarno, ima dobre lastnosti. Do nedavnega so ga sestavljali tudi pri nas v kragujevki »Crvena zastava« pod imenom »zastava 850«.

primerno izhodišče za nadaljnjo razpravo. V nadaljevanju bom osvetlil fenomen t. i. tehnostalgije, ki je po mojem eden ključnih faktorjev pri mobilizaciji motivov in želja, ki ženejo afektivna ravnanja, povezana z ohranjanjem sedanosti in prihodnosti avtov: preplet zgodovine industrije, koncepta avtomobilske krajine in tehnostalgije sestavlja primerno ozadje, kamor bom v nadaljevanju vključil diskusijo o osebnih spominih, filmu, televiziji in deloma glasbi, o življenju starih avtov v družabnih medijih ter nenazadnje o življenju avtomobilov v muzejih in na cesti.

UVOD V AVTOMOBILNOST

ZDRAVKO DUŠA



Ko sem leta 2014, ob nujnem čiščenju stare garaže, potegnil iz nje na dan belo karoserijo in vse, kar spada zraven, je fičo sameval med drugo šaro že dve desetletji, raje več. Pri hiši je moral biti torej že kakih štirideset let, nekako od leta 1975, če sem prav izračunal. Mehanik, ki se je zavzel zanj, je bil pravzaprav kriv, da sem se spustil v ta posel. On in odpravnina, ki sem jo dobil ob odhodu v penzijo. Mehanik me je s svojim žicanjem, naj mu prepustim staro kripo, da jo bo imel za dele pri obnavljanju drugih, prepričal, da je stvar še nekaj vredna; odpravnina mi je dala idejo, da bi se, kot rečejo ženske, »pocrkljal« na pragu ... Eh. Ne vem, kaj sem reševal s tem, ko sem ga rešil, ampak zdaj je tam, pod lindo, kakor se reče nadstrešku, pred vrati hleva, v katerem ni več živine, bel, kot je bil včasih, pravzaprav še bolj, saj se zdaj sveti, včasih je bil matiran.

Ne morem verjeti, da je to avto.

Tale stvar, ki postaja element družinske dediščine, je skrajno preprosta. Ko zadaj dvignete rebrasti pokrov, ki omogoča solidnejše zračenje, ugledate nekaj, kar je še najbolj podobno malo bolj zapleteni škropilnici starejšega tipa. Dva jermena poganjata skromen preplet kovinskih elementov, desno je v črni škatli ventilator. Vse skupaj skoraj ni omembe vredno, dokler sosed v kabini ne obrne kontaktnega ključa.

Takrat se igrača strese, začne utripati, jermena se zganeta v tek in kolesca z njima, ventilatorska škatla drgeta, oni za volanom dodaja gas, zatrese se auspuh, in ko se čez rohnenje usuje še cingljanje slabo naštelanih ventilov, je to to: zvok – ne zvok, glas! – fičota.

Danes avtomobilov ne ločite več po zvoku. Vsi tečejo enako tiho, pridušeno, verjetno nekakšnim standardom o dopustni glasnosti prilagojeno. Pred petimi desetletji si avto zaznal že po glasu, ko se je ustavil pred hišo. In si vedel, ali se bo na vratih prikazal lastnik značilno nabijajočega hrošča, ali je s športno navitim fiatom 850 pridivjal nori mulec iz sosednje vasi, ali pa so se z njive vrnili sosede s stoenko. Fičov glas je med prvimi načenjal bukolično harmonijo vetrov, ščebetanja, grmenja, šuma dežnih kapelj, klepanja kos in človeških glasov. Pred njegovo pojavo je bila krajina tišja, morda je z njim primerljiv le še brenčeči glas mopeda, ki je po podeželju risal vzorce poštarskih poti. Kasneje so se pridruževali glasovi tomov vinkovičev in drugih traktorjev, jutra je naznanjalo pokanje predvžiga v motornih kosilnicah, dneve so izpolnjevali motokultivatorji, dokler se ni z leti vse seštelo v kakofonijo, brez katere bi bil zdaj tak dolgčas.

Sosede, ki že grejejo vsak svoj kozarec vina v dlani – kakšen pa bi bil prihod fičota k hiši brez krsta! – otipavajo karoserijo, pobrcajo v gume, odprejo prtljažnik. »A pragi so bili še dobri?« Ne, niso bili, pravzaprav smo morali odrezati celotno dno in privariti novega. Pragi, pomodrujejo potem, so bili zmeraj problem. Zelo

radi so začeli gniti in avtomobil ni več prestal tehničnega pregleda. S kitom, mislim, da nekdo celo z gipsom, so mazali tiste oškrbke in jih premazali z barvo, upajoč, da preglednik ne bo krepkeje pritisnil s palcem na trhli rob in odmajal z glavo. Vse drugo se je dalo lažje popraviti.

Fičo je s sabo pripeljal začetke garažne kulture. To, kar danes še vedno vidite pri nekaterih mulcih – kako vneto brskajo po motorjih bolj ali manj odsluženih (a vendarle njihovih! za dvesto, tristo evrov, ampak njihovih!) krip in s frendi debatirajo, kalkulirajo, šraufajo – je bil standard. V Slovenijo se je pripeljala ljudska tehnika. Forgazar in puntine, pa to so vsi vedeli, kaj je, in vsi so se hoteli spoznati na motor, ambicioznejši tudi na podvozje in zavore, po garažah so se začeli kopičiti potrebni in nepotrebni deli, mehanična delavnica je bila samo strošek v sili, fičota se je, če je bilo le mogoče, porihvalo doma. Itak je bil ponavadi samo džunto, kot rečejo pri nas na Tolminskem, še zdaj ne vem, kaj pomeni, a to je bila univerzalna rešitev: ko je fičo crknil, se mu je zamenjalo džunto in je šel spet naprej. Če ni bil džunto, je bilo pa treba mogoče vseeno tudi do mehanika. Domača nega se je ob nedeljah – takrat je imel teden še šest delovnih dni – dopolnila s pranjem avtomobila, dvorišča so postala razstavnici prostori za avtomobilске preproge, sedežne prevleke in kar je še bilo neambicioznih prituklin v notranjosti avta. Avtomobilskih šamponov ni bilo, pralo se je z detergenti za posodo, kar je seveda isto, a takrat se pač še niso vznemirjali z blagovnimi znamkami.

Pranje je bilo za mladega lastnika tudi delovna terapija po sobotni noči, ko je fičo letel od gostilne do gostilne in z veselice na veselico, dostikrat napolnjen s petimi ali šestimi osebki. Z njegovo pojavo se je spremenila kultura prostega časa, zabave, parjenja. Dve generaciji prej so še vsi hodili peš. Eno generacijo nazaj so bili fantje obsojeni na bicikle. Fičo pa je bil enačaj za novo svobodo. Z njim je začela pešati tradicija ubojev na vaških veselicah. Namesto da bi si frajerji kazali pesti in slačili suknjiče, so za volanom turirali motorje, da je tulilo do nebes, in na parkiriščih pred gostilnami delali obrate na mestu: gas, spust, ročna, gaaaaaaas,

da se je fizl zamajal in odnesel zadek postrani in je do nebes zarezalo tudi cviljenje gum. Malo globlje proti jutru je kruto božanstvo, ki dela selekcijo med potentnimi mladci, količinsko uravnovesilo žrtvovanja, izgubljena s civiliziranjem veselice – v zmečkanem plehu, ki je na fičota spominjal le še po pokrovu motorja na zadku in zadnjih lučeh. Ko je domači sin v soboto zvečer speljal z domačega dvorišča, so nastopile tesnobne ure, ko se ni vedelo, kaj bo prinesla noč. Stari so lahko samo upali, da mulc ne bo norel okoli s pijano klapo, ampak ga že čaka lepo počesana pupa in mu bo prisedla na vožnji v poletni večer.

Čeprav – seks v fičku? Ne želite si ga. Ni težava v tem, da avtomobilček ni velik, ampak da ima nezložljive sedeže. Tisto, kar se danes loči na sedalo in naslonjalo, ki ju po mili volji pomikate naprej in nazaj, spuščate in dvigate, dokler se notranjost skoraj ne spremeni v malo manjši kavč, sta bila dva sprednja sedeža na bolj ali manj fiksnem okviru: prevleka iz skaja, navlečena preko kovinskega ogrodja v obliki črke L, z minimalnimi približki vzmeti pod sedežnim delom, zadaj je bila z enakim materialom preoblečena klop. Okvir se je dal nekoliko pomakniti naprej in nazaj po kovinskem vodilu, privitem v poden – in to je bilo to. Uvodni del je bil, ko je štirikolesnik obstal na kakšnem kolovozu med drevjem, še znosen, če ni bila zima in preveč bund vmes, potem pa je nastopilo logistično vprašanje: pomakniti prva sedeža kar se da naprej in se truditi s kopulacijo na zadnjem sedežu, ali na nazaj pomaknjenih prednjih sedežih premagovati štrleče ovire volana in šalthebla, pri čemer se je prej ali slej zgodilo, da so si noge poiskale izhod pri vratih (teh zadaj ni bilo!) in je avtomatsko posvetila lučka. Umik noge, blagodejna tema, nekoliko mečkanja, naval, noga v vrata, nova prha luči na ... Uf. Naslednjič je bila obvezni del opreme fičota deka, ki se udobno pogrne zunaj po neudobnih tleh.

Fičo je postal značilen krajinski element ob nočnih rekah, na zapuščenih kolovozih, trčili ste nanj, ko ste hoteli otroke popeljati v neokrnjeno naravo, se mu ognili okrog jase, na kateri ste se namenili nabrati borovnice. Iz slovenskih pejsažev se ni umaknil niti potem, ko so ga s cest izrinili močnejši in boljši. Karoserije, zarinjene

v goščo malo stran od poti, opuljene vsega uporabnega in prepeljane s traktorji do prve domnevno dovolj umaknjene lokacije, so smetile po grapah, pod mostovi, na bregovih potokov, med srobotom in leščevjem, delno zmečkane, a še vedno podoba fičkov. Svoje uporabno življenje so nadaljevali po delih, kot kolesa, ki so zamenjala nekdanje trde kolarske izdelke, so ublažili in polepšali vožnjo z vozovi na vprego (dokler niso izginili tudi vozovi), kot navlaka »za vsak primer« po garažah in mehaničnih delavnicah so tu in tam celo dosegli svoj uporabni namen in podaljšali življenje še delujočemu nasledniku. Ljudska praktičnost in kultura recikliranja čisto vsega, kar je bilo še uporabno, sta razgradila italijansko-jugoslovanski uvod v avtomobilizem na prafaktorje in se ozrla po čem boljšem.

* * *

Izpit sem naredil pozno, pri štiriinštiridesetih, tako da je bil prvi avtomobil, ki sem ga kupil, Fiat Tipo. Ni še imel servo volana, tudi ABS ne, drugače pa je bil tisto, čemur se je reklo nižji srednji razred: sedeži so bili udobni, raztegljivi in premični, vzmetenje solidno, vrata okrepljena, zvok je bil primerno pridušen.

Do takrat so me prevažali s katrco in stoenko in, za službene potrebe in po žurerskih večerih, s čim bolj človeškim. Nobenega sentimenta nimam do te relikvije, pobiram kozarce za sosedi, ki sem jim zamolčal, da sem za prenovo plačal več, kot je oldtimer v resnici vreden. Na spletu jih cenijo okrog tisočaka, jaz sem dal jurja tristo, potamalem.

»Slabo ti ga je porihnal,« reče bagerist, ki mi riže okrog hiše in se je tudi pridružil na glažu vina. Res je, mu priznam, v vratih je vdolbina, ne vem, kako je nisem videl.

Ne, tule poglej, pravi. Streha je popolnoma neravna. Zgrbančena je.

Gledam, ne vidim nič. On je medtem že stopil do odprtega prtljažnika in takoj nekaj našel. Ko grem preverit, je že odprl motor in me opozarja na ventilator. Ni ti ga sčistil, vse je zabasano s papirjem. To so ti nanosile miši.

Počutim se kot takrat, pred štirimi desetletji, ko je prvič pripeljal k hiši. Tudi takrat so prišli sosede in smo natočili vino. In tudi takrat smo začeli najprej začeli odkrivati, kaj vse je narobe.

Sklopka ...

**NEKAJ MALEGA ZA
TEHNO(FIČKO)STALGIKE**



Ročno spustimo takoj, ko speljemo.

Bane, »Ure vožnje«

Vsak avtomobil ima svojo »osebno« avto-zgodovino. In na te zgodbe so vezane tudi osebne zgodbe, spomini in pripovedi, ki so pravzaprav tisto, kar ohranja avtomobilske krajine preteklosti tudi danes. Pri vsakršnem prisedanjanju preteklosti skozi predmete in zgodbe vsaj mestoma zdrsnemo v nostalgijo. Kadar govorimo o nostalgiji, povezani s tehnologijo, lahko pravzaprav govorimo o tehnostalgiji, ki je pri starih avtomobilih še posebej izrazita, saj se v odnosu do starih avtov meša materialno s simbolnim, orodje in šmir s spomini in željami, fizično delo z načrtovanjem in domišljanjem obnove, zgodovina določenega vozila z njegovo sedanostjo in, nenazadnje, preteklost s sedanostjo prostora, po katerem se avtomobili in vozniki vozijo.

Fičko je svojo cestno kariero in avtomobilsko zvezdnitvo naredil kot tisto malo vozilo, ki je le v močnejših izvedbah in srečnejših stanjih zmoglo »100 na uro«. V času, ko so ga izdelovali, je s proizvodnih trakov prišlo nič manj kot 923.487 primerkov.⁸⁷ In nemogoč je odgovor na vprašanje, koliko se jih po cestah vozi danes. Po nekaterih ocenah jih je na prostoru bivše Jugoslavije danes registriranih 20.000.

A zakaj je (bil) fičko tako popularen, da se z njim še danes vozijo ljudje z različnimi motivi po različnih opravkih? Vsaj del slave lahko pripišemo njegovemu ponarodelemu imenu: fičko ni pomanjševalnica od imena fiat, ampak je tako ime junaku iz stripa, ki je izhajal v Borbi konec 1950-ih. Junaku, ki ga je narisal Milorad Dobrić, je bilo ime »Kurir Fića«, in po njem je Zastava 750 dobila ime.⁸⁸

Zapis na portalu Zastava Automobili pa razkriva izrazito afektivno ozadje življenja in razsežnosti fenomena fička:

Poleg tega, da je bil dostopen, je bil tudi neverjetno šarmanten, zaradi česar je postal najslavnejši Zastavin avtomobil v zgodovini. Kot eden najboljših vozil v kategoriji malolitrskih vozil se je fičko vsekakor uvrščal med prevozna sredstva z najizrazitejšim značajem. Nekateri avtomobili

pustijo pečat zaradi svojih tehnoloških ali stilskih inovacij, drugi pa zaradi vloge, ki so jo imeli v kulturi narodov in generacij. Samo majhno število avtomobilov pa ostane v spominu tako zaradi tehnologije kakor zaradi čustev, ki jih vzbujajo, še manj pa jih pusti tolikšen pečat, da postanejo prave ikone svojega časa. In čeprav je postal modni hit takoj po prvem nastopu v javnosti, zdaj že davnega leta 1955, je fičko še danes trendovski.⁸⁹

V večini izvedenk je torej fičko komaj lahko dosegel polovico današnje najvišje dovoljene hitrosti na avtocestah, kar pa je bilo dovolj, da se je lahko začela motorizacija, gradnja cestnih povezav, obenem pa tudi redefinicija medosebnih odnosov in razumevanja prostora. Kljub razširjenemu in pogosto neutemeljenemu prepričanju, da je bilo obdobje socializma v Jugoslaviji, kot omenjeno zgoraj, obdobje črno-belega, strogo uniform(ira)nega in dolgočasno sivega, kar naj bi se odražalo tudi na avtomobilskem področju, pa moramo vendarle vedeti, da se v dobi vseprisotnih medijev podobe preteklosti pomembno soustvarjajo skozi avdiovizualne zapise. In ker je bil prevladujoč standard črno-bela tehnika, si preteklost pogosto predstavljamo črno-belo, kar še posebej pri postjugoslovanski dnevno-politični obravnavi in problematiziranju jugoslovanskega obdobja pogosto pride prav.

Ob tem seveda ne smemo spregledati, da prav medijsko posredovane podobe, sploh v digitalnih medijskih okoljih, nudijo vsekakor pestrejši pogled na preteklost, medijski prostori in medosebne interakcije (družabni mediji) pa odpirajo prostor individualnim intervencijam. To pomeni, da poleg avdiovizualnih zapisov pot med ljudi vse pogosteje najdejo tudi dokumenti iz tovarniških arhivov, tiskano oz. skenirano propagandno gradivo, fotografije in posnetki iz osebnih zbirk. Tako nostalgični kot historično-revizionistični pogled v »črno-belosti« sicer najdevata vsak svoje kvalitete in »dokaze«, prav tako pa oblikovalski slog reklamnih gradiv ali pa tehnološki standard fotografij na svoj način posredujeta in sooblikujeta podobo preteklosti v sedanosti.

V času svojega jugoslovanskega življenja je bil fičko – avto s pogonom na zadnja kolesa in motorjem zadaj – označevalec jugoslovanskega vsakdana

tudi zaradi robustne zasnove ter relativno preprostih in nebolečih vzdrževalnih posegov. V različnih obdobjih je bil najpogosteje osnovno ter, poleg kolesa ali motorja, največkrat tudi edino motorno prevozno sredstvo mnogih družin, delavcev, študentov, kmetovalcev. Kljub prostorski skromnosti so s tem vozilom ljudje dolga desetletja prevažali raznovrstne tovore in hodili na družinska potovanja in počitnice. In kot tak je ostal pomemben del spomina, tehniške dediščine, popularno-kulturnih in zgodovinskih krajin nekdanje Jugoslavije; in kot taki sta preteklost in sedanost tega avta začinjeni z anekdotami in spomini. Hkrati je bil vir neusahljive zabave in frustracije, saj je marsikateri že s proizvodnega traku pripeljal malo rjav, s seboj pa je bilo treba voziti komplet orodja in nabor najnujnejših rezervnih delov.

Pri tem so zgovorne tudi anekdote, ki vključujejo ekspedicije z vlakom v oddaljena jugoslovanska mesta, recimo v Sarajevo ali Beograd, in nočno čakanje v vrsti na prevzem; »specifikacije vozila«, se pravi želje po opremi in barvi (danes je samoumevno, da imamo to izbiro), v tovrstnem lovu niso igrale pretirane vloge. Iz pripovedovanj je razumeti, da je kupec dobil takšno vozilo, kakršno je ostalo, ko je prišel na vrsto, kar pomeni, da si je vsak kupec iz preostalih vozil nabral manjkajočo opremo: rezervno kolo, vzvratno ogledalo ali škatlo s prvo pomočjo. Težave so bile tudi z rabljenimi vozili in rezervnimi deli, verjetno pa tudi s strankami. Kroži namreč anekdota, da je ob obisku v Beogradu slovenski voznik Zastave želel najti rabljena rezervna vrata. V trgovini so mu za relativno dobro ceno ponujali nova, pa ni bil zadovoljen. Nato je prodajalec vzel vrata, brcnil vanje in rekel: »Evo, rabljena vrata, bo v redu?«

Ampak poglejmo fenomen tehnostalgije malo поблиže. Čeprav se sliši kot opis bolezenskega stanja, nostalgija in njene mnogotere izpeljanke nikakor niso bolezen.⁹⁰ Klasično razumevanje nostalgije sicer pravi, da je to bolečina ob zavedanju izgube doma, ki da so jo najprej zaznali in znanstveno zgrabili pri švicarskih vojaki v 18. stoletju, ki jih je med vojsko grabilo domotožje. Danes je teoretsko in praktično polje vprašanja nostalgije, predvsem v antropologiji in kulturnih študijah, dodobra preorano in največkrat zavrača pretirano pasivizacijo, ki je temu občutju zlahka pripisana zlasti v postsocialističnih družbah, ki naj bi za tem najočitneje in najbolj boleče bolehole. Vendar pa

pojav nostalgije ni omejen samo na postsocialistične posameznike in družbe. Čeprav je morda ravno tam najoprijemljivejši, je to zgolj zaradi specifične prizme, ki vsakršno ukvarjanje s socialistično preteklostjo politizira do mere, da preproste popkulturne preference postanejo problematični izrazi občudovanja neustrezne preteklosti. V tem oziru lahko rečemo, da se tehnostalgija praviloma izogiba politizaciji, a v postsocialističnih razmerah vendarle napaja tudi to območje.

Tehnostalgija je torej nostalgija za staro, preživeto tehnologijo,⁹¹ na nek način gre za bolj ali manj romantično in romantizirano utapljanje v podobah in mehanskem ali elektronskem drobovju starih naprav, radiev, gramofonov, vlakov in letal, računalnikov in kuhinjskih aparatov. Čas, ko je dovolj dobro le vedno novo in najboljše, ki pa prav zato ni nikoli zares dovolj dobro, je, paradoksalno, tudi čas predstavljanja oz. prodajanja novega skozi retro-preobleke. V tem pogledu se zaloga predmetov in tudi praks, ki najdevajo uteho in provokacijo v prisedanjanju starega in starih tehnologij, nezadržno širi. Odnos med komercializacijo, retrifikacijo in tehnostalgijo je precej zapleten, saj vključuje tako afektivne prakse, povezane s čaščenjem določenega izdelka/tehnologije, kakor tudi težnjo po komercializaciji in prodajanju tovrstnih izdelkov. Tukaj je treba izpostaviti ne samo odnos človeka do predmeta, tehnologije, zgodovine in/ali ideologije, ampak tudi afektivnost. Jane Bennett opozarja, da je človeški afekt ključen, hkrati pa opozarja na afekt, ki »ni značilen za ljudi, organizme, celo za telesa: afekt tehnologij, vetrov, rastlin, mineralov«.⁹² To je očitno tudi na polju medijev in medijske arheologije, ki išče in »izkopava« stare naprave ter jih spravlja k življenju, ob tem pa je križana tudi z afektivnostjo zvoka in podobe.

Načeloma velja, da se nostalgija prebujata na približno dvajset let, a se vendarle zdi, da pri avtomobilih to ne drži, saj se zdi fascinacija z avtomobili brez- ali nadčasna. Še huje, zdi se, da je prehajanje avtomobilov v »dobro staro« že nekaj časa prekinjeno, saj nam v navalu novega zmanjka časa, da bi se naučili ceniti staro. In če verjamemo Heideggerju, ki pravi, da je trenutek, ko se naprava polomi, tudi trenutek, ko to napravo lahko ponovno izkusimo,⁹³ nam ljubiteljsko in profesionalno zanimanje za avtomobile ne odpira samo vprašanj o tehnologiji in njeni zgodovini in sedanosti, pač pa tudi o izkušnjah ljudi, ki

so s temi napravami živeli in/ali z njimi pogosto, ljubiteljsko ali pa »zares«, še vedno živijo.

Retrifikacija se ob tehnostalgiji, kot rečeno, dogaja tudi v avtomobilizmu. Retro-dizajn s sodobnimi potezami ter barve, recimo Renaultova staro-rjava ali pa efekt matiranega laka (ki ni zares matiran lak, ampak nalepka), so vse prodajne strategije in produkti, ki bolj ali manj odkrito »odkrivajo« novo in pri tem najdevajo staro; kupci pa to očitno kupujejo.

A vendar »retro-tehno« ni najpomembnejši del tehnostalgije. V to polje veliko bolj spada surova, nerafinirana in nesanitizirana tehnologija, ki ljubitelja najpogosteje nagovarja skozi teksture materiala, udrtine in praske, skozi staro barvo, skozi vonj, recimo po šmiru in bencinu, ali na splošno »po starem«, pa tudi skozi zvoke avtomobila ali pa žvižganja vetra skozi špranje, pogosto pa tudi skozi povsem telesen, fizičen angažma, recimo ročno dviganje ali spuščanje avtomobilskih stekel. In prav tega ne manjka pri starih avtih, pa naj ležijo na kakšnem skednju, lepo spolirani v garaži ali pa muzealizirani. Za vse to je značilno »videnje« tehnologije skozi perspektivo sedanosti, kar jo navdaja z drugačnostjo preteklega sveta. In v tem pogledu tehnostalgija ne more biti racionalna in hladna. V naboru materialnega leži afektivni vidik tehno-fascinacije in lepo dopolnjuje strokovno ohranjanje in standarde zaščite in prezentacije:

Po desetletjih ali stoletjih uporabe nekega stroja ali pripomočka lahko na njem poleg običajnih in pričakovanih sledi obrabe, ki so posledica čisto namenske uporabe, zasledimo tudi številne modifikacije in predelave, ki so bile opravljene bodisi z namenom, da stroju podaljšajo dobo uporabnosti, izboljšajo produktivnost, uporabniku omogočijo večjo varnost, razširijo njegovo uporabnost, ali pa z njimi lastnik oz. uporabnik priredi stroj oziroma napravo svojim osebnim potrebam ali zgolj estetskim merilom.⁹⁴

Tehnostalgija in afektivnost srečevanja s tehnologijo in njenim prisedanjanjem nam lahko olajšata razumevanje tega, kako je tehnologija delovala ter kakšne so bile njene rabe skozi čas, obenem pa nam odpirata tudi prostor razumevanja

širših procesov razvoja in tesnega prepleta tehnologije in kulture. In, kar ni nepomembno, v takšno tehnološko čudo zlahka investiramo svoje ideje in pričakovanja ter nečemu, kar je na videz izrazito strojniško, tehnično in mehansko, dodamo vidik subjektivnosti, s čimer se naprava zares vpiše v naše doživljanje preteklosti in tudi sedanosti. Zato je prav, da osvetlimo nekaj izrazito materialnih, tehniških vidikov fičkovega življenja, ki so marsikomu nepoznani, a vendarle pomembni v vsaki razpravi med ljubitelji.

TEHNIČNA IZKAZNICA

Prvi fičko, Zastava 600, ima samonosno karoserijo, zadaj je nameščen motor prostornine 633 cm³, ki zmore 22 konjskih moči. Presek cilindra je 60 mm, hod bata 54 mm in kompresijsko razmerje 7,3 : 1. Tehta 585 kg. Na sprednji premi so prečno postavljene poleiptične listnate vzmeti z osrednjim naslonom na karoserijo, vzmetenje pa je zaradi kratke polosi zasnovano neodvisno za vsako kolo, kar je posebej pomembno za udobje med vožnjo; na zadnji premi ima vijajčne vzmeti.

Pri nesimetrični obremenitvi koles ta sistem deluje kot stabilizator in blaži nagib karoserije. Na prednjih kolesih ima enojne vilice in amortizerja, vzporedno postavljena med karoserijo in osnovo kolesa. V prvih modelih so na vseh kolesih bobnaste zavore, kasnejši imajo spredaj kolutne.

Zastavini fički so šli skozi več oblikovnih in tehničnih modifikacij. Naslednji, močnejši model, 750, ima motor prostornine 767 cm³ in 18 kW in dosega hitrosti vse do 110 km/h. Ima precej unikatno prednje vzmetenje: listnate vzmeti delujejo kot stabilizator, postavljene pa so, skupaj s plinskimi amortizerji, med prednji kolesi.

Ko je Fiat prenehal izdelovati svojo različico Fiata »seičento«, so se v Zastavi odločili, da posodobijo obliko. V zgodnjih 1970-ih so predstavili model 750M z novim motorjem prostornine 795 cm³ in termostatsko kontroliranim

sistemom za hlajenje. V tistem času so opustili »brke« na maski, najprej dvoje od treh in nato vse, uvedli pa so novo značko. Konec 1960-ih so obrnili tudi vrata: znameniti »kontraš«, kot se je temu popularno reklo v dobrih starih časih, z vrati »za kure lovit« oziroma »na žensko«, se pravi z vrati, ki se odpirajo v nasprotni smeri kot je standard danes, je dobil varnejša vrata. Model 750 S (special) je na tržišče prišel leta 1979 in je imel novo podobo armaturne plošče in instrumentov, ki jo je navdihnil Fiat 126 (imel je tudi obratomer), motor z močjo 22 kW pa je pognal vozilo tja do 120 km/h. V 1980-ih je prišel nov in tudi zadnji model, Zastava 850, z močjo 23,4 kW in prostornino motorja 848 cm³, fička pa je gnal vse do 125 km/h. Ta model se ponaša tudi z diskastimi prednjimi zavorami. Obe verziji, 750 in 850, so proizvajali do leta 1985 v različicah L, LE in SC.⁹⁵

SKICE IZ FIČKOVEGA ABECEDNIKA

Ko govorimo o tehničnih specifikah avtomobila, ne moremo mimo knjige Predraga Kneževića *Fičin bukvar* (prva izdaja je iz leta 1957), knjige, ki je na nek način biblija voznikov fička. Izšla je v več izdajah, danes pa jo je moč kupiti za okoli 4 evre v spletnih knjigarnah nekdanje Jugoslavije ali pa prek globalnega spletnega knjigotrškega giganta, kjer se cene gibljejo med 20 in 30 evrov. Najhitreje je knjiga dostopna v digitalni obliki, kjer pa se med pomikanjem med stranmi izgubi vonj starega, skoraj preperelega papirja, prsti se med porumenelimi stranmi ne sušijo več, prav tako pa ne popušča staro, strto lepilo.

Knežević namreč v knjigi, med drugim v poglavjih »Spoznavanje s fičkom«, »Fičko v rabi«, »Fičko v šoli vožnje« in »Podaljševanje fičkovega življenja«, nazorno opisuje avto in daje napotke za uporabo in vzdrževanje. Knjiga je zanimiva predvsem zaradi dveh stvari: dobrih deset let po prvih kilometrih fičkov po jugoslovanskih cestah avto predstavlja skozi prvoosebni pogled, nudi pa nam tudi vpogled v asortima problemov, ki se nam danes velikokrat zdijo tako daleč in neresnični, in daje rešitve zanje. V poglavju »Fičko o sebi« Knežević njegovo zgodbo pove v prvi osebi ednine:

Rojen sem v Torinu, celih trinajst let preden je v Beogradu izšla druga, razširjena izdaja mojega abecednika. Težave mojih številnih ustvarjalcev so trajale kakšno desetletje. Nočem si laskati, a lahko rečem, da moje dolgotrajno rojevanje vseeno lahko opravičim z mojimi nespornimi kvalitetai. Ko sem se prvič pojavil med vrstniki na salonu avtomobilov, s svojim zunanjim izgledom nisem uspel preveč zasenčiti Parižanov. Vendar pa ne bi mogli niti reči, da nisem bil eleganten. Bolj ko so me spoznali, rajši so me imeli. Šalili so se, da sem »večji znotraj, kakor zunaj«. Udobje, hitrost in ekonomičnost so me postavili v evropski rang. Novica, da so mi v senci Eifflovega stolpa podelili zlato medaljo za najboljši avto med »malolitražci«, se je



slišala daleč naokoli. Do srca Šumadije je prispela prav tako hitro kakor do Slavoloka zmage.

Ni mi bilo treba prav dolgo čakati, že sem dobil brate tudi v Jugoslaviji. V stari zgradbi nekdanjega Vojno-tehniškega zavoda v Kragujevcu se jih je leta 1955 rodila petindvajseterica. Družina fičkov je rasla in že leta 1961 dosegla nataliteto 10.000 članov [...] Nekaj deset tisoč bratov se rodi vsako leto v tem lepem mestu ob Lepenici. Radostno tekajo po naših cestah, asfaltnih in makadamskih, podobno kot še desetkrat več mojih sorodnikov v inozemstvu.⁹⁶

Ko beremo tale 50 in več let star zapis, se izkaže, da je več kot primeren pogled na fenomen fička z današnje perspektive, saj ne samo, da poosebi avto, ampak famo jugoslovanskega avtomobila raztegne prek Evrope. Jugoslovanskost oziroma slovenskost, italijanskost in evropskost je bil tudi argument razstave *Eurovision Lab*. v Muzeju novejšje zgodovine Slovenije leta 2015, kjer so s konceptom časovne kapsule obiskovalcem želeli približati preteklost. Za logotip je skupina pod vodstvom Urške Purg izbrala fička, in to iz preprostega razloga: na vprašanje, ali je »naš«, »italijanski« ali »španski«, je bil odgovor: »To je bil avto!«, s čimer so meje nacionalnosti avtomobila padle, pomemben je bil »le« še predmet, ki presega tovrstne delitve.⁹⁷

Knežević nam razkrije pogled najprej na to, da je bila italijanska provenienca fička povsem neproblematična (pustimo ob strani Titove zgoraj omenjene zamere), da je z avtom, ki je v osnovi italijanski, jugoslovanska avtomobilska industrija zapeljala na avtokarto Evrope in postala del evropske avtomobilske zgodovine in krajine, ki se v tej imaginaciji razteza od Pariza do Šumadije. Poleg tega desetine tisočev »bratov na kolesih« predstavljajo močno simbolno zaledje industriji, ki je v 1960-ih producirala avtomobile in ki je očitno predstavljala državni ponos. Zdi pa se, da se že skozi »zgodovinenje« avtomobila vzpostavlja določena nostalgija.

Ob tem uvod in pravzaprav cel Fičkov abecednik odpira pogleda na zgodovino avtomobila, na njegove tehnične karakteristike in splošne napotke za

vzdrževanje, ki se nam zdijo danes tako samoumevni ali pa avtomatizirani oziroma preloženi v obseg dela serviserja, da so zapisani kot nasveti skorajda smešni, vsekakor pa zabavni. Po drugi strani je vsaj zabavno tudi dejstvo, da nam v neprestani »transparentizaciji« tehnologije, ki postaja samoumevna, iz življenja izginjajo avtomobilski »problemi«, kot so težave z vžiganjem, mokre zavore in podobno. V zameno pa moramo tudi za najosnovnejši in s stališča varnosti izjemno pomemben »zdravniški poseg« k serviserju. Prav zato je Abecednik toliko prikladnejši za bujenje in hranjenje tehnostalgije. Poglavlje »Odhod«, ki sledi poglavju o zaganjanju motorja, kjer avtor omenja tudi uporabo »čoka« ali »zauga« pri zaganjanju hladnega motorja (kar je danes največkrat urejeno samodejno in zato na to redkokdo pomisli), podrobno osvetli tehniko vožnje:

Motor teče, prestavna ročica je v nevtralnem položaju. Pritisnite pedal sklopke. Primite prestavno ročico in jo iz nevtalnega položaja potisnite skrajno levo, k svoji desni nogi. Od tam jo, ne prepočasi, premaknite v prvo prestavo. Če je fičko na ravnini, lahko počasi spustite ročno zavoro. Po malem dodajte plin, da motor dobi obrate. V nadaljevanju počasi spuščajte sklopko. Ko začutite, da obrati motorja začnejo padati (ko motor začne, popularno rečeno, jenjati), takoj začnite dodajati plin. To dvoje je pravzaprav treba narediti sočasno. Z levo nogo spuščate sklopko, z desno dodajate plin. V trenutku, ko ob spuščanju sklopke motor začne jenjati in ko ste ga podkrepili s povečano količino goriva in zraka, mu dodali plin, takrat fičko spelje. Srečno!

Bilo bi odlično, če bi šlo tako gladko in lahko, kakor gre branje teh vrstic, ki so pisane z željo, da bo besedilo čimbolj enostavno in dostopno vsakomur. Lahko se, recimo, zgodi, da prestavna ročica ne gre takoj v prvo prestavo. Ne pomislite takoj, da so vam prodajalci podtaknili vozilo z nedelujočim menjalnikom. To je pri vozilih, ki nimajo sinhronizirane prve prestave, pogost in povsem normalen pojav.⁹⁸

Danes si težko predstavljamo, da bi nekdo napisal priročnik »Avto za telebane«, saj je postalo nekako »naravno«, da s polnoletnostjo mladostniki pridobijo tudi izpit za vožnjo in se nam, nepresenetljivo, zdi, da je tehnika vožnje pravzaprav nekaj prirojenega, če ne celo genetsko predisponiranega. Jasno je, seveda, da se je tehnike vožnje še vedno treba naučiti. Kar pa ni več običajno, je to, da bi se nekdo tehnike vožnje učil ob knjigi. Prav tako se danes nihče več ne ukvarja z vmesnim gasom oziroma sklopko, da ujame vrtenje zobnikov v menjalniku, kaj šele z nastavljanjem dotoka zraka v uplinjač, kar so morali početi vozniki nekoč, tudi pri fičku. Pravilno nastavljen dotok zraka namreč optimizira porabo goriva in zagotavlja, da fičko bolje »vleče«.⁹⁹ Danes za to skrbi elektronika, operativno razumevanje delovanja motorja pa izginja.

Tako kot prehaja novo v navadno, prehajajo tehnologije v običajno, nevidno gibalo in okvir življenja. Težko si predstavljamo, da voda, razen poleti v dolgih kolonah na mejnih prehodih ali cestninskih postajah (in še takrat predvsem za žejne potnike), lahko predstavlja problem za avto (hladilnik motorja) in šoferja. No, v dobrih starih časih so se šoferji srečevali tudi z vodo v kabini. Tako poglavje »Voda v avtu«, na primer, odkriva težave zaradi zastajanja vode v kabini: »Noge imam mokre, kot da bi jih namakal v lavorju,« se je pridušal neki bralec. Knežević pa v nadaljevanju strokovno obdela težavo in ponudi tudi nasvet, kako je treba skrbeti za odtočne kanale, ki se med vožnjo radi zamašijo, ali pa jih zamaši nepoučeni mehanik ali lastnik v želji, da bi preprečil dotekanje vode v kabino. V tem primeru jih je treba očistiti z vžigalico ali izvijačem ter tako vodi, ki se je med vožnjo nabrala v kabini oziroma v dnu školjke, omogočiti prosto pot.¹⁰⁰ Podobno si danes težko predstavljamo težave zaradi mokrih zavor, Knežević pa se je tega še kako zavedal in je tudi za tovrstne primere podal ustrezna navodila. Najpogostejši razlog mokrih zavornih oblog najde v pranju avtomobila in pri tem opozarja, da mokre zavore slabše delujejo. Nasvet: med počasno vožnjo pod visokimi obrati na rahlo pritiskajte na zavoro, tako se bodo zaradi trenja boben in obloge osušili in zavore bodo spet normalno delovale.

Za konec pogledjmo še eno od ključnih stvari, ki jih je moral šofer obvladati, če je hotel zagotoviti varno in neprekinjeno vožnjo – svečke. Iz otroštva se spomnim, da je bila to večna težava in neskončno opravilo tudi pri domači

stoenki. Če kaj ni delovalo, so bile, ob platinah in uplinjaču, svečke prva stvar, ki jo je bilo potrebno preveriti. Zaradi naoljene svečke ali pa zaradi povečanega razmaka med elektrodama namreč ni bilo iskre, zaganjač je sicer vrtel motor, a ta ni »kresnil«. Abecednik zato priporoča, da se svečko spiha in preveri razmak, ali pa se jo zamenja z novo, kar je vsekakor potrebno narediti na vsakih 12.000–15.000 km, pri čemer Knežević svetuje, da se uporabljajo svečke, kakršne priporoča proizvajalec, »italijanske Magneti Marelli CW 225 N oziroma CW 225 N2, ali pa domače svečke Bosna (Trudbenik Doboj) F-70. Nekateri naši vozniki z izjemnim skepticizmom kupujejo svečke domače proizvodnje, čeprav za to nimajo nikakršne osnove«. ¹⁰¹ To zadnje nam govori o skepticizmu do domače proizvodnje, ki se ni kazal samo pri avtomobilizmu.

Do konca 1980-ih je bil fičko tehnološko preživet, poleg tega pa ni več izpolnjeval rastočih potreb in zahtev uporabnikov. Razmere že dolgo niso bile več naklonjene majhnim in relativno šibkim vozilom z omejeno prostornino (tako motorja kot kabine), toliko manj »socialističnemu« pedigreju in vse bolj intenzivno pripisovanim, s socializmom povezanim slabostim. Poleg tega naj bi, po besedah Miroslava Milutinovića iz srbskega Združenja zgodovinarjev avtomobilizma, fička prenehali izdelovati tudi zato, ker je imela Zastava tiste čase »velike izvozne načrte s projektom Yugo Amerika, in so zato žrtvovali fička, da bi naredili prostor na proizvodni liniji za sodobnejšega juga«. ¹⁰² Tudi malo večja Zastava 101, model na osnovi Fiata 128, sicer ni dosegala kakšnih posebnih standardov, čeprav je bila »do nekje 1980-ih tehnično napredna in po zasnovi (odmična gred v glavi motorja, zobati jermen, zmogljiv motor, odlična lega na cesti – sprednji pogon, posamične obese spredaj – na nek sicer preprost in primitiven način tudi zadnje, peta vrata ...) celo pred mnogimi konkurenti«. ¹⁰³ Tista, ki smo jo imeli pri nas doma, je imela celo (naknadno vgrajeni) protivlomni alarm in belo luč za vzvratno vožnjo.

Ob tem se je zaradi specifične geopolitične situacije jugoslovanski avtomobilski trg vseskozi odpiral tudi na zahod, tako da dobri, hitri in lepi avtomobili niso bile samo neuresničljive in nedosegljive sanje, ampak tudi otipljiva realnost, ki zastarelemu designu in tehničnim rešitvam pač ni bila prav prizanesljiva konkurenca. Kljub temu je Zastava postala in ostala jugoslovanska znamka, ki

je preživela državo, vojno in nastanek novih držav. Nenazadnje tudi zato, kot na vprašanje, zakaj ima rad prav Zastavo, odgovarja Danijel Kadarjan, ker »je to znamka avtomobila, s katero smo odrasli, s katero sem odrasel tudi jaz. Za nekatere je bil to prvi avto, za druge edini, nekateri ga imajo danes ... A ne glede na to ima vsakdo, ki je odrasel na teh prostorih, vsaj eno izkušnjo, povezano prav z avtomobilom te znamke.« ¹⁰⁴

Zgodba o Zastavi in fičku je na nek način izrazito generacijska zgodba in hkrati zgodba, izrazito povezana z Jugoslavijo in postjugoslovansko zgodovino. Vsekakor je vse manj transgeneracijska, saj se vse več ljudi rojeva in odrasča v družbah in državah, ki z Jugoslavijo delijo geografske koordinate, simbolnih in ideoloških pa vse manj. Z oddaljevanjem jugoslovanske zgodovine pa iz vsakdanjih življenj ne odhaja samo pomemben del skupne zgodovine tega prostora, pač pa tudi zavedanje in priznavanje pomena avtomobilski in z njo povezanim industrijam. V procesu razpada države in nacionalizacije zgodovin v obdobju po letu 1991 je jugoslovanska avtomobilska industrija postala srbska, slovenska ali bosanska ter skoraj dosledno podizvajalska, na kar nakazujejo tudi raznolike sedanjosti ostalin nekoč skupne avtomobilske industrije in krajine, med tem ko je »jugoslovansko« v procesih očiščenja preteklosti socializma zabrisano ali izbrisano.

V nadaljevanju bom pobrskal po nekaj epizodah iz sedanjosti, ki nam razkrivajo, kako jugoslovanska industrijska in tehniška dediščina vsaj v nekem delu živi naprej; kako ljudje, ki se z njo ukvarjajo ljubiteljsko ali profesionalno, pravzaprav predstavljajo nadnacionalno vez med preteklostjo in razpršenimi postjugoslovanskimi sedanjostmi, in predvsem, kako ljudje, ki se spominjajo svoje preteklosti ali pa gradijo svojo sedanjost skozi ohranjanje »neke druge« preteklosti, dejansko pomembno prispevajo k vzdrževanju, obnavljanju, poliranju, »šraufanju« in »pedenanju« tehniške dediščine, ki je v postjugoslovanskem času postala nezaželena, problematična, označevalec zaostalosti, ali pa je preprosto izginila iz kanonov legitimne preteklosti in dediščine. Zgodbe v nadaljevanju nam govorijo, da zgodovina in sedanjost jugoslovanske avtomobilske krajine, katere emblematicni označevalec je prav fičko, še zdaleč nista preživeti, pozabljeni ali celo nepomembni.

PLEH FIČKA

TANJA RADEŽ

Priznam, sem pleh fička. Zanimajo me avtomobili, rada vozim in se vozim, nisem izbirčna. Všeč so mi avtomobili, vsi, tudi kombiji, kamioni, celo traktorji. Predvsem pa starejši, tisti s tankimi volani. Skotičkom očesa ošvrknem vsako avtomobilsko prilogo v časopisu, strokovno znam opazovati in poklepetati o sodobnih avtomobilih, kadar je res nujno, spremljam razvoj Tesle, ker sem ponosna, da se tako imenuje, in avto mojih sanj je fičko, svetlo modre barve z brčicami na smrčku.

Avto je ena taka hecna zvesta stvar, na naših slovenskih dvoriščih in parkiriščih objekt identitete, ugleda in banalnega boja za parkirni teritorij. V avtu si kot polžek s hišico ali želva z oklepom in avto je zvest kot kakšen kuža, v glavnem. Sploh pa je avto svoboda, z njim greš lahko kamorkoli in s seboj vzameš knjig za celo polico ter nekaj prijateljev.

Moj oče ima do vseh strojev, vključno s pralnim, zelo spoštljiv odnos, tako je bilo tudi do avtomobilov, nič humorja ali pretiranega veselja. Naš domači avto je bil vedno siv. Mame tistih dni so redko imele izpit, če pa že, pa iz previdnosti niso vozile. Imam dva strica, in ko sta bila še mlada moška, jaz pa mini otrok, smo veselo dirkali po gorenjskih cestah. Zeleni ami in temno modri spaček sta me za večno zapisala med avtoljubke. Naše vožnje so se pogosto končale na letališču Lesce, kjer smo za povrh še malo poleteli z motornim letalom.

V srednji šoli smo pešačili, niti enega mini spomina na kakršen koli avto nimam, nihče ni imel avta in rdeče rumeni vlak z vonjem po cigaretnem dimu je bil prevozno sredstvo med domom staršev in samostojnim življenjem.

Na likovni akademiji pa se je začela povsem druga zgodba. Vsi smo vozili nekakšne oldtimerje, ki pa takrat še niso imeli te starčevske oznake. To so bili prelepi avtomobili, ki smo jih našli preko zanesljivih zvez, si jih z neznano čim kupili ter se z njimi potepali po svojih študentskih poteh, po svetu, polnem novih možnosti. To so bili alfa romeo, diana, fiat, mercedes in vedno kaka zanesljiva rdeča katrca v rezervi. Avto je bil za bodoče oblikovalce najboljši prijatelj, spremljevalec na vseh zabavah, identiteta svobode, požiralec štipendije. V prtljajniku pa kantica za bencin, ki ga je mnogokrat tem nekje nenadoma kar zmanjkalo.

V tistem obdobju je bila domovina polna krasnih avtoodpadov. Glede na to, da sva se v ustvarjalnem tandemu Tandar z Daretom takrat prevažala naokoli z mercedesom, ki je še vedno med živimi, samo slovenski avtoodpadi za popolno formo velikega avtomobila niso zadoščali. Obiskovala sva žive muzeje odsluženih avtomobilov v krogu 300 km okoli Ljubljane. Ni ga večjega uspeha kot najti novo-staro prednjo šipo z zeleno zatemnitvijo na vrhu in jo celo pripeljati domov. Na srečo so avtoodpadi mimogrede postali vir navdiha za mnogo projektov, tudi kakega, ki še čaka na uresničitvev. Celotna scenografija za mladinsko oddajo Tok-tok je bila narejena iz avtomobilskih delov, in fičo kosi so bili takrat glavni gradbeni element. Najin stari zeleni mercedes je bil sanjski avto, a včasih se sanje uresničijo prezgodaj in prinašajo s seboj tudi polno tegob.

Nekega vročega poletnega dne so nama prijatelji kupili darilo. V skrbi za najino bodoče zdravje so sprejeli sklep, da bo to pes. Ker je bil tistega usodnega dne na tržišču le veliki nemški šnavcer, so prinesli njega, velikega malega kosmatega črnega mladiča z rdečo rutico okoli vratu. V trenutku mu je bilo ime Fičo, ker je bil tako velik, pa obenem majhen. Ta zgodba nima srečnega konca, zato bom tu končala. A fičko v vseh oblikah se je vselil in ostal globoko v srcu. Dvajset let kasneje se je moji sestri pridružil krotki klapouhi kuža, in ker je pritlikavi nemški

šnavcer, je ponovno dobil ime Fičo, kar me je najprej malo zmedlo, danes pa me neizmerno veseli – on je moj pasji nečak. Ime Fičo sploh na njegovem rojstnem otoku Hvaru razveseljuje staro in mlado. Kot vemo, se na otokih skrivajo zaloge fičkov v vseh oblikah, vozni in sfrizirano registrirani, nevozni in pozabljeni pod borovci, v poljskih šopah, celo v podvodnih globelih. Otoški fičo je simbol, mali premični spomenik času, ki teče počasneje. Nekaj let sem sistematično fotografirala vse otoške fičke, potem pa sem odkrila fenomen tovornjačka TAM in zdaj malo nezvesta sledim njim.

Leta 2000 sta prijatelja in baletnika Goran in Dejan ustanovila Fičo Balet. To je sodobno-plesno gledališka skupina, ki s plesnimi predstavami, izobraževanji in festivali ljudem na sodoben način omogoča doživeti umetnost. Na spletni strani razložita, da je Fičo zanju simbol regije, v kateri sta zrasla kot baletnika. Kombinacija Fičo Balet se jima je zdela smešna in to je bilo obdobje, ko so stvari nastajale še dosledno neresno. Po logotip za Fičo Balet sta prišla v naš studio. Dolga leta smo skupaj ustvarjali sodobno podobo, ki je vedno temeljila na zavedanju, od kod izviramo.

Ker je naša skupnost majhna, slej ko prej prideš na vrsto in postaneš tudi model. Tako sem se leta 2006 pustila fotografirati prijateljskemu studiu ob izidu Kulta, nove priloge časopisa Delo. Ker sama za eno sliko nisem dovolj, mi je družbo na oglasni fotografiji delal mali rdeči fičko, maketa pravega avtomobila. Lani sem spoznala gospoda Hribarja, ki je zaslužen za to, da je v domačih trgovinah z igračami na policah z avtomobilčki tudi fičko. Gospod Hribar oglasa v aktualnem času ni spregledal, našo gesto si je zapomnil in mi v zahvalo malo po tem, ko sva se spoznala, zaupljivo prepustil volan svojega svetlomodrega fička. Prestavna ročica, sklopka, zavora in volan, vse deluje tako, kot se za avto spodobi, le prvi dotik je precej nezanesljiv. Peljali smo se en krog po naselju in veseli dogodek posneli s telefonom.



Gospod Hribar je poleg Martina, ki je napisal to knjigo, eden redkih, ki je moj strasten odnos do avtomobilov takoj vzel zelo resno. Dekle ali dama si mora enakovredno vlogo pri pogovoru o avtomobilih priboriti. Lahko rečem, da imam nekakšno srečo, ker se dobro počutim v vseh vrstah avtomobilov. Rada se peljem na Hvar v sestrinem malem cliu, rada se vozim po Prekmurju v naročnikovem kombiju, vseč so mi dirkalni renaulti, stari audiji in nedosegljive limuzine. Zadnje čase ugotavljam, da se pred priljubljeno kavarno sumljivega slovesa vsiljivo ustavljajo vseh vrst luksuzni avtomobili, in ko odmislim hrup in strup, zadovoljno opazujem pločevinasto razstavo in testosteronsko predstavo. V moški družbi pa o avtih raje modro molčim, le z obrvjo pomignem, če opazim kaj zanimivega.



Imam tri prijatelje, ki so ponosni lastniki fička. Eden je Boštjan, profesionalni nostalgik, in ko sem ga pred leti spoznala, je imel šestnajst avtomobilov in fička vmes. Skoraj vse avtomobile je prodal, fička pa ima še vedno rad. Ima majhen muzej in ga lahko skrije med pločevinaste škatle in sesalce. Njegov fičko je šiki-miki, spoliran, lep kot slika. Drugi je Zdravc, sosed iz knjige, ki jo držite v rokah, poleti sem pod tepko ob potočku tako dolgo sedela v njegovem fičku, da mu je postalo jasno, da nas mora peljati na dirko po Tolminu. Njegov fičko je navađen bel fičko, tak, kot je prišel iz mame tovarne. Tretji pa je Slavko, za katerega je fičko le ena od mnogih logičnih izbir. Slavko iz Skaručne, vasi z lepim imenom, je službeno kulinarčni velestrokovnjak, privatno pa divji možakar, in v njegovem rumenem fičku na gorenjskih ovinkih ni prav varno češenj zobat. A vožnja z njim je visoko na seznamu dosegljivih želja.

Na eni od bežigrayskih ulic stoji avtokleparski atelje, v katerem se pogosto oglasim. V njem ustvarjata prijatelja, lepa brata Damjan in Dušan, enojajčna dvojčka, ki s svojimi močnimi rokami dan za dnem gladita pomečkane avtomobile. V njuni delavnici lahko pogosto srečam kako prevozno sredstvo po svojem okusu, in glej ga, zlomka, trenutno se je na njihovi dvigalki znašel fičko, ki si ga je zaželel njen oče, ker se počasi poslavlja od svojih delovnih zmag. Karoserija čaka na svojo novo podobo, le kdo bo lastnik prenovljene limuzine?

Na Dolenjskem ima naša družina hišico z malo garažico in senčno brajdicco. V njej stojita samokolnica in mešalec za beton, kako lepo bi bilo še malemu fičku v tej izbrani družbi, ob nedeljah zjutraj bi ga peljala k maši, a ker v cerkev ne hodim, bi me počakal v senci pod lipo, ko bi telovadila na mirnski trim stezi, zgrajeni z evropskimi sredstvi. Ampak zakaj prav fičko? Morda zaradi oblike, zaradi nekkih zaspanih ostankov otroške razigranosti, humorja, ki ga danes nosi s seboj, zaradi strahu pred večjo odgovornostjo, iz želje, da bi imela stvari, ki so mi prav, ali pa zgolj zato, ker je mala garaža dovolj dolga le zanj.

Druga ...

**POSREDOVANA
PRETEKLOST:
OSEBNE PRIPOVEDI
IN MEDIJSKA OKOLJA**



**Odkar vem zase, sem imel rad vožnjo,
hitrost, hiše in ljudi, ki so se nekako čarobno
premikal mimo mene.**

Bane, »Ure vožnje«

Hitrost je ena tistih draži in omejitev človekovega življenja, ki je skozi sto-in-nekaj-letno zgodovino avtomobilizma pomembno prispevala k vzpostavitvi mitske in vsakdanje vloge in podobe avtomobila. Razumevanje in čaščenje hitrosti je pomembno figuriralo in se tudi napajalo v (italijanskem in ruskem) futurizmu, ki je globoko zaznamovalo 20. stoletje prav skozi preplet idej, aspiracij in dejanskih tehnoloških možnosti mobilnosti, tehnologije in hitrosti.¹⁰⁵ »Vaši [italijanskih futuristov] umetnosti hitrost služi kot izraz in kino kot orodje,« je leta 1912 filozofu Henriju Bergsonu napisal Robert Delaunay.¹⁰⁶ Kot je ugotavljala že vrsta raziskovalcev avtomobilnosti in kulture avtomobila, je avto tista naprava, ki je človeku omogočila relativno neodvisno odločanje o času in poteku potovanja, načrtovanje poti, izbiro sopotnikov in nenazadnje cilj potovanja. Hkrati je telo po prostoru pomikala z nepredstavljivo brzino, ga s tem izpostavljala užitku in adrenalinu, običajno na tanki črti med življenjem, slo in smrtjo, kar je v besedo ujel J. G. Ballard v romanu *Trk* (1973), to kontroveržno obdelavo simforofilije pa je leta 1996 v istoimenski film predelal David Cronenberg. In prav smrtna nevarnost in anticipacija nehanja sta osnovna vez med avtom in filmom, saj je avto omogočal predajanje oziroma izzivanje smrtne nevarnosti, film pa poleg beleženja tega nasploh predstavlja tudi sredstvo posmrtnega ohranjanja. Tako morda ni naključje, da sta se avto in kino pojavila pravzaprav sočasno in določila koordinate časa, ko se je ob valu znanstvenega in tehnološkega razvoja začelo obdobje, lahko bi rekli, »velike mediacije«, obdobje, ko se je svet sicer skrčil in čas potovanj skrajšal, v zameno pa se je povečala posredovanost, avdiovizualna mediacija med posameznikom in svetom.

Razvoj in vzpon množičnih in elektronskih medijev in avtomobila v času med obema vojnoma in zlasti po drugi svetovni vojni tako daje slutiti, da je človek v iskanju tujega in oddaljenega najprej našel posredovane podobe (če pomislimo na zgodnje raziskovalce nedostopnih geografskih razsežij, ki so svojo

relativno osebno izkušnjo prav skozi film in fotografijo prenesli do številčnega občinstva in jih s tem zapeljali v celuloidne sanje). Prav zato sta kino in avto arhetipska primera, ne samo posredovanja prostora in časa, ampak tudi redefinicije medčloveških odnosov, saj »vožnja preoblikuje mobiliziran peščev pogled z novo kinetiko motorizirane hitrosti in s privatizacijo avtomobilske ‚kapsule‘, ki je izolirana od ljudi in ceste.«¹⁰⁷ S tem se je prav skozi potopljenost v tehnologije posredovanja vzpostavila dvojnost prihajanja človeka k svetu in prihajanja sveta k človeku. V obeh primerih človek bolj ali manj nepremično sedi pred zaslonom, enkrat pred platnom ali ekranom, drugič za vetrobranskim steklom.¹⁰⁸ In v obeh primerih mimo njega, stran ali pa naravnost vanj drvijo podobe, na katere nima prav veliko vpliva. No, lahko zapre oči ali pa zavije v stran. Res je sicer, da je morda bolj intuitivna povezava kina in vlaka, če ne zaradi tehno-ritma naprave in mašine (vrtenje filmskega traku in udarjanje koles po tračnicah), pa zaradi nehotene kolektivnosti in odsotnosti vpliva na potek »zgodbe«, ki je v pristojnosti režiserja in strojevodje. Pri vožnji z avtom je režiser šofer. A vendar obstaja med avtom in kinom – če pustimo ob strani podobnost organizacije industrije v ozadju, in če še dlje zadaj pustimo »montažo«, ki ima pomembno mesto v obeh industrijah – neka tajinstvena vez, ki se kaže skozi odmik od sveta in vpisovanje posredovanih zgodb in podob v presek izkušnje avtomobilnosti in mentalne mobilnosti, ki se odpira v temi sedenja v dvorani ali v avtomobilski kapsuli.

V enem primeru torej »potnik« sedi pri miru in potuje skozi bolj ali manj fikcijske filmske krajine, v drugem pa, čeprav prav tako sedi pri miru v avtu, ravno tako potuje, a skupaj z avtom skozi urbane krajine in podeželje (in tudi tukaj se mu pred očmi odvijajo avdiovizualne pripovedi, montaža, prese-netljivi obrati). Na nek način gre za sedacijo, saj obe dejavnosti v ustreznih okoliščinah dajeta prostor sanja(rje)nju in zretju skozi »zaslon«, a vendarle spodbujata in pravzaprav omogočata in raztegujeta pojmovanje gibanja in mobilnosti, hkrati pa imata pomembno vlogo tudi v prisedanjanju preteklosti.

V nadaljevanju se bomo popeljali skozi nekaj epizod posredovane jugoslovanske tehniške, industrijske, mitske in popkulturne preteklosti in dediščine, utelešene ali materializirane v fičku, ki se zrcali in prisedanja skozi osebne

pripovedi in spomine in medije, v naslednjem poglavju pa skozi nekaj zgodb iz »pošraufane« sedanjosti, ki vztrajno rastejo iz socialistične osebne in kolektivne preteklosti in v katerih na različne materialne in simbolne načine nastopa fičko. Za vse te zgodbe je značilno, da jih poslušamo, gledamo, beremo, čutimo, vonjamo ... Skratka, prisedanjamo del preteklosti, ki pa je odločno zaznamovana, ozaljšana in tudi obremenjena z jugoslovansko politično in popkulturno preteklostjo. Tako bomo vsaj deloma »pošmirglali« rjo z drobcev postsocialistične sedanjosti avtomobila, ki mu je zgodovina namenila pomembno mesto v življenjih običajnih ljudi, v materialni in avdiovizualni krajini jugoslovanske popkulture in v avtomobilskih krajinah jugoslovanske in postjugoslovanske sedanjosti. Ob tem bomo tudi vsaj malo »spolirali« kosce te preteklosti, ki nam skozi trepetanje celuloidnega traku ali pa skozi digitalne algoritme in čustveno obarvane pripovedi, skozi rjaste luknje v pločevini, ali pa v lesku sveže polakirane karoserije, razkrivajo pogled na jugoslovansko tehnično in kulturno dediščino, hkrati pa nam odstirajo zanimive vidike sedanjosti.

Fičo – prevozno sredstvo s kolesi ali, bolj velikodušno, »avtomobil«. Čeprav je namenjen prevozu manjšega števila potnikov na krajših razdaljah, so s fičkom cele družine (s kovčki, tetami in lonci »filanih paprik« za po poti) potovale na obisk k sorodnikom na drug konec države. Nakup fička v 1960-ih je bil dogodek, enako pomemben kot rojstvo ali smrt v družini. Inicijacija novega fička se je vršila tako, da je lastnik vanj naložil neverjetno količino navdušenih otrok iz sosesčine in jih peljal »en krog«. Potem je po vrsti sledilo: ritualno pranje; pozorno nameščanje nalepke »YU«; opremljanje interierja z miniaturnimi »kopačkami«, boksarskimi rokavicami ali opankami. Medtem je tovarišica zašila zaščitno cerado, kamor je lastnik napisal registrsko številko, spredaj in zadaj, za vsak primer pa še – na streho. Fanatizem, ki je povezan s ponosnimi lastniki fička, je znan daleč naokrog, tako kot primer upokojenega zastavnika iz Novega Beograda, ki je skozi svoje okno z bazuko streljal na mladoletnika, ki mu je s fička poskušal ukrasti brisalce.¹⁰⁹



FIČKO IZ PRIPOVEDI

Priповedi o avtomobilih so izmuzljiv izraz afektivnosti ter pomena in vloge avtomobila v vsakdanjem življenju posameznika, družine in skupnosti. Ne samo zaradi materialnosti, ki jo rekonstruirajo z besedami, se pravi pripovedovanja o prostoru, kapsuli, kabini avtomobila, ki predstavlja izložbeno (javno) izpostavljen in hkrati izoliran prostor privatnega, intime in varnosti (mladostniki in otroci), a hkrati tudi ranljivosti v prometu in nasilja nad sopotniki (npr. nevarna vožnja, izbor glasbe in kajenje), ampak tudi zato, ker v družinah avto funkcionira kot sredstvo mobilnosti in s tem orodje izkazovanja, utrjevanja in definiranja družinskih vezi. Kot sredstvo mobilnosti toliko bolj predstavlja ogrodje ustvarjanja skupnega izkustvenega polja, ki se gradi skozi skupne itinerarje, peripetije in izkušnje.

Skozi povsakdanjenje avtomobila smo v precejšnji meri pozabili na skupnostno vlogo avtomobila, ki se je gradila skozi ekonomsko in praktično utemeljeno vlogo avtomobila kot tiste redke dobrine, ki pomaga pri tvorjenju občutka pripadnosti. Po besedah kolegice iz Madžarske je glasna zastava, ki so jo imeli pri sosedih v vasi, predstavljala označevalec rojstva in smrti ter vsega vmes. Ker je bil lastnik enega redkih avtomobilov v vasi, so ga sokrajani, ob različnih urah dneva in noči, pogosto prosili za prevoz v porodnišnico ali k zdravniku, zvok glasnega motorja pa je ostale opozarjal, da se »nekaj dogaja«. Skozi take in podobne pripovedi avto nastopa kot *več-kot-predmet*, vzpostavlja se kot član družine in skupnosti ter definira tudi razsežja ekonomije uslug.¹¹⁰ In tudi fičko v pogovorih pogosto figurira na tak način – poosebljen in »pridružen« postane tisto prevozno sredstvo, ki odpre vrata v svet. Mnoge pripovedi in legende govorijo o tem, da je bil fičko doma povsod:

Fičko povezuje družinsko preteklost in preteklost širše skupnosti. Njegova pot skozi družino lahko priročno organizira spominske okvire kot časovni označevalec. Fičko je bil v Jugoslaviji navadno prvi družinski avto in je predstavljal prvi člen v kanonski sekvenci jugoslovanskega družinskega

avtomobila – fičku je sledila Zastava 1300, Zastava 101 in nazadnje jugu. Kakor veliko avtov drugje, je to majhno vozilo dobilo moč, da je dateralo družinsko zgodovino in duha nekega časa.¹¹¹

Čeprav ga pri nas nismo imeli nikoli, je bil fičko del družinskih zgodb, o njem pa sem največ slišal od mame, saj je že enkrat v poznih 1950-ih ded najprej imel italijanskega Fiata 600, kasneje pa Zastavo 600 (ta dva sta v spominih postala eno, »naš fičko«); kasneje pa je zamenjal še nekaj socialističnih avtomobilov, škodo in Lado 1300, nazadnje pa je vozil Lado Samaro. Ena teh družinskih zgodb pravi, da so s fičkom v 1960-ih hodili tudi na morje. V avto so se napokali moja mama, njena sestra ter moja dedek in babica. In še mamina babica. Pet ljudi je šlo v Strunjan taborit, se pravi s šotorom, kjer je bilo prostora za šest oseb in za vse, kar gre zraven (moj ded ga je dal narediti po naročilu). Ded je šotor in vso opremo za taborjenje (plinsko bombo, kuhalnik, vso posodo, pribor, zložljivo mizo in stole), vključno z doma narejenimi zložljivimi kuhinjskimi omaricami, po vojaško zapakiral in vse skupaj zložil na streho (tudi prtljažnik je naredil sam), v mini prtljažnik spredaj, pod zadnje sedeže, pod noge ... In so šli na pot ... Samo predstavljamo si lahko, kako je pot izgledala, zlasti če pomislimo na povprečno hitrost ter kolone avtomobilov, ki so se po »stari cesti« valile proti morju, od Ljubljane do Postojne, čez Črni kal in naprej čez Istro, ali pa čez Ilirsko Bistrico proti Reki in naprej proti jugu. Zgodnje ure odhoda, postanki, zastoji, malice, vonj pregretih motorjev in izpušnih plinov.

Ta zgodba, in cela vrsta zelo podobnih, se v času precej večjih avtomobilov in avtocest, v času skoraj brez postankov in ustavljanja (zaradi malice ali pa zato, ker je zakuhala mašina ali pa počila guma) zdi skoraj nepredstavljiva. In kot taka je zgodba preživela kot del družinske zgodovine, s čimer je ta umeščena v širšo zgodovinsko sliko tega območja in takratnega časa. To je bila zgodba mojega deda in babice, je tudi del osebne zgodovine moje mame in tete ter, posredno, tudi moje. Glede na to, da neposredne izkušnje s fičkom v otroštvu nimam – zaporedoma smo imeli stoenki, zeleno in belo – pa lahko v strukturo te pripovedi še vedno vpišem svojo izkušnjo, ki v pomembnih vidikih, ki sem jih omenil zgoraj, recimo v zvezi s potovanji, »pakiranjem« in cijazenjem



proti morju, niti ni dosti drugačna. V obeh avto nastopa kot tisto pomembno, cenjeno in izpostavljeno prevozno sredstvo, na katerega se vežejo spomini. In ti spomini niso nujno samo avtomobilistični. Nasprotno, skozi izkušnjo »avtoomogočenega« potovanja je nastala vrsta spominov na otroštvo, na takratne čase, na občutke »rajzenfibra«, na vonj bencina na črpalki ali izpušnih plinov, ki se je mešal z vonjem pregretega robidovja ob cesti, valove morja in petje škržatov, na zvok dežnih kapelj po strehi in vetrobranu ter ritmično pomikanje brisalcev, na pogled na Luno skozi okno in čudenje nad tem, da nam tako zvesto sledi, na vonj po novih kavbojkih in kavi na poti iz stare Gorice. Tako avto v retrospektivi nima samo vloge »omogočevalca« potovanja, ampak je tudi soustvarjalec in posredovalec spominov in prav zares kapsula prijetnega občutka varnosti na dolgi poti. Hkrati pa je prav skozi avtomobilsko potovanje postal dostopen marsikateri del sveta, ki bi sicer ostal znan samo na zemljevidu.¹¹²

Spomin na otroštvo, na počitnice ali nakupe čez mejo se v tem primeru spne s spominom na avto. Še več, avto v takih pripovedih, ki so odločujoče pogojene z izkušnjo postsocialistične sedanosti, v kateri avto ni več luksuz, pač pa vseprisoten podaljšek oziroma ekstenzija posameznika in družine, predstavlja vez s preteklostjo, ki je tudi zaradi radikalno spremenjenega razumevanja mobilnosti toliko bolj oddaljena in zato »surovina« nostalgije in osebne mitologije. Hkrati pripovedovanje o preteklosti skozi perspektivo vozila, recimo dedovega fička, odkriva podrobnosti iz maminega otroštva, ki s fičkom nimajo neposredne zveze, a so vendarle odločilno pogojene z zgodovino jugoslovanskega štirikolesnega mobilizatorja. Poudarek na morju tukaj ni naključje, saj s tem v zgodbo vstopi pomemben del avtomobilske kulture, namreč turizem, ki je bil zlasti v drugi polovici 20. stoletja panoga, ki je svoj razcvet gradila prav na avtomobilizaciji življenja.¹¹³ Pri tem si lahko pomagamo tudi s pesmijo »More, more« Darka Rundeka iz leta 1996, v kateri se z dobro mero ironije in nostalgije »spominja« morja in fička ter nujnih stvari, ki jih je na morje za vsako ceno treba vzeti:

*Otkada idemo na more svake godine,
 uvijek nove stvari su potrebne.
 Al na kraju svašta fali,
 jer naš fičo je premali*

*Popis smo pisali tjednima prije puta,
 a svako brisanje nanosi bol.
 Svakoj stvari pravo mjesto nađi
 i ne prepuštaj se svađi.*

*I ne zaboravi:
 drveni ugljen, roštilj, tri ligeštula,
 suncobran, peraje, maske,
 naočale za sunce, karte,
 tenisice, termosicu, Tarzana,
 Karl Maya, šlauf,
 badmington, japanke, loptu, šunku, špeka,
 foto aparat
 i veliki karnister s vinom.*

*More, more,
 ti si najljepši za me kraj.
 Ti si prirode divan dar,
 koji stalno me zove.*



S PLATEN IN MALIH ZASLONOV

Ker je pogled nazaj pogosto nagnjen k romantiziranju in nostalgiji, je pri tem vendarle treba poudariti, da takšno romantično gledanje na preteklost skozi avto ni nekaj posebno novega. To velja tudi za fička, pri čemer – sploh, če gledamo iz današnjega časa – pogosto pozabljamo, da so fička izdelovali 30 let, kar pomeni, da so se avto, vozniki in potniki peljali skozi številne proizvodne, kulturne, politične in ekonomske modifikacije. V časovni sploščitvi preteklosti se splošči tudi »fenomen fičko« in se hitro pokaže kot nekaj monolitnega. Tako lahko spregledamo dejstvo, da je do – recimo temu – kolektivne »legendizacije« fička prišlo že v času Jugoslavije in ne šele po razpadu države ter vzniku različnih nostalgij. Deloma je razlog za to tudi vrsta modifikacij na vozilu, od načina odpiranja vrat do opustitve okrasnih letev na prednjih blatnikih, »brkov« na maski, zamenjave značke ipd. Ob variacijah v prostornini in moči motorja so takšni oblikovni posegi in spremembe »dobro staro« proizvedle že v času proizvodnje fička, saj se prav skozi te detajle vzpostavljata kronotipizacija (umeščanje v čas) in hierarhizacija, renome, vrednost in občudovanje starega vozila, na kar se lahko lepi tudi lastnikov ponos in fascinacija mimo-idočih. Po drugi strani pa je tudi posledica ideološke produkcije pomena fenomena jugoslovanskega socialističnega avtomobila, pri čemer je odločno sodeloval tudi predsednik Josip Broz Tito, ter popkulturne mitizacije avtomobila skozi rabe v filmu in vsakdanjem življenju. Za nazaj je težko govoriti o nostalgiji, s precejšnjo gotovostjo pa lahko trdimo, da je do neke mere in na ravni ideje o »dobrem starem« obstajala in pomembno sooblikovala simbolno vlogo fička, saj so klubi ljubiteljev fičkov obstajali že v 1970-ih.

A zdi se, da je estetska in tehniška nostalgija eskalirala po razpadu Jugoslavije in njenega simbolnega univerzuma, ko se je ekonomsko, politično, predvsem pa kulturno in socialno polje post-Jugoslovanov zožilo, hkrati pa je kot »neustrezna« odpadla, med drugim, tudi tradicija industrije in industrijskega oblikovanja. Vendar pa je ta avto svoje življenje – na ravni »šraufa« in najlonk – v Jugoslaviji in po Jugoslaviji začel oziroma nadaljeval v veliki meri tudi zato,

ker je bil za marsikoga (ekonomska) nuja, ki presega vsakršno ljubiteljstvo ali nostalgično obravnavo. Afektivnost, zapletena v odnos s fičkom, pa gre vendarle preko dihotomije nuja – nostalgija. Kot ugotavlja Marko Živković, je bil fičko »oseba, družinski član in nenazadnje sredstvo za uspavanje otrok, z vožnjo gor in dol po ulici. To je podoba fička kot ultimativne intimnosti – fičko kot zibelka in medicinska sestra, zvok motorja in značilne vibracije pa kot uspavanka.«¹¹⁴

»Filmi« izkušenj in spominov so prežeti s podobami osebnih spominov, hkrati pa se v pomembni meri napajajo tudi iz akumulatorja medijskih reprezentacij preteklosti. K utrditvi avtomobila kot simbola emancipacije in mladostniške neodvisnosti sta prispevali tudi jugoslovanska kinematografija in televizija ter fička postavili na mesto kultnega jugoslovanskega avtomobila. (Avto v jugoslovanski kinematografiji bi lahko imel posebno zgodovinsko poglavje, saj je primerov glorifikacije in čaščenja avtomobila kar precej.)¹¹⁵

KINO, AVTO

Za začetek naj omenim dve slovenski in »nefičkovski« filmski oziroma glasbeni uprizoritvi. *Náš avto* Františka Čapa iz leta 1962 je morda najbolj znan slovenski avtomobilski film oziroma tisti, ki je v slovensko filmografijo in slovensko popkulturno zgodovino zapeljal avto kot statusni simbol. Oziroma bolje, Čap je v svojem zadnjem slovenskem filmu avto kot statusni simbol problematiziral do mere, da je šele uničeni buick osvobodil lastnika spon pričakovanja sosedov. A film nam sporoča nekaj veliko bolj banalnega, sploh če ga vzamemo v smislu, kot predlaga Kracauer.¹¹⁶ V sceni, ko v obalno mesto pripelje razmajani buick, ga spremlja kopicca otrok, ki tečejo za njim. Ta prizor nam danes odpira pogled v preteklost fascinacije z avtomobilom, in ni naključje, da najbolj odkrito navdušenje nad mehanizirano mobilnostjo še vedno kažejo prav otroci, medtem ko pri odraslih, ob navdušenju ter odobravanju ali zgražanju, zaznamo tudi vsaj sledi zavisti in privoščljivosti.

Ekstradiegetska zgodba tega filma pa se ne konča tukaj, ampak se, v dobri stari maniri sploščenja preteklosti, izjemno lepo veže s pesmijo »V Ljubljano«,

ki jo je pela Marjana Deržaj leta 1965. Zanimivo pri tem je, da je podnaslov pesmi »Naš mali avto«, s čimer se vzpostavlja časovno ne povsem ustrezen enačaj med filmom in pesmijo. V videu, ki je izrazito statičen, Deržajeva sedi v Citroënovem spačku (2CV) ter prepeva pesem, medtem ko se v ozadju sprehajajo ljudje in po prometni ulici vozijo avti. V tem ne pretirano režiranem spotu še enkrat vidimo, da je bila avtomobilska pestrost leta 1965 precejšnja, saj poleg spačka ter Zastavinih fička in 1300 v ozadju vidimo še nekaj drugih »zahodnih« avtov.¹¹⁷ Do določene mere, se pesem in film vsebinsko pokrivata, kar je bilo očitno dovolj, da v popkulturnem imaginariju pesem in film že pol stoletja pogosto jembljemo kot eno.

Dobrih petnajst let za Čapom, leta 1979, je Goran Marković posnel celovečerni film *Nacionalni razred* (Nacionalna klasa), snov za zgodbo pa je našel na dirkah s fički, ki so imeli svoj tekmovalni razred.¹¹⁸ Ta fenomen je predstavljen, filmiziran in arhiviran skozi pripetljaje protagonista, dirkača Flojda, enega bolj popularnih dirkačev v Beogradu.¹¹⁹ Njegovo urbano orodje in orožje je fičko, nabrit in dirkaško pobarvan in opremljen. Svojo popularnost Flojd izkazuje tudi tako, da – preden zapelje z domačega dvorišča – potrobi, skupina otrok pa mu odpre vrata. Tako imamo spet na delu otroško fascinacijo in njeno filmsko upodobitev (ter posledično medijsko arhivizacijo filma in fascinacije), ki pa se ji pridruži vrsta lokalnega »fenovstva«, »vzornišva« in hkrati performans popularnosti: Flojd je moderno oblečen »šmeker«, nosi sončna očala Ray Ban, vse skupaj pa spremlja in poudarja naslovna pesem Zorana Simjanovića:

*Ko je ona luda glava
što do podne uvek spava?
Refleks mu je kao munja,
za njim jato riba cunja.
On je mudar, hrabar, vozi
tako treba.*

*On je mudar, hrabar
ludo vozi.
Ko je dasa u ekstazi
kada preko stotke gazi?
On je šmeker svetskog glasa,
za njim šizi cela masa.*

*Flojd, Flojd, Flojd, Flojd, Flojd ...
Ko je onaj strašan baja
cica-mace što odvaja?
Ludo vozi, ludo voli
ko će ludom da odoli.*

Tukaj avto kot tak ni več prestiž, niti ne predstavlja zahteve sodobnega trenutka ali vira napetosti v skupnosti, pač pa gre za povsem povesakdanjeno obravnavo avtomobila kot orodja, ki svojo specifikko in intrigantnost gradi na popkulturalizirani vlogi avtomobila na hiperurbanizirani sceni, kar odseva tudi v izbiri igralske zasedbe, kostumografije in scenografije ter glasbe. Fičko v tem filmu pravzaprav igra osrednjo vlogo, takoj za glavnim junakom dirkačem Flojdom, čigar fičko je njegovo orodje ne samo za dirko, ampak tudi za izvajanje mačističnega obredja po mestu. Legenda nacionalnega razreda in fička kot karizmatičnega predstavnika živi še danes, nenazadnje v miniaturah (glej razdelek »Miniature, umetnost in oblikovanje podob nekdanje ikone«), poleg tega pa so ga leta 2015 za reklamne potrebe uporabili agenti srbske avtomobilske zavarovalnice.

Fičko je našel pot tudi v postjugoslovansko kinematografijo. Posebej zgovorno vlogo ima v filmu *Od groba do groba* Jana Cvitkovića (2005), kjer ga vozi prijatelj poklicnega pisca in bralca osmrtnic na pogrebih. Avto pa je malo »pošportnjen«, z »litimi feltnami«, varnostnimi gumaticami na prtljažniku ter

priprtim pokrovom motorja, kar nakazuje na predelavo »mašine« ter potrebo po izboljšanjem hlajenju. Prijatelj osmrtničarja vozi po pogrebih, nekega dne pa nesrečno naleti na premočne nasprotnike in umre. Pokopljejo ga v fičku. Skozi film se fičko prisedanja kot materialni protagonist, ki igra svojo vlogo, ki praviloma želi dodati kanček smešnosti. A njegova vloga je zaradi družbeno-zgodovinskih posledic prepletanja kontekstov jugoslovanskega socializma, razpada države in časa, ki je sledil in ki ga živimo danes, več kot zgolj filmska. Odločitev za fička v filmu izkazuje motivirano naključje, ki nagovarja gledalca, hkrati pa zgodbo umešča v širši zgodovinski kontekst. Skozi ta preplet v sedanost življenja po Jugoslaviji kot neobremenjena dediščina vstopa tudi avto, na katerega se vežejo osebni in kolektivni spomini.

TV IN VETROBRANSKO STEKLO

Na podoben način deluje tudi televizijska (re)prezenca avtomobila, skozi katero se zrcali preteklost. Skozi televizijska prikazovanja filmskih dogodivščin Jacquesa Tatija v vlogi gospoda Hulota so Francozi na primer uspeli fenomen spačka dodobra usidrati na cestah in v srcih gledalcev po svetu. In ko omenjam spačka, je prav, da v zvezi s posredovanim in avtomobilskim spominom omenim tudi slovensko mladinsko serijo *Odprava zelenega zmaja*, posneto leta 1976 po istoimenskem romanu Slavka Pregla, ki podobno mitizira avto in njegovo vlogo v vsakdanjem življenju. V televizijski različici, ki se dogaja na izletu prijateljev v slovenske gore, nastopa skoraj kot osrednja vloga tudi avto, ki so ga protagonisti poimenovali »Old punca«. Če se navežem na uvodne besede o »prehajanju stvari v staro«, lahko zapišem, da se mi je, ko sem kot otrok gledal nadaljevanko, »Old punca« res zdela stara. Sčasoma pa sem podrobnosti pozabil in tako sem »Old punco«, za katero pravzaprav nikoli zares nisem vedel, kateri avto je bil, v svojem spominu zamenjal s spačkom, kar je postala tudi referenca pogovorov med vrstniki.

Tukaj vidimo, kako nesrečno luknjav in do dejstev neprizanesljiv je lahko spomin oziroma kako hitro najdemo nekaj, tudi v avtomobilskem smislu, kar

skozi čas postane dovolj staro, da se vpiše na mesto še starejšega. In pri tem nič ne pomaga ponesrečena naslovnica izdaje Preglovega romana založbe Učila International iz leta 2014, ki jo krasi podoba Citroënovega 2CV (podrobnost za navdušence, gre za fotografijo ene kasnejših izvedb, z oglatimi žarometi). Podobna vprašanja pa so več kot očitno begala še kakšnega gledalca, saj sem med raziskovanjem naletel na spletni forum, kjer se uporabniki sprašujejo, za kateri avto je šlo. Ugotovil sem, da ga nisem edini zamenjal s spačkom, poleg tega pa se je izkazalo, da je bil DKW, verjetno eden od tistih, izdelanih v IMV-ju.¹²⁰

Med televizijskimi uprizoritvami, ki v objektiv vzamejo fička, je serija iz leta 1975 *Na vrat na nos* (Grlom u jagode) Srđana Karanovića in še posebej epizoda »Ure vožnje« (Časovi vožnje) iz leta 1975.¹²¹ Če epizodo gledamo danes, vidimo, da je družbena vloga avtomobila takrat že zelo dobro definirana. Avto je sredi 1970-ih (čeprav se serija dogaja v 1960-ih, ne gre spregledati retrospektivnega prisedanja) predstavljen kot nuja sodobnega človeka. Danes nam ta serija, in še posebej epizoda o urah učenja vožnje, ponuja vrsto zgovornih komentarjev takratne družbe in avtomobilske kulture. Eden od protagonistov serije, Boca, se v nadaljevanki takole spominja svoje mladosti:

Vsi moji vrstniki in tudi jaz smo sanjali, od najzgodnejšega otroštva, o svojem avtomobilu, kakor so davno prej viteški mladeniči sanjali o svojem konju. Že misel na avtomobil je ustvarjala nek občutek hitrosti, vsemogočnosti, neustrašnosti, premičnosti. To je izviralo v nekakšnem otroškem občudovanju prevoznih sredstev in mašin. Od najzgodnejšega otroštva smo želeli postati zaviralci, vlakovodje, piloti, kapitani, gibanje, hitrost. Nekaj čarobnega je bilo v tem.

S tem se, še enkrat, pokaže vseprisotnost (otroške) fascinacije s tehnologijo, kar je še zlasti povedno za obdobje nastajanja serije in njenega dogajalnega časa, ko se je ideja oziroma vizija prihodnosti povezovala s tehnološkimi fascinacijami, takrat določena prav z avtomobilom, vlaki, letali, in glede na časovno bližino pristanka na Luni tudi z vesoljskimi potovanji in tehnologijo. Danes se fascinacija

s tehnologijo ni prav dosti zmanjšala, glede na vseprisotnost tehnologije v naših življenjih je morda celo zrasla, a se je pri tem pomembno preusmerila na področja digitalnih komunikacijskih tehnologij.

Na drugi strani protagonistka Svetlana izpostavlja tematiko družbenega prestiža in merjenja družbene vloge po zunanjih indikatorjih, kakršen je avto:

No, dokler sem študirala in še prej, ko sem hodila v šolo, je bil avtomobil glavno merilo družbenega prestiža. Glede na to, kakšen avto je nekdo vozil, smo lahko ugotovili globino žepa, karakter in njegove želje. Čeprav sem na avtomobil navajena od otroštva, sem se kasneje, kot mladenka, rada vozila s fanti po serpentinah na poti iz golf kluba. Všeč mi je bilo, če so fantje pome prihajali ob zvoku cviljenja zavor. V tem je bilo nekaj prijetnega, čeprav je zdaj to del minulega mladostnega snobizma.¹²²

Pri tem prikazu odnosa do avtomobila pri starih prijateljih je zanimiva tudi latentna razslojenost jugoslovanske družbe, kar je vidno v delu, ko Svetlana govori o mladostniškem snobizmu. Vendar pa nam vizualna podoba izdaja, da je takšna tudi kot odrasla, le da je to očitno ponotranjila do nezavednosti. Povsem drugače stvar ubesedi Uške:

Ne glede na to, kaj mislimo o avtomobilih, ali je to luksuz ali ne, jaz osebno mislim, da človek danes avtomobil potrebuje, glede na čas in tempo, v katerem živimo. Seveda sem proti zdravljenju kompleksov z luksuznimi avtomobili. Imam rabljeno škodo, ki je svoje dala skozi, pa sem s tržnice prišel še na avtomobilsko tržnico, da vidim, ali lahko spet kupim nekaj rabljenega.¹²³

V Ušketovi izjavi je pod navidezno racionalnostjo prisotne tudi nekaj grenkobe in frustracije ob spremenljivih časih, propadanju in staranju, ne samo avtomobilov. V tem oziru je zanimiva pripoved osrednjega lika, Baneta, o svojih izkušnjah s prevoznimi sredstvi, ki sega od skiroja do kolesa in motorja in

končno pripelje zgodbo do osrednjega dramskega zapleta, nakupa rabljenega avtomobila, in s tem povezanih frustracij.

Prizor iz epizode »Ure vožnje«, ki se odvija na boljšem trgu avtomobilov, je v kontekstu tega pisanja zanimiv na mestu, ko se ob nakupu avtomobila srečajo stara generacija s starimi vrednotami, povezanimi z avtomobilom, ter mladina, ki ima o rabi in pomenu avta precej drugačna stališča in pričakovanja. V grobem lahko rečemo, da ta »medgeneracijski avtomobilski nesporazum«, kjer se soočita avtomobilska funkcija in estetika, različni pogledi o namembnosti in pomembnosti, različni vzorci mitiziranja avtomobila in afektivne investicije, omogoča dober vpogled v spreminjanje vloge avtomobila v jugoslovanski družbi poznih 1960-ih in 1970-ih let, ko je avto odločno postajal potreba in vse bolj neodtujljiva pravica mladih: ne samo za delo, niti ne samo kot družbeno orodje pri zagotavljanju statusa in uspeha v medvrstniškem postavljanju, pač pa (če malo karikiram) kot osnovno preživitveno orodje; tako vidimo tudi, kako se skozi avto in njegove rabe spreminjajo kriteriji zaželenega, nujnega in bistvenega.

Avtomobil, ki v tej epizodi pelje Karanovićevo zgodbo, je fičko. Pri tem naj opozorim na vidik, da si avto delita prijatelja Bane in Boca, avto pa so jima skupaj kupili njuni starši. Ta skupni nakup, ki ni bil brez težav pri dogovarjanju o dejanskem lastništvu in deljenju uporabe (kriterij uporabe »par/nepar«, se pravi, da ga sta ga vozila eden na parne in drugi na neparne dni), je bil takrat posledica pomanjkanja denarja. Če to primerjamo z današnjimi razmerami, ko deljeno lastništvo oziroma uporaba (spet) postajata »popularna nuja«, lahko ugotovimo, da se nekoč ekonomska rešitev vrača kot okoljska.

A vrnimo se k zgodbi: »Damjanov zelenko«, kakor mu pravi družčina, odpeljejo na breg Donave, kjer opravijo ritualno družinsko pranje vozila, potem pa se mulca odločno zapeljeta naprej po poteh odraščanja. Okrog avta se odvije več dogodkov in zapletov, od avtošole in izpita (Boca na izpitu pade, mama pa se jezi: »Kaj smo si mi zato od ust trgali, ti ponavljač ti?«), zaljubljenosti, zdravniških pregledov, pa do ponovne frustracije, razslojevanja po imidžu, ko Bane v upanju, da bo uspel na zmenek povabiti dekle, spet »izvisi«, saj ima konkurenca, ki je vozila mopede in motorje, takrat ko je Bane kolo, danes precej boljše avte, kot je ljudski fičko. Na koncu Banetova mama med solzami

reče možu: »Odrašča, veš,« prek česar si spet lahko predstavljamo generacijski razkorak, ko se starejši generaciji avto in sposobnost upravljanja te tehnologije zdita prelomnica in korak v odraslost, mladina pa svojo vozniško kariero že razume precej bolj vsakdanje, nujno in neizbežno. Avto v marsičem postane sicer pomemben predmet, ki pa postaja vse lažje zamenljiv: v Karanovičevem filmskem nadaljevanju serije *Jagode v grlu* iz leta 1985 fička zamenja Volkswagnov golf »enka«, hkrati pa se spremenijo tudi težave, ki spremljajo protagoniste deset let kasneje.

Skozi filmske in televizijske mediacije avtomobila se ne odpirajo samo branja avtomobilistične preteklosti, ampak tudi širšega družbenega konteksta. Skozi film lahko rekonstruiramo, kako je bila razumljena oziroma zamišljena vloga avtomobila, hkrati pa tudi, kako se je vloga avtomobila v Jugoslaviji spreminjala skozi čas. Tovrstne cinematične in televizijske tematizacije avtomobila so hkrati tudi tematizacije tedanjega časa, ki kljub fikcijskemu značaju, kot smo videli, še vedno ponujajo precej gradiva in namigov o vlogi avtomobila v jugoslovanskem vsakdanu. Še več, ponujajo nam zgodbe o tem, kakšna je bila družbena in kulturna, pa tudi ekonomska funkcija avtomobila, tudi in predvsem fička kot osrednjega avtomobilskega proizvoda jugoslovanske avtomobilske industrije. Pri tem moramo vedeti, da film družbene trende hkrati odseva in postavlja. Ob tem pa nam odstira tudi pogled na to, kako so razumeli oziroma konstruirali pogled na pomen avtomobila v konstrukciji simbolnega sveta. Se pravi, kako se je tudi skozi film in glasbo sestavljala popkulturna imaginacija avtomobila in vožnje ter s tem posledično odnos do življenja, zgodovinskega trenutka in družbe. V tem primeru je – prav skozi oblikovanje odnosa do avta – izpostavljena zlasti medgeneracijska konfrontacija. In takratne celuloidne sanje nam danes zagotavljajo pogled v preteklost, ali bolje, prek njih prisedanjammo drobce preteklosti in jih vgrajujemo v poglede in interpretacije o svetu tukaj in zdaj. In s tem na nek način dajemo prihodnost tako avtomobilu in njegovim mediacijam kot tudi filmiziranim podobam jugoslovanske preteklosti, vključno z igralci, režiserji in sploh tematizacijami takratne jugoslovanske sedanjosti.







DOKUMENTARNI FILMSKI ZAPISI

Faktografsko morda ustrenejši, a hkrati prav tako nostalgčni in afektivni so dokumentarni prispevki o fičku, kakor recimo v kratkem prispevku HRT »Zgodba o fičku«,¹²⁴ kjer gre za sodobno dokumentarno televizijsko upodobitev avtomobila v vseh razsežnostih njegove rabe. Prispevek je zasnovan na montaži posnetkov iz kragujevske tovarne, dogodkov na cestah v mestu in na vasi, spremlja ga načrtno izbrana poskočna instrumentalna glasba. Glasbena izbira, večinoma swing in v takšni žanrski izvedbi med drugim tudi priredba ruske skladbe »Podmoskovski večeri«, vzpostavlja časovni odmik oziroma deluje kot sredstvo, kako čim jasneje ponazoriti preteklost socialistične avtomobilske izkušnje in zgodovine. K temu pripomore tudi pripovedovalec v ozadju, ki fička, ob tem, ko na kratko predstavi zgodovino avtomobila, tudi odločno pooseblja in mu da glas, ki imitira »starinsko« narativno formo:

*Sentimentalni avtomobili so se včasih na skrivaj sestajali na obrobju mesta, v motelih. Kakor ta dva, beli in črni fičko ... Znal je dirkati za drugimi avtomobili ... Kadar je bil utrujen, se je odpočil v restavraciji ob avtocesti ... Kadar je bil žejen, se je ustavil na bencinski črpalki ... Če je bil bolehen in slaboten, je odšel na avtomobilski servis ... Ni maral megle, dežja in snega, a je vseeno vozil ...*¹²⁵

Skozi takšno poosebitev se fičko še dodatno utrjuje kot ikona preteklosti, skozi izbor in »montiranje« podob v avdiovizualno pripoved, kjer je kronološki oziroma zgodovinski čas sploščen, pa tudi fičkova zgodovina kondenzira in za nazaj zgosti preteklost. Tako so brez zgodovinske kronologije zmontirani črno-beli in barvni posnetki fičkov in ljudi iz različnih časovnih obdobij izjemno orodje za mitizacijo avtomobilskega fenomena. Na ta način se trideset let zgodovine destilira v deset minut podob, v katerih pa ne gledamo samo avtomobila, ampak tudi, če sledimo Kracauerjevi ideji, kosce preteklosti, ki se je odvijala ob avtomobilu: od mode do podob mest, kakršnih se komaj spomnimo,

in nenazadnje ob rekonstrukciji pogleda skozi pripoved o fičku lahko reflektiramo tudi sedanost v vsej njeni drugačnosti in samoumevnosti.

Precej drugačen je pristop, ki ga je ubral avtor nekoč izjemno popularne otroške izobraževalne oddaje »Kocka, kocka, kockica«,¹²⁶ ki je nagovarjala otroke 1980-ih po vsej Jugoslaviji. Oddaja, v kateri je predstavljen postopek izdelave fička, je bila posneta na začetku 1980-ih. Danes si lahko s takratne perspektive ogledamo ekranizacijo proizvodnje, zanimivo, skozi prvoosebno pripoved. »G. Fičko« se tako sklicuje na sam postopek izdelave »sebe« (»Tako sem izgledal tudi jaz, preden so mi na podvozje privarili stranice in streho, privijali vrata in vstavili stekla ter žaromete.«), na koncu pa voditelja popelje na divjo testno vožnjo. Dogajanje spremlja skupina otrok, ki z velikimi očmi opazujejo voditelja na poti skozi proizvodni obrat, mimo stiskalnic pločevine, sestavljanja in vstavljanja različnih delov avtomobila. Ko na ta posnetek gledamo 30 let kasneje, se nam lahko zdi smešen in naiven, tako v smislu režije kot predmeta, ki ga raziskuje, saj so se v tem času spremenile tako otroške oddaje kot tudi izdelava avtomobilov.

A ravno v tem je vrednost takih medijsko-arheoloških najdb, ki nam odstirajo poglede na preteklost in jo tako tudi ohranjajo, čeprav v precej prehodnih in neobstojećih razsežjih digitalnih prostorov (ta posnetek sem našel na Youtubu, od koder pa je kasneje izginil oziroma bil izbrisan zaradi kršenja avtorskih pravic). Poleg tega pa tovrstne vsebine, ki jih naključno in z lahkoto najdevamo v družabnih omrežjih, predstavljajo tudi prostor za afektivno artikulacijo spominov in pogledov na preteklost, na teme in na predmete, ki jih lahko vidimo v različnih avdiovizualijah. Uporabniki so tako, recimo prav pod tem posnetkom, objavljali kratke izjave: »To je bila moja najljubša oddaja, in tudi mi smo, jasno, imeli takrat fička«, »To je bilo otroštvo«. Take izjave podeljujejo dodatno vrednost takšnim posnetkom, saj z zgoščeno in fragmentirano pripovedjo, navadno podkrepjeno z ustrezno glasbo, pri uporabnikih vzbujajo občutja pripadnosti deljeni skupni preteklosti in omogočajo izražanje spominskih občutkov.



AVTOMOBILSKA LJUBEZEN MED ALGORITMOM IN CESTO

Žal mi je jugota :(Kot pravi moj prijatelj: naj živi avto, ki ga popraviš z izvijačem, kombinirkami, izolirnim trakom in sem in tja s kakšnim udarcem s pestjo.

»ship-shop«

Ko se strga kabel za dvigovanje okna, potem okno blokiraš z izvijačem! Kaj šele pravi frajerji starejše generacije, ki so dami, ki je stala ob zaustavljenem fičku, lepo rekli, naj si sleče najlonke, saj se je strgal jermen!

»Vojky«

Glede na to, da se danes kljub vse boljšim avtomobilom in vse več cestam, krajšim potovalnim časom in avtonomnemu obvladovanju gibanja po prostoru vse več življenja odvija tudi v digitalnih medijskih okoljih (pri tem mislim na brezpotja interneta in vseprisotnost mobilne tehnologije), je pomembno izpostaviti tudi digitalni vidik posredovanega postjugoslovanskega življenja fička. Tukaj se bomo posvetili življenjem fička v digitalnih medijskih okoljih, ki ponujajo veliko gradiva za raziskovanje in imaginacijo fičkove postsocialistične in postjugoslovanske sedanosti, »tehnostalgične« ter afektivne investicije posameznikov v staro tehnologijo in njena nova posredovana življenja.

Zaradi vseprisotnosti digitalnih vsebin in olajšanega kroženja informacij, v tem primeru zapisov, slik in zvokov starega avtomobila, je avtomobilski fenomen (nekdanje Jugoslavije) v digitalnih medijskih okoljih, milo rečeno, vseprisoten (če nas ta tema zanima). To seveda ne pomeni, da sta šmir in vonj po bencinu sublimirala v algoritem, pač pa gre bolj za to, da sta avto in internet prav zaradi vseprisotnosti postala nerazdružljiva prijatelja v izkazovanju ljubezni do mobilnosti in preteklosti. Družabna omrežja dajejo med drugim prostor tudi prikazovanju postopkov čiščenja, peskanja, razstavljanja in sestavljanja, skratka zelo fizične, materialne, tudi naporne in umazane obnove, pa tudi

nebrzdanega uničevanja. Ne glede na vsakokratno misijo avdiovizualno beleženje in komuniciranje teh aktivnosti redno in zvesto sledi zadnjim trendom komunikacijske tehnologije in – poleg srečanj ljubiteljev v živo – predstavlja »poligon« predstavitev in prikazov, informacijsko stičišče. Kot pritiče vsakemu kolikor toliko spodobnemu hranjenju nostalgije, so digitalna medijska okolja idealen prostor tudi za trženje produktov, povezanih s fičkom.

Poleg tega pa je internet tudi prostor, ki omogoča druženje in izmenjavo nasvetov. Spletni forumi so na primer bogat vir informacij in nudijo zanimiv vpogled v kulturo ljubiteljstva starodobnih vozil. Tudi fičko ni izjema, saj je na prostoru Jugoslavije prav gotovo eden najpogostejše in najbolj čustveno »obnavljanih« avtomobilov. Forumi nudijo prostor za posvet, debate o postopkih obnove, vir za iskanje rezervnih delov, objavljane slikovnih dnevnikov obnove. Ljubitelj Nikola Konatar, ki je svojega prvega fička kupil leta 2007 in ga potem počasi obnavljal, pravi, da so bili prav spletni forumi njegov prvi stik s svetom ljubiteljev fičkov.¹²⁸ V tem smislu so forumi priložnost za druženje, ki daleč presega digitalna okolja, in omogočajo spoznavanje in spletanje in ponovno iskanje vezi na celotnem območju nekdanje Jugoslavije.

PRIPOROČILA RDEČEGA FIČKA

Internet torej v razsežnosti in raznolikosti posredovanih vsebin predstavlja izjemno pester vir tako slikovnega kot zvočnega materiala. Ena od blogerskih intervencij, blog z naslovom Rdeči fičko priporoča (Crveni fičo preporučuje), ponuja zanimivo branje in ironično preigravanje z zgodovino fička in Jugoslavije, ter hkrati z današnjimi razmerami v hrvaškem Osijeku. Gre za blog Osiječana, ki si je za predmet obravnave izbral spomenik rdečemu fičku, ki so ga v spomin na začetek vojne na Hrvaškem postavili v Osijeku. Ob začetku vojne 26. junija 1991 se je namreč voznik fička postavil nasproti tanku JLA, ta ga je nonšalantno pomendral, rdeči fičko pa je postal simbol, spomin in opomin na razpad države in vojno. O moči tega dogodka oziroma posnetka je pisal tudi Živković: »Pogled na fička je bil prelomen. Takrat sem prvič [v vojni] začutil

cmok v grlu. Ne spomnim se, če sem zajokal, ampak pogled na uničenega fička me je zadel močnejše kot kateri koli prizor mrtvih ljudi in požganih stavb.«¹²⁹

Avtor bloga ubira ironičen pristop, ki ga pili skozi fiktivne zapise o življenju rdečega fička v različnih, skoraj neverjetnih ali pol-verjetnih, pripetljajih. Pri tem uporablja različne formate, prevladuje pa novičarski:

Zaradi goste megle, mokrega cestišča, pokvarjenega semaforja, slabe horizontalne signalizacije, ugasnjenih luči in neprilagojene hitrosti nekega voznika je prišlo do trčenja tanka T-%% sivo-olivne barve z registrsko tablico 20442 ter rdečega avtomobila Zastava 750 (med ljudmi poznanega kot fičko, op. a.) z registrsko tablico OS-27.06.91. Preden je prišlo do trčenja, se je tank pomikal po Trpimirovi is severne smeri, fičko pa po Vukovarski ulici proti vzhodu. Zaradi sile udarca je vozili vrglo 10 m od roba cestišča, pri tem pa je fičko »zajahal« tank in pravi čudež je, da nihče od udeležencev ni bil poškodovan.¹³⁰

Na ta način vzpostavlja distanco do sedanosti, hkrati pa v pripovedi vpeljuje elemente preteklih zgodovinskih kontekstov, od jugoslovanske preteklosti, ki jo ponazarja fičko, do zapuščine jugoslovanske vojne, ki je tudi na tem področju pustila globoke sledi v vsakdanjem življenju ter na hrvaški lokalni in nacionalni politiki. Ta zapuščina se prepleta s problematiko postsocialistične ekonomske realnosti, ki ima širši odmev v spreminjanju namembnosti prostorov in stavb, kot na primer, ko banke zasedajo najprestižnejše lokacije v mestih. V tem smislu je brati še en prispevek z bloga, ki se navezuje tudi na debato zgoraj o povezavi filma in avtomobila, hkrati pa tudi na vlogo kinematografije in avtomobila danes, ko prva izginja, avto pa ostaja preferenčna kinodvorana izoliranega posameznika:

Piratstvo, torenti, monopoli, odpiranje premočnih kinopleksov po trgovskih centrih, padec standarda in kupne moči, obsedenost meščanov z umetniškimi instalacijami so le nekateri izmed razlogov, da v Osijeku in tudi drugih

mestih vse manj ljudi hodi v klasični kino. To občutijo tudi Osječki kinematografi, ki so bili prisiljeni prekiniti projekcijsko dejavnost in prostor kina Evropa dati v najem kragujevškem podjetju Zastava Automobili a. d., ki namerava v tem prostoru odpreti ekskluzivni razstavni in prodajni salon med ljudmi popularnih, kvalitetnih in poceni Zastavinih vozil! [...] Ta salon, z imenom »Crveni fička«, bo zvezda Zastavine ponudbe!

Za tiste, ki jim je žal za sedmo umetnostjo v mestu: kot smo ekskluzivno izvedeli od predstavnika Zastave, bo vsa obstoječa kinematografska oprema, tudi platno in ozvočenje, vključena v novi salon, in bo uporabljena za prirejanje tematskih filmskih projekcij, zlasti v povezavi s svetom oktanov, higieno vozila in zgodovino avtomobilizma, posebej fička!¹³¹

V tem zapisu se ob krizni sedanjosti kinematografa, ki je med drugim tudi posledica digitalizacije medijev in sočasno vznikajočih praks, sveti prihodnost avtomobila, ki ga ni več. Avtor prihodnost ironično očrta skozi nabor različnih karoserijskih in motornih izvedenk, ki fiktivno nadaljujejo fičkovsko jugoslovansko zgodbo v tržni ekonomiji. En model ni dovolj, treba je poskrbeti za ljubitelje tistega starega, za bolj športne voznike, za mlade in seveda za družine. Avto, ki je nekoč zmožel opraviti vsakovrstne naloge v eni izvedbi, v upodobitvi »Rdečega fička« ponuja diverzificiran spekter namenskih modelov: »Zastava 750 Klasik, Zastava 750 Gran Turismo, Zastava 750 Cabrio Rosa, Zastava 750 Cabrio Youth in Zastava 750 Hatchback. Ob otvoritvi osiješkega salona pa bo organizirana tudi svetovna predstavitev dolgo pričakovanega najnovejšega modela Zastava 750 Karavan SW, ki bo zaokrožil ponudbo družine vozil 750 in napoveduje neke vrste obrat v proizvodni filozofiji tega regionalnega regijskega avtomobilskega giganta.«¹³²

To se zdi kot šala in pretiravanje, in je dejansko ironiziranje izvorno ne-diverzificiranega vozila, ki se je vseeno dobro znašlo v visoko diverzificiranih vlogah in postalo predmet raznovrstnih predelav in dodelav. V zapisih na blogu Crveni fiča priporoča sta tako sedanost kot preteklost »žrtvi« fikcionalizacije, a vendarle ostajata prisotni skozi »materialno realnost« okolja

in fička. Preplet okolja in fička, realnosti in fikcije, zgodovine in sedanjosti, ter ob tem širše tematike spominjanja in ohranjanja spomina, prinaša vest z dne 28. novembra 2011:

V petek so člani Kulturno umetniškega mehaniziranega društva »Fičko«, skupaj s predstavniki mesta Osijek in mestnega komunalnega podjetja Unikom, v središču mesta, na vogalu Kapucinske ulice in Promenade Petra Preradovića (blizu rahmetli kina, kjer je danes ekskluzivni Zastavin salon Europa), zasadili model fička. Postopek sajenja je bil sledeč: izkopali so jamo, v jamo natočili pet do sedem litrov motornega olja, posadili fička, zasuli jamo, člani društva »Fičko« pa so dogodek pospremili z a capella izvedbo pesmi Oj šogore, šogore, vodi narod u gore. [...] Prvi posajeni avto je šele prvi v vrsti nedoločenega števila fičkov, ki jih nameravajo »Fičkaši« posaditi, zlasti v tem lepem fičkoredu, a tudi drugod po mestu, takrat ko bomo to najmanj pričakovali.¹³³

Sajenje fička lahko skoraj preberemo kot sajenje zapuščine jugoslovanske industrije in mitologije v hrvaško zemljo, kar postane še posebej zanimivo v luči postjugoslovanskega ukvarjanja s socialistično preteklostjo na Hrvaškem in širše, pa tudi skozi uporabo vizualnih in tekstovnih elementov, ki poudarjajo zemeljskost, taktilnost, ukoreninjenost. Ne glede na to, da gre za ironiziranje, ki je morda posebej očitno v opisu sajenja, ki se vrši v parametrih umazane avtomobilske in neenake borbi z naravo (zalivanje sadike z motornim oljem) in v ideji »fičkoreda«, ki v imaginacijo prihodnosti nosi podobe drevoreda, ki ga sestavljajo zasajeni fički, pa primer odpira vprašanje na ravni ohranjanja avtomobilske in širše industrijske dediščine socializma.

AVTOSLAVIJA. AVTOMOBILI. LJUDJE. ZAPUŠČINA.

Okoli dediščine (socialističnega) avtomobilizma in avtomobila je zgrajena tudi spletna stran Autoslavia. Avtorji prispevkov ne posegajo po ironičnih postopkih prisedanja in redefiniranja dediščine, ampak avtomobilsko dediščino in zapuščino prisedanjajo resneje in skozi več kanalov (podstrani): »Zapuščina«, »Kult«, »Oglasi«, »Srečanja«, »Dopisniki«, »Instagram« in »Blog«. Prispevki v »Zapuščini« prikazujejo izseke iz življenja obnovljenih starih avtov in njihovih ponosnih lastnikov skozi kratke zapise in izbor stilskih fotografij. Zapisi predstavijo zgodovino vozila ter lastnikove vzgibe in razloge za spopadanje z avtomobilsko dediščino. V objavi z dne 22. oktobra 2014 spoznamo avtorja in lastnika fička iz Novega Sada, ki skozi fotografijo in tekst razkrijeta svojo povezanost, strast in ljubezen:

Medtem ko je govoril o svojem Fičku, Zoran ni snel nasmeha z obraza. Morda fičko, kot pravi, ni prva ljubezen, je pa vsekakor tista, ki mu ogreje srce, kadarkoli sede za njegov velik bakelitni volan in skromen števec, v kakršnega danes gleda vse manj voznikov. Ljubezen do Zastavinega fička je nepojasnljiva in pogosto iracionalna, vendar pa so njihovi vozniki zato srečni, le redke opazovalce pa pusti ravnodušne. Kaj ni prav to prava ljubezen?¹³⁴

Strast in ljubezen do avtomobila sta, sodeč po prispevku, prežeti z zavedanjem o pomenu ohranjanja starega. Hkrati se napajata tudi v sedanosti, iz odzivov opazovalcev in ostalih ljubiteljev, ki postjugoslovansko življenje tega avtomobila spremljajo z zanimanjem in navdušenjem, ne samo nad že eksotičnim starim, pač pa z določeno tehnostalgijo, ki se zvede na preplet materialnega in simbolnega, subjektivnega, afektivnega:

Kakšna je Avtoslavija brez fička? Brez nacionalnega vozila iz Zastave, ki so ga proizvajali med letoma 1955 in 1985. Brez vozila, ki je motoriziralo

Jugoslavijo, vozilo na potovanja, izučilo toliko voznikov, pa tudi mojstrov, mehanikov, zaznamovalo toliko otroštev, zmagovalo na dirkah in bilo konec koncev neodtujljivi del spomina vseh, ki so odrasli v Jugoslaviji.¹³⁵

Vprašanje z začetka zgornjega citata je več kot na mestu. Odpira pogled na idejo in delovanje tega spletnega mesta, ki ga očitno vodi želja po predstavljanju in medijskem prisedanju (jugoslovanske) avtomobilске krajine. Na to namiguje že ime: Jugoslavija postane Avtoslavija. In prav ta igra poimenovanj je ključni mehanizem, ki odpre vrata v kapsulo avtomobilске preteklosti, ki se ni končala, ampak je svojo prihodnost našla v pripovedih, spominih, obnovljenih avtih in medijsko posredovanih podobah. Tako Autoslavia ne prispeva samo k pripovednemu in slikovnemu ohranjanju dediščine. Zgodbe o spačku, kartci, mercedesu, Volkswagnovemu kombiju, so zgodbe o avtih, ki so bili nekoč »gola vsakdanost«, a so zaradi medijskih, popkulturnih in nacionalnih prezentacij in mitizacij iz neopaznosti vsakdana prešli v zgodovinsko opaznost (ne tako zelo drugače, kot določena popularna glasba prehaja v »označevalskost« določenega časa): postali so označevalci jugoslovanske avtomobilске krajine.

Na tem mestu lahko celo govorimo o avtomobilskem *zeitgeistu*, o tem, da se v obliko, način izdelave in uporabo dostopnih in popularnih materialov ter tehniških rešitev (recimo bakelitni volan pri fičku ali pa izvirna rešitev za prezračevanje kabine – loputa) naseli, spet medijsko posredovana in določena, podoba preteklosti, ideja in ideal o tem, kako se je včasih živelo. Tukaj je ključna časovna perspektiva, saj takšno branje vsekakor predpostavlja časovno distanco, kar pomeni, da je pogled usmerjen vedno iz nekega časovnega konteksta, iz določene zgodovinske situacije nazaj v pretekli kontekst in zgodovino. In v tem razkoraku se bohota romantizacija preteklosti, avtomobilске prav tako kot kakršne koli druge. Ampak ta romantizacija ima tudi zelo materialno podstat (glej naslednje poglavje), del česar je tudi vzpostavljane medosebnih vezi med ljubitelji starih avtomobilov. Posledica tega je, da tovrstna premična dediščina kroži, hkrati z njo pa krožijo zgodbe in rezervni deli, ki se ne ozirajo na geografijo in politiko.

Eno od orodij strani Autoslavia, ki omogočajo takšno kroženje, je tudi podstran »Oglasi«, kjer uredniki zbirajo prodajne oglase za avtomobile s

področja nekdanje Jugoslavije. Objave v tej rubriki pa so praviloma veliko več kot »zgolj« oglas, saj je pri vsakem avtu na kratko predstavljena tudi njegova »osebna« zgodovina, kolikor je je znane, oziroma kratka predstavitev modela. Poleg teksta pa so osnovno komunikacijsko sredstvo fotografije. Avtomobilski oglasi na splošno, in tisti na strani Autoslavia prav tako, predstavljajo krožišče informacij med različnimi oglasnimi portali, uporabniki in ljubitelji, a osrednja – čeprav morda nenačrtovana – vloga in pomen ležita prav v dvojnem, posredovanem in »pošraufanem« prisedanjanju pestrosti jugoslovanske avtomobilske krajine.

Forumi in blogi ter spletne strani imajo svoje specifično tehnološko ozadje, ki v veliko primerih uspeva ohranjati zvesto bralstvo tudi v času, ko v digitalnih medijskih okoljih prevladujejo družabni mediji in jemljejo prostor in uporabnike starejšim, manj dinamičnim platformam. Družabni mediji, ki jih kot svoj disperzni kanal uporabljajo recimo tudi blogi, tako omogočajo bogatejša objavljanje in izmenjavo zvočnih in slikovnih vsebin. S stališča raziskovanja življenja fička prav tako ponujajo izčrpen vir digitalizirane avtomobilske dediščine in v več primerih tudi beleženja in prezentacije praks ohranjanja in modificiranja, subvertiranja ter uničevanja materialnega, kar jasno pokaže na odnos med subjektom in objektom, na moč, ki se iz enega pretaka na drugega, na, v perspektivi vitalnega materializma, interakcijo afektov človeškega in ne-živega.

VONJ BENCINA NA YOUTUBU

Na družabnih omrežjih najdemo tudi avdiovizualno bolj dinamične vsebine, ki nam skozi gibljivo sliko in zvok na zaslon računalnika ali mobilne naprave, in tako v naše neposredno izkustveno okolje, prinesejo zvok motorja in namig vonja ceste (če pa med brskanjem po spletu hodimo po cesti, je veter v laseh skoraj zagotovljen). Če najprej zavijemo na YouTube, eno od osrednjih in v tem času vsekakor eno bolj razširjenih spletnih omrežij, najdemo vrsto zapisov, ki tako ali drugače oživljajo fička in ohranjajo izgled, pogled in podobo ter zvok in zvočnost avtomobilske krajine. Pristopi k ustvarjanju zapisov so različni,

prav tako motivi in želje uporabnikov, ki posnetke objavljajo. V grobem lahko ločimo dva tipa vsebin, uporabniško ustvarjene ter prenesene iz drugih medijev, oba pa sta pomembno dopolnjena z aktivnostjo uporabnikov, ki posnetke komentirajo, »všečkajo« in delijo. S tem soustvarjajo zapise o preteklosti in sedanjosti, dopolnjujejo vsebine in sodelujejo pri nastajanju oziroma ohranjanju materialne in digitalne dediščine.¹³⁶ Ker iskanje po digitalnih vsebinah na Youtubu ne omogoča prav sistematičnega dela, sem ubral pristop iskanja po ključni besedi: fičo oziroma fičko. Ta pristop ustreza vožnji brez jasnega cilja, a z jasno potjo.

Eden od rezultatov, »Fičo kabriolet Zastava 750« uporabnika »SilentHill«,¹³⁷ v dobrih štirih minutah prikaže kronologijo predelave fička v kabriolet. Fotografije korakov predelave, od rezanja in brušenja do »švasanja« in barvanja, so urejene in z osnovnimi montažnimi pripomočki, torej z digitalnim urejevalnikom slike in zvoka, sestavljene v kratko video pripoved, ki jo spremlja pesem skupine Aerodrom »A do Splita pet«. Pesem sicer poje o rdeči Alfi:

*Sanjam crveni alfa romeo,
 koji bi na cesti sve kante pomeo,
 lajsne i branici zasljepi te krom,
 k'o milion ogledala kada bljesne grom.
 Kad ja kupim kabriolet,
 dva džoksa do Plitvica,
 a do Splita pet,
 kad ja kupim kabriolet,
 malenoj zatrubicu,
 blenuti će svijet.
 Nabacimo cvike model cynemascope,
 vjetar u kosi, a u kazicu piči ZZ Top.*

A ta »napaka« se v dobri stari cinematični maniri *suspensije neverjetja* (angl. *suspension of disbelief*) izgubi v prepletu zvoka in slike, tako da niti ni pomembno, za katero pesem gre, dokler je ta »avtomobilistična«, dokler sledi slikovnemu dogajanju in ga hkrati dodatno mobilizira. Tako tega rdečega fička spet popelje, tokrat kot kabriolet, na pot čez Plitvice in do morja, zraven pa igra »cestna glasba«.

Drugi posnetek, ki ga je ponudil iskalni niz (algoritemsko naključje ali sledenje brskalnim navadam?), je o istem rdečem fičku, ki smo ga srečali zgoraj, a v precej drugačni situaciji. Gre za dokumentarni posnetek »Crveni fičo, Osijek, 27. lipnja 1991.«, ki prikazuje dogajanje na osijeških ulicah tik pred vojno na Hrvaškem.¹³⁸ Po skoraj petindvajsetih letih ta posnetek prav po zaslugi digitalnih omrežij (objavljenih je več različic) še vedno spominja na razpad države, na začetek vojne in, posredno, na konec jugoslovanske avtomobilske industrije.

O tem je v zbirki zapisov *Smrt crvenog fiće* iz leta 1993 pisal tudi Ivo Žanić.¹³⁹ Kmalu po dogodku, ki so ga zabeležile televizijske kamere (kar nam omogoča, da posnetek vidimo tudi danes), je Žanić odlično razbral pomen dogodka, ga kontekstualiziral zgodovinsko in simbolno in zapisal:

Razpad Zveze komunistov, zaslužnjevanje Kosova, napad na Slovenijo ali kakšen drug podoben dogodek iz politične in vojaške sfere so uničevali Jugoslavijo kot državni organizem, zgodovinsko dejstvo, politično konstrukcijo, geopolitični pojem, pravni subjekt, torej vedno na ravneh obstoja, ki so dostopne razumevanju in ki so proizvod racionalnega delovanja in zato podvržene racionalnem (pre)vrednotenju, pre-izgrajevanju in razgrajevanju.¹⁴⁰

Alegorija posnetka, ki je v tistem času obšel svet – ob tem pa je našel, kot smo videli zgoraj, tudi pot v prihodnost ter v medijske obdelave in predelave – je več kot zgovorna: zmaličen fičko – zmaličena država. Žanić nadaljuje:

Uničenje osiješkega fička, proletarca med avtomobili, utelešenja deviške dobe naivnosti in samozavesti, je uničenje zadnje, gotovo najodpornejše

od vseh Jugoslavij – poetske, imaginarne dežele bratstva in enotnosti, ki je, ne glede na vse, v mnogih dušah morda celo lahko preživela vse [...] materialne udarce, vendar pa ne more preživeti, niti s čimerkoli nadomestiti, tega majhnega vozila, ki je bilo še najmanj – majhno vozilo.¹⁴¹

Ta posnetek pojasnjuje tudi ozadje blogerskih zapisov, o katerih sem pisal zgoraj, in jim v kontrapunkt postavlja izviren medijski zapis o dogodku oziroma dokumentiran trenutek v preteklosti, ki je tako temeljito redefiniral sedanost in vse nove prihodnosti na tem območju. Redefinicija preteklosti skozi dejanja v sedanosti pa je nenazadnje zaobjeta tudi v problematiki, s katero se pogosto soočajo spomeniki: poškodovanje. Tu je na delu moč materiala, tako kovine, posredovane podobe, kakor tudi zmesi ideologije in zgodovine, ki je solze na oči zvalila Živkoviću, Žanić pa je v barvi fička našel še več: »Dejstvo, da je bil fičko rdeč, v barvi zablode, ki se je predstavljala kot utopija, je dokaz, kako v veliki zgodovinski kombinatoriki nič ne ostane nedorečeno in kako je konec zares dokončen in popoln.«¹⁴² Od časa, ko se je dogajala zgodovina in ko je nastal Žanićev zapis, se je marsikaj spremenilo. Konec tudi zaradi odpornosti materiala in upornosti spomina ni bil dokončen in dorečen.

Rdečem fičku so v Osijeku postavili spomenik, ki ga tematizira tudi blog, opisan zgoraj. Osiješki spomenik je bil večkrat poškodovan in popravljen ter vedno znova vrnjen na svoje spomeniško mesto.¹⁴³ Zanimiva pri tem je tudi naracija v dokumentarnem filmu HRT – »Tak dogodek [ki bo spremenil usodo mesta, sveta] je bilo tudi gaženje avtomobila, malega rdečega fička, ki so ga zmele gosenice tanka jugoslovanske vojske« – ki »pozablja«, da je bilo v dogodkih poškodovanih in uničenih veliko avtomobilov. Ampak zakaj je to simbolno mesto zavzel prav ta rdeči fičko, avtomobilska ikona Jugoslavije? Morda celo zato, ker sta bila razočaranje in bolečina vendarle velika.

Naključje iskanja, ki je resda odvisno tudi od mojih prejšnjih iskalnih poizkusov, pa je prav tako zelo zgovorno: platforma, kakršna je YouTube, namreč lahko na enem mestu naključno prikaže tako zelo različne posnetke, kot sta dva omenjena. Pestrosti pri objavljenih vsebinah ne manjka, med drugim najdemo posnetke nesreč, »kurjenja gum«, predelav in obnov, fičko pa nastopa

tudi v digitalnih spomenikih,¹⁴⁴ kot je na primer posnetek »Mladost u Jugoslaviji šezdesetih, sedamdesetih, osamdesetih ...«. ¹⁴⁵ Tukaj fičko svoje mesto najde med vrsto predmetov (gramofon, walkman), popkulturnih ikon (Beba Lončar in Marlon Brando), prehranskih artiklov (jogurt v piramidnem tetrapaku), pralnih praškov in modnih znamk (Yassa, Borosana) itd., s čimer se prisedanja konzumeristična in popkulturna preteklost skozi perspektivo nostalgije. Ob tem pa tudi skozi uporabo fička avtor videa gradi prostor za afektivno skupnost ljudi, ki v te predmete investirajo svoje (posredovane) spomine in tudi s komentarji soustvarjajo podobe preteklosti in sedanjosti, v kateri ta preteklost vztrajno išče svoje mesto.

Med vrsto digitalnih intervencij v prisedanje fička naj omenim še en primer, poskus ironiziranja jugoslovanske avtomobilske industrije, ki so si ga privoščili Jure Godler in drugi, ko so posneli parodijo na britansko avtomobilistično oddajo *Top Gear*. Posneli so samo eno epizodo z naslovom »Top gir Jugoslavija«. ¹⁴⁶ V maniri avtomobilskih šovov posnetek vsebuje voditelje, manekenko in najboljše iz asortimaja Zastavinih vozil: fička, stoenko in juga. Pri predstavitvi se voditelji pričakovano šalijo, a mimogrede zagrešijo tudi faktično sploščitev, ko Zastavo Yugo Skala 55 razglasijo za Zastavo 101. V osnovi gre sicer za enako vozilo, a Skala 55 ima že plastične odbijače in nima več sprednjega trikotnega okenca, predvsem pa je spremenjeno ime, saj je oznaka 101 posegala na območje oznak, ki jih je za svoja vozila rezerviral Peugeot, zato so ime stoenke nazadnje morali spremeniti. Video uspešno preigrava arhetipe in stereotipe jugoslovanske zgodovine avtomobilizma, od pravilnega ugotavljanja števila prestav in koles, do referenc na družinska potovanja proti morju ali na podeželje, ne manjka pa niti ironije, tako v antologijskem reku »jugo nije za dugo« kakor tudi v ugotovitvi, da je stoenka »poezija na štirih kolesih«. ¹⁴⁷ S to in podobnimi video-intervencijami avtomobilska preteklost ostaja v sedanjosti, hkrati pa avto v vsej svoji materialnosti nastopa tudi v vlogi prenašalca kulturnih referenc in stereotipov.

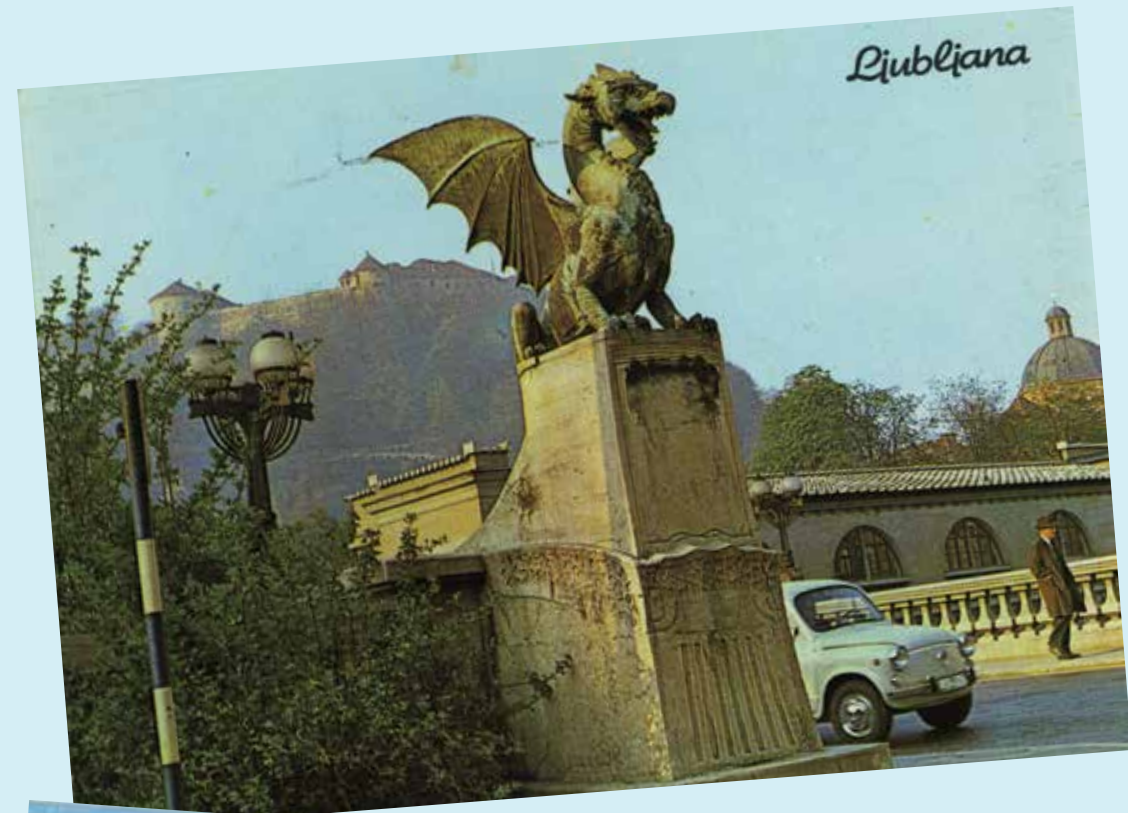
Tovrstni poskusi posameznikov, uporabnikov, ali pa cela vrsta praks digitalnega pripovedništva (tudi npr. video pripoved o predelavi), ki temeljijo na medijski arheologiji (ta vključuje iskanje in urejanje, arhiviranje avdiovizualnih

ostankov jugoslovanske preteklosti), predstavlja ne samo orodje, s katerim se lahko uporabnik afektivno sooča z nostalgijo po mladosti oz. Jugoslaviji, pač pa tovrstni videi v digitalnih medijskih okoljih repositionirajo fička, pa tudi kulturne kode, prakse in predmete ter produkte, vezane na Jugoslavijo, v radikalno drugačno sedanjost, kjer je dediščina odločno repositionirana ter na nek način razbremenjena bremena teritorija, s tem pa tudi nacionalizacije kulturnega spomina in dediščine po letu 1991.

FIČKO, MOJ PRIJATELJ S FACEBOOKA

Rekli bi lahko, da je situacija na družabnih omrežjih, kjer je osrednja dejavnost, ob objavljanju »statusov« in fotografij, tudi deljenje videoposnetkov, na nek način dokaj konfuzna v naključnosti in smislu oziroma redu organiziranja vsebin, sledenja spremembam in iskanja sorodnih vsebin. A prav zato in skozi to tudi odpira prostor afektivnosti: tako pri izbiranju vsebin, ki si jih želimo ogledati – saj nas »priporočeni posnetki« velikokrat vodijo povsem naključno in do nepričakovanih zadetkov (kot smo videli zgoraj) – kot (in predvsem) pri soustvarjanju, kar je prvenstveno omogočeno in udejanjeno skozi komentiranje.

Facebook je še eno od trenutno popularnih družabnih omrežij in ponuja, za razliko od Youtuba, do neke mere bolj konsistenten in pregleden prostor, čeprav ravno tako težaven za navigacijo, kjer ljubitelji fičkov (in drugih Zastavinih vozil) izvajajo medijsko povnanjenje svoje strasti. Hkrati je Facebook tudi prostor, kjer lahko tudi drugi ljubitelji spremljajo dejavnosti vrste ljubiteljskih strani. Tukaj se bom podrobneje posvetil trem, v upanju, da bom tako ujel odsev dogajanja v teh predelih digitalnih okolij in s tem tudi ohranil del zgodovine, ki se prisedanja in pretaka po digitalnih omrežjih. Pri tem se zavedam, da nikakor ne morem podati celovite slike dogajanja, kakor tudi ne pobegniti dejstvu, da je življenje marsikatero digitalne vsebine v medmrežju lahko precej krajše od življenja avtomobilske relikvije.



FIČO

Stran, preprosto poimenovana Fičo, na Facebooku obstaja od oktobra 2008 in ima dobrih 44.000 sledilcev. Opis strani, »Fičo, legenda na štirih ali manj kolesih ...«,¹⁴⁸ že na začetku izpostavi ironičen vidik početja, kar je dopolnjeno s kratko in jedrnato ubesedeno misljo strani: »Da se ne pozabi ...«. Tako se cela stran na prvi pogled pozicionira kot prostor lahkotne in neobremenjene rezurekcije preteklosti fička, a se vendarle izkaže, da je precej več kot to. Dejansko gre za mikroarhiv in na nek način (še eno) spletno stičišče ljubiteljev tega avta, ki pa z izkazovanjem (največkrat) naklonjenosti, na kratko ubesedene skozi osebne spomine, ta mikroarhiv dodatno obogatijo. Osnovna dejavnost strani je objavljanje fotografij fičkov, ki so največkrat pobrane z drugih spletnih strani in mest, video posnetkov oziroma povezav na druge družabne medije ter povezav na razne novice, povezane s fičkovim sedanostjo in preteklostjo. Pomemben vidik tega početja je, da mikroarhiv v nastajanju deluje kot živo, razvijajoče se mesto ustvarjanja in povnanjenja spomina. Resda so komentarji pod objavami večinoma precej kratki in jih ni veliko, prednjačijo namreč nebesedni izrazi (»emotikoni«), kot so »všečkanje« in deljenje vsebine na straneh uporabnikov, a nam na nekaterih mestih vendarle odstirajo pogled v afektivnost spominjanja in obravnave avtomobila. Za začetek ton nastavi prva objava iz oktobra 2008:

*Fičko, eden in edini. Skozi vse je šel in domov prišel. Ej, če ne bi bilo fička... Kakšen Harley, Ferrari, Lamborghini, Coca Cola in ostalo sranje. Fičko je prvi kult, ki traja in traja in trajaaaaaaaaa ...*¹⁴⁹

Odzivi na objave, kot rečeno, praviloma niso pretirano razkošni, a so kljub vsemu zgovorni. Pod temle klasičnim vicem o fičku ...

Gastarbajterju se v Nemčiji na poti pokvari fičko. Revež stoji ob cesti in z roko ustavlja vozila, upajoč, da mu kdo pomaga. Ustavi voznik porscheja:

»O, rojak, kaj se je zgodilo?«

»Ah, tale fičko je zakuhal. Me lahko odšlepaš, prosim, do prvega servisa. Res bi ti bil hvaležen.«

»Ni problema! Če bom prehitro vozil, ti potrobi, pa bom upočasnil.«

Porsche tako »šlepa« fička, ko ju naenkrat prehitita Ferrari.

To v vozniku porscheja prebudi tekmovalno strast, pospeši in prehitita Ferrarija. A voznik Ferrarija se ne da in spet prehitita porscheja. Med tem ko se ta dva prehitevata, fičko skoraj razpade. Voznik trobi, trobi, brez učinka.

Ob robu ceste stoji policaj, opazuje dogajanje in piše zapisnik:

»Porsche in Ferrari tekmujeta, fičko pa jima trobi, naj se umakmeta.«

... se ljudje afektivno odzivajo z izrazi vzhičenja in navdušenja:

»Fičo je uvik FIČO!!!«

»Jadan moj mali Fičo!«

»hahaha dobar«

»možda je bio abarth ...«

»Fičo legenda!«

*»Porsche!!!! CCCCC«.*¹⁵⁰

Zanimiva interaktivna lastnost tovrstnega družabnega mikroarhiviranja in ustvarjanja skupnosti je, kot sem omenil zgoraj, objavljanje povezav na vsebine na drugih platformah. Morda bolj nazoren primer povezovanja različnih digitalnih prostorov in s tem tudi različnih ljubiteljskih skupnosti so povezave na video posnetke, na primer »Zastava 750 Specijal – The End«,¹⁵¹ kjer se trije možakarji nad razsutega fička spravijo s sekiro. Med nekaj komentarji spodnji izkoristi priložnost, da vsebino posnetka poveže s trenutno družbenopolitično situacijo: »Jebemti, kakšni cepci, lažje je nekaj uničiti kot popraviti, ta fičko je primer stanja naše obupane države in družbe.«

ZASTAVA AVTOMOBILI

Podobno je organizirana tudi stran Zastava Avtomobili, vendar pa se pri svojem poslanstvu mikroarhiva ozira za vsemi osebnimi avtomobili, ki so prihajali z Zastavinih proizvodnih trakov.¹⁵² Dejansko je stran posvečena Zastavi kot tovarni, proizvajalcu vozil in vrsti Zastavinih avtomobilov, kar je posebej zanimivo v okolju, kot je Facebook. Zanimivo, pri opisu strani poleg srečevanja ljubiteljev administrator izpostavi tudi izobraževanje ljubiteljev Zastavinih vozil. Za razliko od npr. fičkove strani ta stran ponuja bistveno več arhivskega gradiva, ki pa se ne nanaša samo na Zastavina vozila, ampak predstavlja, zlasti skozi fotografije, tudi vrsto drugih avtomobilov, ki so pomembno zaznamovali jugoslovanski vsakdan in avtomobilsko krajino.

Posebej opazno pri tej strani je, da se je administrator dovolj potrudil in časovno premico strani opremil za nazaj ter uskladal pomembne datume iz Zastavine zgodovine s kronološkim tokom objav na strani, ki se »začne« leta 1953. Tako imajo objave dejansko ustrezne datume, vendar pa pogled v komentarje razkrije, da je prvi komentar iz avgusta 2013, kar nam razkriva »resnični« datum vzpostavitve strani in tako tudi fiktivnost oziroma fabriciranost te kronološke predstavitve. Skozi »pripoved«, predstavljeno na tej Facebook strani, tako v podobah in občasnih kratkih spremljajočih zapisih spoznamo preteklost Zastavinih (in drugih) vozil v urejenem vrstnem redu, ki vse do leta 1988 kronološko sledi zgodovini. Glede na to, da je Facebook javno dostopno omrežje šele od leta 2006 in da prejšnjih 50 let nihče ni koncipiral in objavljajal novic na tak način, je razumljivo, da so objave »iz tistega časa« borne in neživljenjske, skratka surovo kronološke. Zadnja objava iz jugoslovanskega obdobja je iz leta 1989, potem pa obiskovalec dobi občutek, da je dejavnost strani za šest let zamrla. Po letu 1995 se dinamika začne spreminjati: Zastavina zgodba postane retrospektivna v smislu, da se objave nanašajo na sedanja življenja teh znamenitih vozil: od prizorov v filmih – *Lepe vasi lepo gorijo* (Lepa sela lepo gore; Srđan Dragojević, 1998), *Lajanje na zvezde* (Zdravko Sotra, 1998) itd. – do

objav reklamnih letakov, posnetkov z avtomobilskih sejmov in arhivskih fotografij, kar je razumljivo, saj je na voljo bistveno več virov.

Ni prav nenavadno, da v postjugoslovanskem obdobju in v obdobju, ko družabna omrežja zares živijo, v življenju te strani pravzaprav srečamo vse več podob, ki nam posredujejo vizualno podobo zgodovine Zastavinih vozil. Obdobje med leti 1995 in 2011 sledi pojavljanju fička (in drugih Zastavinih avtov) v filmih in videospotih v bivši Jugoslaviji in po svetu. Od leta 2013 naprej, ko je bila stran Zastava Avtomobili v Facebooku dejansko ustvarjena, pa se spet pojavlja več gradiva, od starih prospektov, sejmskih fotografij, prizorov iz proizvodnih hal, fotografij miniatur in nenazadnje tudi fotografij iz sedanjosti, ki prikazujejo fičke v bolj ali manj dobrem ali žalostnem stanju. Z dejanskim rojstvom strani Zastava Avtomobili, se pravi v času, ko stran dejansko lahko živi v sedanjosti, se tok pripovedi tako dodatno spremeni: v pravzaprav permanentni sedanjosti se zgostijo fragmenti podob preteklosti, ki se ne podrejajo več dejanskemu časovnemu in dogodkovnemu zaporedju, ampak se prisedanjanje preteklosti meša s sedanjostjo lastnikov in njihovih preživelih vozil. Tako spet pridemo do sploščenja preteklosti v sedanjosti.

Na tem mestu je treba opozoriti prav na kronološko manipulacijo oziroma na prirejanje časovne premice in zapolnjevanje vsebinske vrzeli za nazaj. Vsebinsko vrzel slej ko prej pusti vsaka nova medijska tehnologija, ki iz medijske kanonizacije izvrže marsikaj, kar se je dogajalo prej, hkrati pa včasih selektivno, včasih manično prisedanja zvoke in podobe iz preteklosti.

PITURA

Zgodbo o prijateljstvu med fičkom in Facebookom, kjer se prepletata zgodovina in sedanost prisotnosti fička v življenjih ljudi v post-Jugoslaviji, lahko zaključimo s podvigom dveh »mladeničev« iz Splita. Pitura je stran, na kateri sta dva Splitčana, Toni Pavlović in Lovre Režić, zabeležila in predstavila svojo poletno fičko-avanturo, zdaj pa jo še naprej oživljata in hranita za prihodnost.¹⁵³ Poleti 2013 sta prižgala motor sveže »porihtanega« belega fička z registrsko številko

ST 137 VB in odšla na pot po Jugoslaviji. Pot je imela svojo misijo: obiskati kraje bivše Jugoslavije, ki imajo svoje pivovarne, od koder tudi ime – Pitura, pivska tura oziroma runda:

Pitura – Dva lika iz Splita. 'Fičo'! Dva tjedna.

Svi gradovi bivše države koji imaju istoimeno pivo.

Uz par prigodnih stanica. Vrijeme radnje: 25. 05. – 08. 06. 2013.

Njun podvig je napredoval brez težav, fičko je zdržal popotovanje, vendar pa sta že med načrtovanjem poti naletela na pivovarske težave: iz karlovške pivovarne so jima sporočili, da projekt »ne ustreza viziji in programu korporativnega marketinga«, pivovarna v Peći je propadla, njen direktor pa končal v zaporu. Po drugi strani so se jima v banjaluški pivovarni poklonili s posebno serijo piva Nektar, vključno z logotipom Piture in njunimi imeni.¹⁵⁴

Pituro na Facebooku predstavlja predvsem fotografski arhiv poti po izbranih mestih in njihovih pivovarnah, druženja ob pivu in roštilju, a je hkrati več kot samo to. Naj se ob omembi roštilja za hip spet vrnemo k Mandiću, ki ta fenomen vidi kot »etnološko-eksotično slovarsko geslo, ki slavo naše države [Jugoslavije] nosi po širnem svetu [v podobi] pazljivo obdelanih in postavljenih čevapčičev, ki čakajo na svojo apoteozo na žaru, svojo ‚žarsko apoteozo‘, v prelivajočih se barvah, v peklenki simetriji in hranljivi asociativnosti.«¹⁵⁵ S fotografskim sklicevanjem na roštilj, ki »tako kot glasba ne pozna in ne priznava meja, vsaj ne pri nas [in] ima že vrednost stalnega nadnacionalnega obeležja, ki vse naše nacionalnosti staplja v edinstven amalgam«,¹⁵⁶ se Toni in Lovre dejansko sklicujeta tudi na nekdanjo skupno gastronomsko krajino.

Vendar pa je v ospredju še vedno jugoslovanska avtomobilska zupuščina, ki jo poseblja beli fičko, ter odločitev protagonistov, da pivovarne »obvozita« prav s fičkom: »Fičko je celi zgodbi dodal veliko adrenalina. Najprej zato, ker ni bil nihče prepričan, ali bo starina zdržala tako dolgo pot in naporene balkanske klance. In drugič, fičko je potovanju dal retromoment, zaradi česar sta bila naša junaka na poti takoj prepoznavna in pozdravljena, ne glede na to, kam sta prišla.«¹⁵⁷



Kot pravita voznika in kot je razvidno iz vrste objav, je njuna ideja po bivši Jugoslaviji naletela na vzpodbuden odziv, k čemur je pripomoglo tudi to, da sta pot začela na nekdanji jugoslovanski praznik, dan mladosti, 25. maja, in tako vzpostavila simbolno vez med časom pred in po letu 1991. Kljub temu zatrujeta, da s svojim podvigom nista mislila ne na politiko ne na nostalgijo, saj da sta bila takrat še otroka, da pa sta tako dokazala, da se da s splitskimi tablicami brez težav voziti po nekdanji državi.¹⁵⁸ Verjetno pa so ljudje, ki so jima sledili na poti, bodisi virtualno ali pa so se z njima tudi srečali, v njuno početje investirali precej več, kot sta pričakovala: vabili so ju na pijače, večerje, v goste na televizije in radie, in se jima zahvaljevali. Glede na to, da sta šla na pot, pravzaprav na počitnice s fičkom in piti pivo, ju je tak odziv presenetil.

In prav skozi to se odstira pogled na kompleksnost razumevanj(a) preteklosti. S pivsko in tudi gastronomsko avanturo, neobremenjena z idejami o restavraciji ali povelečevanju preteklosti, sta nehote definirala simbolni okvir svojega početja in morda celo nakazala obrise postjugoslovanske države, ki v svoji osnovi izkazuje nadnacionalno in na nek način celo mimo-jugoslovansko komponento. Ta se spogleduje z zanikanjem oziroma odmišljanjem nostalgije in poudarja pomen bivanja v sedanosti, a hkrati dokazuje, da postjugoslovanski prostor obstaja in lahko obstaja tudi zunaj ali mimo nostalgije in problematizirane preteklosti, ne glede na to, da ga, med drugim, tako geografsko in arhitekturno kot tudi oblikovno (dizajn avtomobila) ter gastronomsko določa skupna preteklost.

Preteklost prehaja meje med novonastalimi državami skozi avto, hrano in pijačo, ki so po zapisih in fotografijah sodeč pomemben del Tonijeve in Lovretove izkušnje. Pitura tako skozi prisedanjanje nekaterih simbolnih označevalcev jugoslovanske izkušnje presega postjugoslovansko ožnje izkustvenega prostora v prepletu materialnega in simbolnega: simbolna preteklost avtomobila in pijače postane sredstvo veziva, iztočnica za pogovor in druženje. A nelagodje in težave s sedanostjo, ki so pogosto razlog za obračanje v preteklost, in najverjetneje tudi kolektivna motivacija ljudi, ki so ju spremljali in čakali ob poti, pomembno koreninijo v preteklosti, lahko bi rekli v primerjanju sedanosti in preteklosti.

To sta opazila tudi ljubitelja fička in piva: »Povsod so banke in nakupovalni centri, proizvodnje pa nikjer. Lastniki več kot 50 odstotkov pivovarn v regiji so tujci, in če morava na koncu nekako zaključiti, potem lahko rečeva: ‚Nekdo nas je dobro zajebal.‘¹⁵⁹ Tako presežeta nostalgiji redukcijem in povzameta kritičen pogled na sedanost in preteklost, kar posebno težo dobi skozi historično perspektivo obravnave piva, ki ga Mandić vidi kot »mitsko [...] demokratično, ljudsko pijačo [za katero] mnogi mislijo, da je prostaška, torej brez fines. A pivo je pravzaprav nežno in polno opojnih skrivnosti, zato mi je vedno žal, ko vidim, kako ga pri nas grobo transportirajo, puščajo kjerkoli in ga preprosto maltretirajo.«¹⁶⁰ Tonijev in Lovretov odnos do preteklosti tako prav skozi to mitsko pijačo in novodoben, korporativen odnos do nje razkriva vrsto postsocialističnih težav z razumevanjem sebe v zgodovini, sedanosti in prihodnosti.

MINIATURE, UMETNOST IN OBLIKOVANJE PODOB NEKDANJE IKONE

Zgoraj opisani primeri prisedanjanja jugoslovanske avtomobilske preteklosti skozi osebne pripovedi in mediatizacijo ter digitalizacijo jugoslovanske avtomobilske zapuščine in krajine največkrat uhajajo institucionalizaciji in pooblagovljenju. V precejšnji meri nastopajo kot izrazi osebnega, afektivnega poseganja v posameznikovo in skupno preteklost življenja v Jugoslaviji, ki se materializira prav skozi pripovedi in mediatizacijo tega ikoničnega predmeta. Ob tem se kažejo tudi kot pomembni označevalci sedanosti, zlasti kot medijske vsebine, ki vsaj malo prispevajo h kompleksnosti in večpomenskosti zapuščine jugoslovanske preteklosti v postjugoslovanskih sedanostih.

Vendar pa lahko v postjugoslovanskih prostorih opazimo tudi vrsto praks, ki avtomobilsko preteklost prisedanjajo skozi bolj javne, včasih manj individualne, a mestoma bolj intimne prakse in prostore. Ob vrsti afektivnih praks, ki

zaznamujejo pravzaprav celotno obdobje od fičkovega rojstva pa do časa 60 let po tem, lahko tudi ugotovimo, da je zanimanje za jugoslovansko avtomobilsko preteklost predmet institucionalnih, tržnih in, pomembno, tudi umetniških praks in intervencij.

NOSTALGIČNO TRŽENJE?

Preteklost se skozi retriifikacijo rada dobro trži, sploh če je navezana na spomine ter na osebne in kolektivne izkušnje in doživetja. In sploh če se preteklost prisedanja na preseku tehnološke in politične »tranzicije«: tehnološka tranzicija v smislu razvoja in inoviranja tehnologij povzroča uhajanje preteklosti pod pritiskom vsakokratnega novega (in njeno sublimacijo/remediacijo v novem mediju), hkrati pa prav zato uspešno spodbuja tudi obračanje nazaj ter omogoča prisedanje preteklosti v novih medijih na nove načine. Na drugi strani pa tehnološka tranzicija v smislu deindustrializacije in virtualizacije storitev ter družbenega delovanja povzroča razkorak med produkcijo predmetov in njihovim družbenim življenjem. Politična tranzicija v tem pogledu generira mejo, ki je v našem primeru postavljena v leto 1991, in ki ob ideološkem očiščenju odpisuje tudi preteklost industrializacije, modernizacije, razvoja in emancipacije. Na tem mestu pa se odpira polje nostalgije oziroma ostalgične obravnave *preteklosti-v-sedanosti*, in zraven tudi njenih tržnih potencialov.

Očitek konzumerističnega poglobljenja spomina in nostalgije se ponuja sam in ima verjetno tudi nekaj substance. Modelom avtomobilov, recimo, bi zlahka pripisali in očitali konzumerizem, a bi s tem hkrati tudi spregledali nekatere pomembne vidike tega fenomena. Zlasti za tiste kupce/zbiralce, ki so ohranili otroško strast zbiranja avtomobilov, velja, da vsak model zaseda prav posebno mesto v zbirki, tudi zato, ker se včasih izkaže, da je lažje in ceneje imeti miniaturo kot pravi avto. Resda merilo 1 : 18 ali 1 : 43 s sabo pripelje nekaj omejitev, zlasti kar se tiče mobilnosti in prostornine »kapsule«, a vendarle ostaja objekt in cilj afektivne investicije spominov. Ni naključje, da so miniaturre pogosto prisotne tudi v muzejskih trgovinah, med drugim v Tehniškem

muzeju Slovenije in v beograjskem Muzeju avtomobilizma, kjer je razstavna vitrina polna klasičnih in ikoničnih modelov avtov; v beograjskem imajo med drugim tudi model prototipa stoenke.

Modele oziroma miniaturre fičkov izdeluje slovensko podjetje Hribar-Os d.o.o. v sodelovanju s podjetjem Zastava Automobili ter Tehniškim muzejem Slovenije.¹⁶¹ Mali fički so dostopni po različnih poteh, v trgovinah z igračami, na bencinskih servisih, v muzejskih in internetnih prodajalnah, predvsem v državah nekdanje Jugoslavije, v zadnjem času pa jih izvažajo tudi v Rusijo in Ukrajino, posamezne pa so pošiljali tudi v Francijo, Nemčijo, Avstrijo in ZDA. Hribar je leta 2005, ko je bilo podjetje tik pred stečajem, povedal: »Najbolj ugledne revije s tega področja so fička sprejele v svetovno družino modelov.«¹⁶²

Zgodba z malimi fički se je na idejni ravni začela leta sredi 1990-ih, prav zares pa leta 2001, ko je podjetje Hribar & otroci s podjetjem Zastava Automobili, za obdobje 25 let z možnostjo podaljšanja, podpisalo pogodbo o odstopu pravic uporabe logotipov, imena in oblikovanja. Leta 2002 je Zastava podpisala pogodbo s podjetjem Hongwell iz Hongkonga, podjetje Hribar & otroci pa je s to pogodbo dobilo ekskluzivne pravice za distribucijo, prodajo, razvoj, promocijo in proizvodnjo malih fičkov.¹⁶³ Medtem je potekalo načrtovanje in razvoj miniaturre, od podrobnih načrtov in prilagajanja dimenzij modela 1 : 43 do izdelave ustreznih orodij in končno proizvodnje na Kitajskem. Miniature so detajlirane, sestavljene iz več kot 30 delov, vsaka modifikacija oziroma vizualna oprema (pošta, milica itd.) pa iz praktično identičnih miniaturre naredi samosvojo in edinstveno zgodbo.

Leta 2005 je šlo podjetje v stečaj, a poslovna žilica in eksistencialno vprašanje Hribarju nista dala miru. Leta 2007 je hčerka ustanovila novo podjetje in postavila pravila na novo, danes pa nadaljuje tradicijo proizvodnje in prodaje miniaturre avtomobilov (Hribar je bil prvi uvoznik znamenitih italijanskih miniaturre Bburago, podjetja, ki je svojo pot začelo leta 1976, končalo leta 2005, danes pa je del skupine May Cheong oziroma znamke Maisto). Do sedaj je podjetje Hribar-Os izdalo več kot 60 različnih izvedenk miniaturre, od miličniškega, AMZS-jevega, pošarskega, »civilnih« fičkov v različnih barvah, fička z jugoslovansko zastavo na »haubi«, pa do modela v barvah jugoslovanskega nacionalnega

tekmovalnega razreda, ki je izšel ob 60. obletnici prvega čisto jugoslovanskega fička. Poleg tega priložnostno naredijo tudi potisk po naročilu, tako so pripravili fička za Tehniški muzej Slovenije, kranjski Jazz Camp, Cockto ... Pri tem pa se najde prostor za igrivost lastnikov, recimo ročno narejeno kabriolet izvedbo.¹⁶⁴ Vsaka miniatūra ima na registrski tablici zvezdo, kar po besedah Jožeta Hribarja pomeni, da je prodal približno toliko zvezd (tistih na registrskih tablicah miniatür), kolikor je bilo narejenih Zastavinih fičkov, okoli milijon.¹⁶⁵

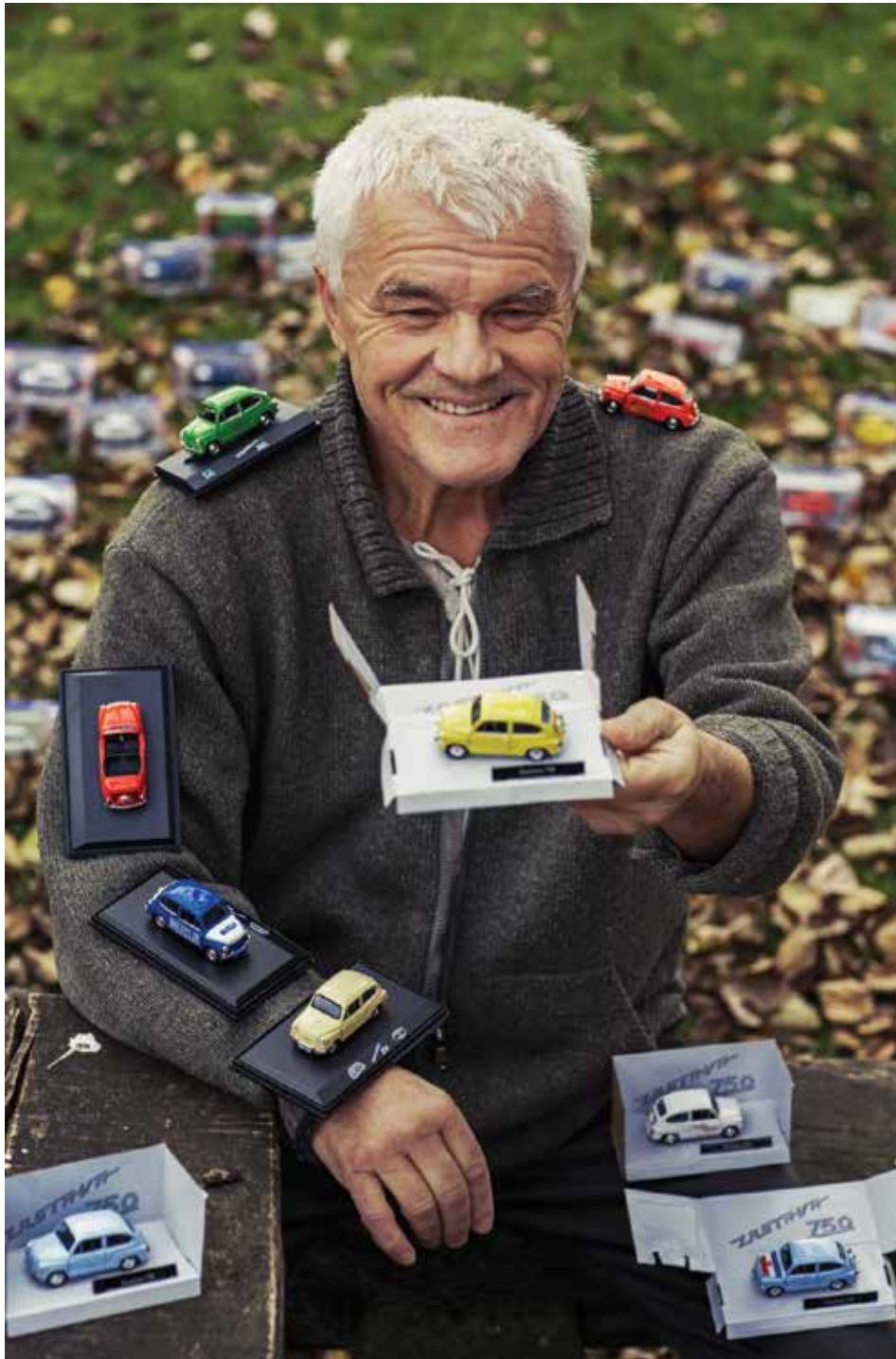
A kaj žene podjetje Hribar-Os? Samo zaslužek prav gotovo ne, saj že danosti trga, kjer je mali fičko interesanten, ne dovoljujejo razmišljanja o strašanski prodaji, ki bi navrgla bogastvo. Išče in hrani nostalgijo? Morda. Vsekakor je v ozadju tako eksistencialno vprašanje kot tudi vsaj kanček nostalgije. Ali drugače, Jože Hribar, ki zase ne povsem neresno pravi, da je »posloven Slovenec Jugoslovan«, v tržnem smislu preizprašuje »očitek« o nostalgicnem konzumerizmu.¹⁶⁶ In iskreno dodaja, da ima rad Jugoslavijo oz. jo vedno dojema kot enotno tržišče. Ali Nemcem kdorkoli očita, da se gredo nostalgicni marketing, ko prodajajo miniatüre starih Mercedesov, ali pa Francozom in njihovim ljubkim spačkom? Verjetno ne. Tak očitek lahko zaznamo v okolju, kjer je preteklost problematična zaradi zgodovinskih in političnih okoliščin, njena zapuščina v sedanosti pa zato spregledana ali pa vsaj podcenjena. Pri vsem tem ne pomaga dejstvo, da je po letu 1991 prišlo do nacionalizacije jugoslovanske dediščine ter do nemogočega vprašanja, kako skupno dediščino razdeliti med novonastale države.

Odgovor je prav tako nemogoč, a vendarle se obrisi kažejo tako na institucionalnih ravneh kot tudi individualni ravni. Lepa ponazoritev težave so prav Hribarjeve miniatüre: Slovenec izdeluje srbske avte, za povrh na Kitajskem. Nacionalni moment tukaj nikakor ni nepomemben. »Zakaj ste ukradli srbsko lastnino?« je očitek, ki ga v podtonih lahko razberemo vsaj iz časopisja, čeprav Hribar-Os Zastavi plačuje tantieme in čeprav je bil fičko rezultat vsedržavnega ideološkega in industrijskega kompleksa (če se spomnimo, ob koncu države je Zastava poslovala z okoli 200 kooperanti po vsej Jugoslaviji, v fičku pa naj bi bilo okoli 30 % slovenskih delov). Poleg tega, in kar je najpomembnejše, pa s svojo dejavnostjo ohranja spomin na jugoslovansko avtomobilsko dediščino, resda trenutno z najbolj »marketabilnim« fičkom, a mali fičko ni zadnja postaja.

Hribarjevi fički-miniature praviloma končajo v domovih in na policah ljubiteljev, kjer živobarvno pričajo tako o fičkovi preteklosti kot tudi o lastnikovi sedanosti oziroma njegovi fascinaciji s tem pomanjšanim koščkom preteklosti. A obstaja nekdo, ki miniaturno-fičkovsko-zbirateljsko strast pelje še malo dlje. Tomaž Alauf, ki je osnovnošolsko modelarsko strast prelevil v hobi, miniatüre predeluje v najrazličnejše izvedenke, pri čemer pravi: »Največji motiv mi je narediti iz osnovnega modela nekaj več, dodano vrednost. Narediti nekaj unikatnega, česar se ne da kupiti. Moja ustvarjalna žilica izhaja iz osnovnošolskih let, bil sem vnet modelar, izdeloval sem različne čolne, letala in rakete. Povprečne stvari me pogosto ne prepričajo, rad ustvarjam. Že ob pogledu nanje se mi porajajo najrazličnejše ideje, kaj vse bi se dalo predrugčiti, zato jih z veseljem predelam in s tem vanje vložim del sebe.«¹⁶⁷ V svoji zbirki ima 80 predelanih Hribarjevih miniatür fičkov (1 : 43), celotna zbirka pa vsebuje več kot 160 unikatnih modelov.

Tovrstno delo je vsekakor časovno zahtevno, poleg tega pa zahteva tudi dobre ideje in natančnost, kar lahko razberemo iz pristopa k predelavam: »Veliko časa mine že od ideje do samega začetka razstavljanja Hribarjeve miniatüre. Fičke namreč v prvi fazi razstavim na ‚prafaktorje‘. Sledi rezanje karoserije, spajanje novih delov, kitanje, brušenje in na koncu barvanje v zeleno končno barvo moje nove predelave.« Vse to zveni zelo podobno kot pri »pravih« renovacijah oziroma nadgradnjah, le da v manjšem merilu, z manj vonja po šmiru in varjenju. »Sledi ponovno sestavljanje vseh prej razstavljenih delov z novimi dodatki – meglenkami, spojlerji, rolbari, napisnimi tablam, dodatnimi lučkami. Fička na koncu opremim še z nalepkami, registrskimi tablicami in obveznim podpisom ‚by Tomaž‘. Preden gre fičko v vitrino, sledi še obvezno fotografiranje.« Tomaž pravi, da je delo težko ovrednotiti po porabi časa – ta je odvisna od »zahtevnosti predelave, količine dodatkov in zahtevnosti izdelave nalepk. Mogoče je nekoliko rutine le pri izdelavi kabrio miniatür Hribarjevih osnovnih različic.«¹⁶⁸

Med predelavami fičkov najdemo vse od replik reli izvedenk, različnih abarthov in vsakdanjih mini-prizorov fička s počitniško prikolico, pa vse do priložnostnih modelov, recimo letališkega vozila ali »imaginarnega sponzorskega« fička olimpijskih iger v Sarajevu 1984, ki je tudi izraz in dokaz Tomaževega



odnosa do (jugoslovanske) preteklosti: »Glede na to, da sem strasten zbiralec predmetov, povezanih z zimskimi olimpijskimi igrami leta 1984 v Sarajevu in Pohodom po poteh partizanske Ljubljane, imam prav poseben odnos do naše zgodovine. Pri izbiri moje predelave fička prej preučim, kakšni fički so dejansko obstajali.« Podobno ga na preteklost veže in spominja tudi replika primerka iz avtošole: »Tako sem na primer izdelal miniaturo fička avtošola AMD Litija, v takšnem je namreč moja mama opravila vozniški izpit.«¹⁶⁹ To nam spet govori o moči in prisotnosti na avtomobil vezanega spomina, o katerem pišem zgoraj.

Pri nekaterih modelih gre v detajle tako daleč, da se vidi tudi pod pokrov motorja, kjer se skriva miniaturni motor. Alaufovo dela predstavlja nadgradnjo destilacije preteklosti, materialnosti, simbolnosti, ki je zajeta v Hribarjevem angažmaju. Ta »Jugoslavija v merilu 1 : 43« pa se prepleta tudi s sedanostjo, kot recimo vijolična izvedba, posvečena alpski smučarki Tini Maze in Andrei Massiju, ali pa model, izdelan ob olimpijskih igrah v Sočiju leta 2014. Te miniaturo, kot tudi Hribarjeve sodobne intervencije (recimo izvedenki TMS in Cockta), jugoslovansko avtomobilsko preteklost in osebne fascinacije (s sedanostjo in preteklostjo) umeščajo v sedanost, s čimer se pravzaprav podira ideološka, časovna in tudi zgodovinska ter faktična meja med preteklostjo in sedanostjo, med historičnimi in političnimi režimi. Hkrati se odpira prostor imaginaciji rabe oziroma prisedanjanja zgodovinske forme jugoslovanskega avtomobila za sporočanje in referiranje sodobnih, aktualnih dogodkov, fenomenov in ljudi.

Prav to presejanje pa omogoča, da jugoslovansko dediščino avtomobilizma vidimo skozi perspektivo sedanosti – skozi ne-sanjano prihodnost takratnega časa, ki skozi take intervencije ostaja v polju možnosti – hkrati pa nakazuje vsejugoslovansko zapuščino in postjugoslovansko prihodnost te zapuščine, ki leži v presejanju nacionalizacije nekoč skupnega prav skozi osebno, morda celo intimno fascinacijo: »Vsaka moja predelana miniaturo je izdelana v enem izvodu in je unikat. Vse moje predelave gredo v zbirko mojega dekleta, ki je bila pobudnica zbiranja miniaturo. Pogosto ponudi tudi idejo za izdelavo nove predelave miniaturo. Njena zbirka trenutno obsega več kot 160 modelov različnih dimenzij, večinoma v merilu 1 : 43, nekaj je tudi večjih (1 : 18 in 1 : 24) in manjših



(1: 87), shranjenih v različnih embalažah (mehka plastika in vitrine), kot so si kronološko sledili.«¹⁷⁰ S svojim delom Tomaž na nek način zanika ideološki rez, ki se vleče od razpada države, a hkrati predstavlja tudi osebni, biografski in afektivni postopek vznikanja, ponovnega vzpostavljanja in vztrajanja simbolnih svetov iz malih, miniaturnih avtomobilskih kapsul.

Ne glede na to, da je Zastava končala v Republiki Srbiji, Zastavini avtomobili še vedno predstavljajo skupno dediščino, za katero bi bilo prav, da jo kot tako tudi prepoznamo. V Muzeju novejšje zgodovine Slovenije so to kompleksnost, kot sem opisal zgoraj, dobro razumeli. V nasprotnem primeru lahko skupaj s tovarnami zlahka sprivatiziramo tudi dediščino, ki bo tako postala »last« Fiata, ki je vstopil v lastništvo Zastave leta 2008. Ko pa dediščina enkrat postane vprašanje dobičkonosnosti, je z njo lahko tudi konec.

Ta zaključek sicer ni neposredno povezan z miniaturami, sta pa prav vprašanje razvoja in proizvodnje zbirateljskih miniatur, malih fičkov, pa tudi zgodba podjetja Hribar-Os, vseeno pokazatelj logike in razumevanja preteklosti, ki se, še zlasti jugoslovanska, prvenstveno ohranja v vsakdanjem življenju, v nostalgicnih in tudi poslovnih iniciativah zanesenjakov, ki jim ni vseeno, kaj se z dediščino dogaja, niti kaj se dogaja s sedanostjo, v kateri si ta dediščina le stežka izbori svoje mesto.

Sicer je prodajni program novih izdelkov, povezanih s fičkom, precej pester, tako recimo v muzejih pa tudi na tržnicah in boljših sejmih. Pričakovano nezanemarljiva ponudba je tudi v rojstnem mestu fičkov, Kragujevcu, kjer turistične prodajalne ponujajo vrsto izdelkov, ki svojo »tržnost« gradijo na podobi fička – od obeskov za ključe, skodelic za čaj, majic, barvanih glinenih modelov z napisom Kragujevac ipd.

V tem oziru je treba omeniti tudi koncept revije *Legendarni avtomobili*,¹⁷¹ ki je v dvotedenskih nadaljevanjih (izšlo naj bi 60 števil) ponujala modele avtomobilov kot tridimenzionalno prilogo kratke tiskovine, kjer so bili zbrani osnovni podatki o vozilu, zanimivosti in fotografije. Poleg vrste zahodnih avtomobilov zbirka revije *Legendarni avtomobili* vsebuje tudi (nelicencirane) miniaturre stoenke, juga in fička.

Tako imamo na eni strani potrošniško naravnano dejavnost, ki se do neke mere hrani z nostalgijo, vendar pa ne izdelovanja ne kupovanja (in v primeru miniatur niti ne zbiranja) nikakor ne želimo videti samo kot potrošnjo. Očitek glede trženja nostalgije kot golega konzumerizma se namreč v veliki meri napaja prav iz zapuščine razpada države, v luči česar se vsakršna dejavnost pogosto interpretira v luči nostalgije. Drži pa, da niti Mercedes niti Fiat s seboj ne vozita spomina na obdobje, ki ponuja tako diametralna branja. Resda imata oba za sabo nacistično in fašistično izkušnjo, vendar pa sta jo obe podjetji uspeli nevtralizirati (Fiatu je gotovo pomagalo tudi to, da je bil Giovanni Agnelli komunist). Poleg tega v njunih prtljažnikih ne čepi niti razpad države (proces) kakor tudi ne razpadla država (rezultat), iz česar se pri nas hranita nostalgija in njena politizacija.

UMETNOST IN OBLIKOVANJE

Problematizacija konzumerizma kot vsakdanje prakse je bila del performansa Marka Breclja, ki je leta 2012 v Cankarjevem domu v Ljubljani organiziral »Brecljevanje« oz. sedemdnevno neprekinjeno in dejavno prisotnost kantavtorja, performerja, nevladnika, novinarja in politika Marka Breclja v Cankarjevem domu. Tja je pripeljal tri fičke, belega, rdečega in modrega, vse tri vozne in registrirane, ter jih postavil na dražbo, z izklicno ceno 7.000 evrov. »Avkcija se je začela z udarcem po pokrovu motorja – kot blažilec je svojo koristnost na preverjeno zelo vzdržljivem pokrovu motorja verodostojno pokazala knjižica z napisom ‚Štedna knjižica‘. Dnevni red je zapisoval kar vodja dražbe sam, na hrbtno stran table z jedilnikom menze v Cankarjevem domu.«¹⁷² Dogodek je dobil brecljevski obrat, saj se je draženje končalo z ničlamo: »Ta del imenujem platonski, ker predvidevam, da tu ni nobenega kupca, ki bi bil poleg denarja pripravljen pokazati tudi odločenost.«¹⁷³

Pri tem ne gre spregledati referenc na Jugoslavijo, kar se kaže že v izboru avtomobilov v barvah jugoslovanske zastave (ali pa je šlo za barve slovenske zastave?), izbora avtov, pa tudi napisov na avtomobilih, ki jih vidimo na fotografijah.

Kar se zdi namerna nejasnost pri izbiri barv, lahko razumemo tudi kot provokacijo na ravni simbolov. Hkrati ne smemo spregledati niti izbora lokacije, Cankarjevega doma, ki v slovenski zgodovini zaseda pomembno mesto. V tem bi težko videli nostalgijo ali pa željo po povrnitvi starega, bolj se ponuja branje, da prav skozi ostaline preteklosti »po(ne)jasnimo« *samo-po-sebi-umevnost* današnjega trenutka, ga vržemo v širšo perspektivo, s čimer pa se v sedanjosti odpre prostor »problematični« preteklosti. In skozi to perspektivo lahko razberemo tudi »problematičnost« sedanjosti.

Na drugačen način sta se »po(ne)jasnjenja« preteklosti lotila oblikovalca Darko in Marko Miladinović z razstavo *JUS – Jugoslovanski standard*. S serijo dvanajstih grafik značilnih tehniških izdelkov oziroma dosežkov jugoslovanskega industrijskega oblikovanja sta na vizualni ravni prepletla tehniško risbo in jugoslovansko tehniško dediščino. Po besedah oblikovalcev gre tukaj za dvojni vidik pristopa k tematiki: na eni strani ustvarjalni vzgib žene emotivnost, spomin na mladost, ki se je odvijala v času, ko so ti izdelki »brezbarvno zapolnjevali« vsakdan; in današnja želja »narediti nekaj za dušo«. ¹⁷⁴ Po drugi strani pa gre tudi za likovno-oblikovalski vidik: ilustracija, ki v emulaciji strojniške risbe, a brez mer in ostale obvezne opreme, prisedanja preteklost, odpira kompleksen pogled na izdelke in tudi čas. Avtorja sta izdelke predstavila kot »pozabljeno dediščino dosežkov s področja industrijskega oblikovanja in tehničnih rešitev iz časov nekdanje skupne domovine Jugoslavije«, s prepletom pristopa in objektov obravnave pa sta »zanimivim in kakovostnim proizvodom ter njihovem izvornemu dizajnu, ki je bil pogosto predmet posmeha, prislужil pa si je tudi cinično oznako ‚sorealizem‘«, vrnila mesto v vizualnem imaginariju preteklosti. ¹⁷⁵ Med drugim sta v sedanjost vrnila Iskrin telefon, popularno imenovan *fitipaldi*, ¹⁷⁶ Tomosovega avtomatika in »štirico«, izvenkrmni motor ali po domače »pento«, avtomobilske svečke Bosna in tudi fička. Zagonetnost postsocialističnega oziroma postjugoslovanskega odnosa do preteklosti in sedanjosti je, vzpodbujen z grafikami, povzel Magnifico: »Razstava [JUS] je prikaz kulturnih domačih proizvodov, ki se jim je moja generacija cinično izogibala in raje segala po tujih, ker se nam je v naši primitivnosti takrat zdelo, da bomo tako več veljali«. ¹⁷⁷



Težave s prepoznavanjem vrednosti sedanjega trenutka so sicer značilne za vsako sedanjost, ki se praviloma težko prepozna kot historično relevantna: se pravi, sedanjost sebe ne more misliti iz prihodnosti, kar posledično pomeni, da se dogodki, družbeni fenomeni in gibanja, pa tudi – in toliko bolj – predmeti, ki nas v določeni sedanjosti obkrožajo, le s težavo prepustijo ocenjevanju svoje relevantnosti. Lahko sicer podležejo »modi« in »hupu«, s čimer pomembno zaznamujejo sedanjost, velikokrat pa tudi prihodnost, kar pa ne preprečuje fenomena *one-hit wonder*.

Morebitni zgodovinski pomen, prelomnost in ikoničnost se najpogosteje, najsilneje in najjasneje vzpostavljajo za nazaj; zgodovinskost, *zeitgeistovstvo* nekega predmeta, je torej konstruirano za nazaj: iz nezamisljive prihodnosti predmeta konstruiramo prav tako nezamisljivo preteklost – preteklost, ki, ko je bila še sedanjost, nikakor ni kazala kakršne koli presežnosti, ikoničnosti, zgodovinskosti. Tako preteklosti na nek način za nazaj podeljujemo epohalnost (pri tem, da se v postjugoslovanskem kontekstu odrekamo tudi temu). Ta zgodovinska ironija ni ušla Sašu Lošiću: »Vsa okolja imajo svoje predmete. Mi smo imeli svoje. Niti slutili nismo, da bodo ti nepopolni, nereprezentativni tehnični predmeti 50 let kasneje postali del naše zasebne nostalgije, topografija našega kulturnega in čustvenega okolja, v katerem smo nekoč živeli.«¹⁷⁸ Osrednja težava postjugoslovanskega stanja oziroma družb, ki so se znašle v postsocializmu, je namreč v tem, da je bila skozi »tranzicijo« epohalnost preteklosti problematizirana in zanikana.

V procesu tranzicije in ideološkega očiščevanja je jugoslovanska preteklost postala problematična do točke, ko je v novonastalih državah tudi tista preteklost, ki ni bila neposredno ideološko kontaminirana, postala stvar politizacije in obračunavanja: v procesu »očiščenja od socializma« je prišlo do tega, kakor ugotavljata tudi brata Miladinović, da je tudi napredno in modernistično postalo kontaminirano s socialističnim.¹⁷⁹ S tem so se postjugoslovanske družbe sicer rešile »grozljive socialistične arhitekture«, a so se hkrati »odrešile« tudi svoje tehniške dediščine, ki bi jo v najslabšem primeru morale znati unovčiti, če že ravno ne ohranjati zaradi njene siceršnje vrednosti in zavedanja o pomenu koherentne, morda celo herojske, predvsem pa uspešne preteklosti za kreiranje



(občutka normalnosti) vsake prihajajoče prihodnosti. In hkrati so se odprla vrata samo-vsiljeni sanitizaciji preteklosti, ki bi sicer lahko pomembno prispevala k razumevanju sedanjosti in imaginaciji epohalnosti, s tem pa bi lahko tudi prispevala k izoblikovanju ideje prihodnosti.

To pa se odraža tudi v skoraj anekdotičnem dogodku, ko sta avtorja ob razstavi grafik v Sarajevu organizirala delavnico za študente oblikovanja, naloga pa je bila re-animirati nekdanje znamke in izdelke: odziv je bil, pričakovano ali ne, izjemno pozitiven – študentje so se spomnili cele vrste pozabljenih znamk in zgodb – hkrati pa indikativen za postjugoslovansko situacijo. V pomanjkanju epohalnosti, ki bi jo lahko podelili zadnjim 25 letom, in ob še hujšem pomanjkanju vrednosti preteklosti, ki je bila odvzeta obdobju jugoslovanskega socializma, je zanimanje za preteklost le stežka nenavadno. Prav tako ni nenavadno zanimanje za industrijsko preteklost, sploh v luči propada vrste tovarn in blagovnih znamk, kar je za seboj potegnilo problematiko brezposelnosti, »brez-vizijskosti« in nenazadnje degradacije izkušnje bivanja v sedanosti, na kar sta s svojim podvigom opozorila tudi člana odprave Pitura. To presega običajno izkustveno in eksistencialno negotovost in dodobra osvetljuje še eno vrsto pomanjkanja: *materialno oz. predmetno pomanjkanje*, kar pomeni, da je staro imelo vrednost tudi zato, ker je bilo novo težje dostopno.¹⁸⁰ Ideologija potrošništva pa nam vsakodnevno servira posodobitve in nove modele in generira željo po vedno novem, hkrati pa staremu dodaja tržno vrednost, zlasti kadar je to staro redko.

Za postjugoslovansko situacijo je značilno, da se je z razpadom države še dodatno potenciral sicer brezprizivno povsem človeški občutek, o katerem govorita Magnifico in Lošić. Napolnjen s podobami bleščečih ovitkov sladkarij in novih kavbojk je postjugoslovanski čas ob ideologiji odvrigel tudi materialno, industrijsko navlako: marsikatera tovarna je propadla, podjetja so zapirala oddelke za oblikovanje, izdelki v obtoku pa so pospešeno izgubljali vrednost. Redko se je ukvarjal z ohranjanjem, in staro je lahko postalo redko. Dokler sčasoma ni vzniknilo zavedanje, da pa je morda dobro, prav in celo priročno, če obdržimo tisto staro Tomosovo »pento«, Iskrin gramofon, »frčota« ali celo fička. To je povezano s *simbolnim pomanjkanjem*, ki morda najradikalneje zaznamuje postjugoslovansko situacijo. Zato je pomen intervencije razstave *JUS* toliko večji, saj z intimno motivirano akcijo nagovarja kolektivno zgodovinsko izkušnjo in tako premaguje spominsko in ideološko za(p/d)rtost postjugoslovanskega prostora; hkrati pa oznake, kot je »ah, to je samo nostalgija«, normalizira v oblikovalsko raziskovanje jugoslovanske, pa tudi slovenske tehniške dediščine.



JUGO NE TRAJE DUGO

HANNAH MARSHALL



Nerada priznam, ampak v svoj avto sem zaljubljena. Včasih sem mislila, da so takšnih neumnosti sposobni samo fantje – konec koncev gre le za stroj iz kovine in gume, ki te pripelje od ene točke do druge. Potem pa sem pred dvema letoma prevandrala pol Evrope, da bi si kupila svetlo oranžno bučko na kolesih. Ko sem ga našla, je razpadal na vseh koncih, in bila je ljubezen na prvi pogled. Od takrat je več časa preživel v garaži kot na cesti in me skoraj spravil v bankrot. A ob misli na to, da bi ga odpeljala na odpad, se mi naježi koža. V bistvu je neke vrste avtomobilski ekvivalent »slabega fanta«, h kateremu se kar naprej vračaš, čeprav veš, da te bo vedno znova prizadel.

Zadnjih nekaj dni je bil Jugo, kot ga ljubkovalno kličem, parkiran pred mojim stanovanjem in je zbiral obvestila redarjev o nepravilnem parkiranju. Na armaturni plošči sem pustila sporočilo, da brez pomoči vsaj treh krepkih fantov iz športnega lokala motorja ne morem vžgati, a ni pomagalo prav nič – vsak dan je bil pod brisalcem zataknjen nov listek s kaznijo. »Nič ne skrbi,« me je hrabrila prijateljica Kitty, medtem ko sva čofotali v njenem bazenu. »Angleške registrske tablice imaš. Nikoli te ne bodo preganjali za plačilo. JC vse kazni zmeče v koš.« Nekako v tej smeri sem razmišljala tudi sama, a mi vse skupaj vseeno ni dalo miru. Ponoči sem ležala v postelji in si živo predstavljala tovornjakarje, kako se znašajo nad mojim otročičkom, zjutraj pa v halji tekala na parkirišče v prepričanju, da ga ne bo več.

Vsa neprespana sem zjutraj obiskala soseda, motorističnega mehanika, ki popravlja Kittijin Fiat Uno (domače ime: Bruno), kadar se pokvari na cesti pred mojim stanovanjem. »Non!« je zalajal name, preden sem sploh uspela odpreti usta. »Je suis mécanicien moto! Pas auto! Pas ici!« »Prosim vas,« sem ga rotila. »Non! Vi prikupne Angležinje, pri'ajate sem in se mi sme'ljate ... Dovolj je bilo! Tjale čez cesto pojdi, je tam me'anik za avte!« »Oh«, sem nedolžno poskusila še enkrat, »niste me razumeli. Nočem, da mi avto popravi nekdo drug. Hočem se ga naučiti popravljati sama. Ali me ne morete naučiti?« Zasmel se je. Naglas. »Ti? Me'anik? Haha!« »Hej,« sem se naježila. »Ne bojim se zavihati rokavov!« Premeril me je od glave do pet, dokler se njegov pogled ni ustavil na moji tanki beli minici. Začutila sem, da njegova odločnost pojema, in poskusila še enkrat. »Dajte no! Motorji, avti, saj ne more biti kakšne velike razlike. Zabavno bo!« »Oprosti,« je nazadnje skomignil. »Ne morem. Žena bi bila jezna.« S kretnjo mi je nakazal, da. »Prosim vas le, da me naučite osnove avtomehanike. Nič drugega nočem.« Samo pomežiknil mi je. Kot Francoz je avtomatično domneval, da pravzaprav hočem seks. Obrnila sem se in stopila čez cesto.

Jugo je tako šel v oskrbo pravega avtomehanika, s Kitty pa sva se zmenili, da me v petek zvečer pelje na večerjo s svojim Fiatom, parkiranim pred mojim blokom. A ko ga je hotela prižgati, je Bruno samo pokašljaj in potem utihnil. »Daj no, ne naredi mi spet tega.« Še enkrat je obrnila ključ. Še enkrat le napad kašljanja. Kitty me je pričakujoče pogledala. »Greš po svojega škotskega prijatelja?« »Ni govora,« sem odločno rekla. Škot je bi še vedno jezen zaradi mojega klica na pomoč prejšnji teden, ko sem obstala na avtocesti in me je moral priti iskat. Zaradi mene je zamudil drugi polčas nogometne tekme. Nikoli mi ne bi oprostil, če bi ga še enkrat izbezala iz puba. »Pizda!« je Kitty udarila po volanu. »Poklicati bom morala JC-ja. Pa še rekel mi je, naj se nocoj ne vozim z Brunotom,« je zasmrkala, v kotičkih oces pa so se ji začele nabirati solze. »Ubil me bo.«

Nekdo je potrkal na šipo. Skozi sprednje okno sta se nama režala popravljalec motorjev in njegov pomočnik. »Kdo ti je pomembnejši, JC,« je Kitty ihtela v telefon, »prijatelji ali jaz?« Spustila sem šipo in na široko odprla oči. »Pomagajte nama, prosim!« »Je suis désolé,« je rekel mehanik. »Je dois aller chez moi. Ma femme,« je privzdignil obrvi. »Ampak, si ti me'anik! Popravi!« Molčala sem. »Za naučiti motor ti rabiš vsaj fanta me'anika,« je nadaljeval. »Da te uči.« Pori-nil je svojega pomočnika proti meni in mi namenil še en umazan pomežik. »Ampak res,« je zašepetala Kitty. »Žrtvuj se za višji cilj.« Pogledala sem fantove ški-lave oči in slišala, kako je nekaj jecljal o pijači. Zmajala sem z glavo. »Ah, ni važno,« je zamahnila z roko, »JC prihaja.« Segla je v nakupovalno vrečko in privlekla na dan steklenico vina.

Ko je JC končno prišel, sva s Kitty že skoraj izpraznili steklenico roseja in že začeli napadati krožnik sira. Ko je odprl vrata, se je Kitty skoraj zvalila na pločnik. »Punci, nove avtomobile potrebujeta. Zaradi vaju sem moral odpovedati večer-jo.« »Ampak mojega Brunota obožujem,« se je zahihitala Kitty. »Jaz pa mojega

Jugota. Če je pa tako lep,« sem pokazala proti mehanikovi garaži. »Ja, lep je. AMPAK NE DELA, PIZDA!« JC je zaloputnil vrata in šel do svojega prtljažnika po vlečno kljuko. Kitty je bila tik pred tem, da spet začne hlipati. »Ne jemlji si k srcu,« sem jo tolažilno objela. »Moški se preprosto ne razumejo na avtomobile.«

(prevod Tadej Turnšek)

Tretja ...

POŠRAUFANA
SEDANJOST:
MED CESTO, GARAŽO
IN MUZEJEM



Če natančno pogledamo, vidimo, da je težko potegniti strogo ločnico med posredovanjem in, temu bomo rekli, »pošraufanim« življenjem fička v post-Jugoslaviji. Zakaj? Zato, ker vsaka pripovedna oziroma medijska posredovanost vsaj do neke mere predpostavlja, da se nekje pod skednjem ali v kakšni garaži najprej zgodi »pr(a)vo« srečanje s predmetom. Ali drugače: marsikdo, ki v mladosti ni imel oziroma ni vozil fička, »čuti« povezanost z njim ne glede na »materialna dejstva«, prav zato, ker življenje (pa tudi pomanjkanje) materialnega pušča sledi v nematerialnem. Oziroma je zelo konkretna preteklost – kot smo videli na primerih filma in televizije, in morda zlasti na primerih iz družabnih omrežij – preko medijev in pripovedi posredovana na novo, se pravi prestavljena v drug medij. A kljub temu ostaja materialna podstat nujni in ključni del vsake mediacije, hkrati pa se prav skozi zamišljanje realnosti prek in skozi posredovane podobe napaja tudi afektivno prisedanje preteklosti in repositioniranje materialnega v sedanjosti. Zato je prav, da se posvetimo tudi bolj fizičnemu in materialnemu delu pripovedi.

V tem delu bom osvetlil dve – včasih komplementarni, spet drugje nasprotujoči si ali vzporedni – praksi: muzealizacijo in ljubiteljstvo, ki vsaka na svoj način in z različnimi strokovnimi in motivacijskimi ozadji tematizirata in ohranjata jugoslovansko industrijsko in tehniško dediščino. Najprej se vprašajmo, od kod izvira in čemu služi nekonsistenten odnos do te dediščine, ki ga zaznavamo v medijskih in političnih diskurzih in se v precejšnji meri pokriva s splošnim političnim resentmentom do spektra jugoslovanske preteklosti, odzvanja pa tudi v dediščinskih in muzejskih praksah in politikah. Preden se lotimo iskanja odgovora skozi predstavitev teh praks, se moramo vprašati, kako se ta odnos kaže in kaj nam pove o sedanjosti in vlogi preteklosti v njej. Pri tem velja razmisliti o širši problematiki vzpostavljanja in vrednotenja dediščine socialistične industrializacije v luči postindustrijskega sveta ter redefinirane vloge dela. V tem pogledu sta delo in socializem problematična zato, ker »se socialistično delo in modernizacija jugoslovanskih društev spreminjata v dediščino, medtem ko še vedno predstavljata del osebnih biografij in izkustvenega spomina več generacij bivših Jugoslovancev«. ¹⁸¹ To pomeni, da imamo žive priče preteklosti, ki jim pred očmi izginja materialni in simbolni okvir osebnostne formacije in legitimnost sedanjosti. ¹⁸²

Poleg tega Tanja Petrović pravi, da »značilnost postsocialistične tranzicije preprečuje, da bi bili prostori, povezani s socialističnim industrijskim delom, dokončno in nedvoumno postavljeni v preteklost, kar izpogajanja dediščine podvrže dodatnemu izpodbijanju, nejasnostim in težavam pri artikulaciji«. ¹⁸³ Avtomobil kot produkt industrije, bi pomislili, bo svoje mesto v procesih in diskurzih dediščinjenja našel brez težav, sploh glede na popkulturni, družbeno-kulturni in ekonomski pomen tega prevoznega sredstva. A glede na specifiko razpada države in raznovrstne procese formiranja postjugoslovanskih društev in politik težav na področju muzealizacije in sploh definicije kakršnekoli jugoslovanske dediščine ne manjka. Nemalo zaslug pri tem imajo »nacionalizirajoči« diskurzi ter mestoma histerično obračunavanje z zapuščino Jugoslavije. Nacionalizacija preteklosti in s tem tudi dediščine tako izdatno drobi in siromaši ne samo arzenale interpretacij preteklosti, ampak tudi kanone vrednosti in vrednot ter »zalogo predmetov preteklosti«. ¹⁸⁴

Na ta način iz kolektivnega imaginarija izginja ali pa je vsaj »prilagojeno« tisto, kar ne spada v kontekst nacionalnega. Tako se krči prostor iskanja smisla v sedanjosti skozi prisedanje preteklosti, to ožene dediščinskega prostora pa pogosto vodi v zanemarjanje tako materialne kot simbolne zapuščine, s tem pa tudi v zanižanje epohalnosti tako jugoslovanske preteklosti kot tudi (slovenske) sedanjosti. ¹⁸⁵

Razmere, jasno, niso povsem monolitne in toge. Sploh v zadnjem času lahko opazimo povečano zanimanje za tematike, povezane s socialistično dediščino v širšem smislu, pa tudi z zapuščino socialistične modernizacije in industrializacije. To velja tako za raziskovanje v humanistiki in družboslovju, za katerega se zdi, da dosega vse večjo odmevnost tudi na prostoru Jugoslavije, ¹⁸⁶ kakor tudi za različne institucionalne politike in prakse, ki namenjajo prostor vlogi in pomenu jugoslovanske preteklosti; recimo razstava o dediščini slovenske industrije *Uf, industrija!* ali pa *Nikad im boljše nije bilo?* v beograjskem Muzeju zgodovine Jugoslavije. Otopelosti in oportunistični politični in medijski diskurzovi ter do neke mere institucionalnih praks navkljub pa hkrati obstaja vrsta vernakularnih praks, kot na primer nekatere zgoraj omenjene, ki predstavljajo antipod in odpirajo alternativne prostore dediščinjenja jugoslovanske socialistične – v tem primeru industrijske oziroma avtomobilske – preteklosti.

AVTO, MUZEJ IN TEHNIŠKA DEDIŠČINA

Za razliko od študij, ki obravnavajo industrializacijo in industrijsko dediščino skozi perspektivo odnosa do dela in delavca,¹⁸⁷ je v tem primeru perspektiva malce obrnjena. Gledano skozi časovno perspektivo namreč lahko rečemo, da so v sedanosti na enem koncu »avtomobilske romance« proizvodnja, tovarna in delavec,¹⁸⁸ na drugi, preko posrednika prodajalca, pa kupec oziroma voznik, pri čemer so za oba značilne afektivne investicije v odnos do predmeta. Vendar pa se zdi v primeru avtomobilske dediščine, in toliko bolj socialistične, v tem razmerju pomembno poudariti tudi mesto in vlogo ter afektivnost uporabnikov, se pravi ljudi, ki v tem odnosu predstavljajo potrošniški del enačbe.

Pri tem mislim tako na ljudi, ki to dediščino ohranjajo pri življenju (restavratorji, muzejski delavci, mehaniki, ljubitelji), kot tudi na ljudi, ki to dediščino uporabljajo oziroma konzumirajo (obiskovalci muzejev in različnih prireditev, lastniki privatnih zbirk). Glede na to, da »muzealizacija‘ jugoslovanske izkušnje vedno, vsaj do neke mere, implicira transformacijo v linearno zgodovinsko pripoved in s tem ‚pacifikacijo‘ in čustveno razelektritev«,¹⁸⁹ lahko afektivnost iščemo tako v praksah muzealizacije kot v bolj vernakularnih praksah prisedanjanja avtomobilske preteklosti:

Če pogledamo na prakse »muzealizacije« industrijske preteklosti, ki jih zaznamuje afekt, ne smemo pozabiti na aktivnosti, ki ostajajo v domeni osebnega in privatnega, na primer zbirateljstvo, privatne zbirke in osebni arhivi. Veliko posameznikov predano zbira, hrani, ohranja in izmenjuje predmete iz uničenih tovarn in nekdanjih industrijskih obratov. Zanimanje za tovrstne predmete ne odseva »običajne« zbirateljske strasti za starim. Afekt, ki spremlja te prakse, je nekaj drugega: povezan je z osebno zapletenostjo s predmeti iz lastne preteklosti.¹⁹⁰

Dejansko je pri vsem tem ključen prav osebni angažma, tako nekdanjega delavca kakor tudi zbiratelja, muzejskega restavratorja in nenazadnje obiskovalca, uporabnika, ljubitelja. Čeprav pri tej avtomobilski zgodbi ne gre za nekdanje delavce, ki so pogosto v položaju, ki si ga niso izbrali sami in zato predstavljajo določeno specifiko v razmisleku o dediščini industrializacije, pa se to razmišljanje lahko prevede tudi na obravnavano situacijo: strast za ohranjanjem starega, na nek način *ruinofilija*,¹⁹¹ in poskus vračanja starega v življenje (*deruinizacija*) zaznamujeta tako institucionalizirane kot vernakularne prakse.

Kako pripeljati avto v muzej? Skozi vrata, seveda. No, v resnici vprašanje meri drugim. Kaj s tem dobimo kot družba in posamezniki, kot ljubitelji in raziskovalci? Kaj se zgodi z avtomobilom, ko odsluži svoje na cesti? Ko se izkaže, da je vendarle nekaj vreden, »vsaj« kot muzejski eksponat? Pot torej ne pelje takoj skozi vrata na razstavni prostor, ampak vsaj skozi delavnico, kjer pa v igro vstopi kar nekaj strokovnih smernic in pravil. O pomenu vloge institucije muzeja in temeljne strokovne usmeritve pri ohranjanju tehniške dediščine Boris Brovinsky pravi:

Dolgoletna uporaba ter vzdrževanje teh strojev in naprav, včasih lahko tudi stoletje in več, je na njih puščala številne sledi, iz katerih lahko razberemo marsikaj. Nov stroj nam razkriva stanje tehnične in tehnološke stopnje razvitosti časa in okolja, kjer je nastajal, še zlasti če ga lahko primerjamo s podobnimi iz drugih okolij. Po desetletjih ali stoletjih uporabe nekega stroja ali pripomočka lahko na njem poleg običajnih in pričakovanih sledi obrabe, ki so posledica čisto namenske uporabe, zasledimo tudi številne modifikacije in predelave, ki so bile opravljene bodisi z namenom, da stroju podaljšajo dobo uporabnosti, izboljšajo produktivnost, uporabniku omogočijo večjo varnost, razširijo njegovo uporabnost, ali pa z njimi lastnik oz. uporabnik priredi stroj oziroma napravo svojim osebnim potrebam ali zgolj estetskim merilom.¹⁹²

Priznam, ko sem razmišljal o vlogi muzeja in avtomobila v njem, sem najprej komaj videl čez predsodek, da avto v muzeju nekako umre, saj se ga ne sme v

polnosti restavrirati, lakirati ipd., se pravi vrniti v originalno stanje. Še več, pustiti ga je treba kolikor se le da v »najdenem« oz. »originalnem« stanju – se pravi, zaježiti prehitro staranje, rjavenje, lomljenje in odpadanje – kar tudi v muzealiziranju ni nekaj tradicionalnega, ampak relativno sodobna usmeritev.¹⁹³ Z originalnim tukaj mislim na stanje v trenutku, ko je bilo vozilo najdeno in pripeljano v muzej. Temu sledijo evidentiranje, zbiranje, hranjenje in varovanje (konserviranje, restavriranje, popisovanje), raziskovanje ter komunikacija (razstavljanje, izobraževanje, informiranje).¹⁹⁴

Muzealstvo in konservatorstvo imata svojo epistemologijo, metode in prakse, pa tudi svojo logiko, ki se do določene mere sklada s Torinsko listino.¹⁹⁵ Pri konservatorskih in restavratorskih posegih, kakor jih izvajajo v muzejih, so »ključnega pomena informacije, ki jih najdemo tako v pisnih kot ustnih, zlasti pa v materialnih virih. Prav zato je s tega vidika toliko pomembnejše dajati prednost ohranjanju fizičnih lastnosti predmeta pred ohranitvijo njegove funkcionalnosti«. ¹⁹⁶ Muzeji na nek način rešujejo žrtve napredka.¹⁹⁷

FIČKO V MUZEJU

Ker je – sicer še vedno jugoslovanski – fičko po sili geopolitičnih preobratov danes vendarle doma v Srbiji, sem se oktobra 2013 odpravil v njegovo novo in del moje stare širše domovine. Poln pričakovanj in raztresenih misli sem vozil po cesti bratstva in enotnosti in si predstavljal, kako je izgledala vožnja po tej slavni cesti pred 40, 50 leti, kako je bilo, ko mimo stoenke, fička ali katerega drugega avtomobila niso »leteli« kamioni in sodobni avtomobili, ki pri svoji običajni potovalni hitrosti komaj še ujamejo pogled na kakšno starino v retrovizorju. No, misija je bila obiskati Muzej znanosti in tehnike ter Muzej avtomobilizma v Beogradu, predvsem pa najti muzej Zastavinih avtomobilov v Kragujevcu, za katerega sem izvedel na nekem spletnem forumu.

Med vožnjo iz »civilizirane« Evrope na »balkanski« Balkan sem lahko opazoval spremembe v avtomobilski krajini, upad števila avtomobilov z motorjem s katalizatorjem ter porast »starin« in cestnih relikvij. Pri tem starine niso bile

iz vrst ljubiteljskih ešalonov, pač pa bolj ali manj odraz ekonomske situacije in morda predvsem odraz bolj instrumentalističnega in manj fetišističnega razumevanja avtomobila, njegove rabe in namena. A zgodba o avtomobilskih krajinah je tudi zgodba o (čudenju nad) tem, v kakšnem stanju avtomobili še lahko vozijo po cesti. Nenazadnje tudi zato, ker se je v »sanitizaciji« avtomobilske izkušnje tudi nos navadil na »čistejši« izpuh, kar pomeni, da so izpuhi »enaindevetdesetke« in »dizla« hitro priklicali spomine na dobre stare čase cijazenja proti morju. Na nek način sem bil kot otrok, ko sreča staro tehnologijo. A hkrati so mi ti občutki tudi pokazali, kako je tehnološko-kulturno konstruirana percepcija sveta, čeprav po malem orientalistična in »popredskana«, krhko postavljena in zlahka ovrgljiva.

V Beogradu sem najprej zavil do Muzeja avtomobilizma, ki ga je postavil Bratislav Petković. Beograjski Muzej avtomobilov je najmlajši srbski tehniški muzej, prostore pa ima v stavbi, kjer je bila prva beograjska mehanična delavnica, ki je bila pod imenom Moderna garaža razglašena za kulturno dediščino, ki predstavlja spomenik času in tehniški kulturi poznih 1920-ih.

Zasebna muzejska zbirka vključuje okoli 30 avtomobilov, od Forda T, prvega avtomobila, ki ga je Petković kupil za denar, ki ga je dobil, ko je prodal očetovo zbirko gramofonskih plošč, do predvojnih škod in Forda Mustanga. Muzej se ponša tudi z dvema filmskima igralcema, citroenom iz filma *Balkan Ekspres* (Branko Baletić, 1983) in Porschejem 911, ki je nastopal v dokumentarno-igranem filmu *Beograjski fantom* (Beogradski fantom; Jovan B. Todorović, 2009). V zbirki je nekaj ameriških avtomobilov, nekaj beograjskih bencinskih črpalk oziroma točilnih naprav, model prototipa stoenke ter vrsta drugih avtomobilskih relikvij, vozniška dovoljenja, tablice, med drugim tudi luči z avtomobila, v katerem je bil ustreljen jugoslovanski kralj Aleksander leta 1939 v Parizu. Vozila v pokritem delu garaže so urejena in vzdrževana, pogledu pa ne uide linija razvoja avtomobilov ter konstrukcijske spremembe in inovacije, kar je med drugim očitno v dimenzijah avtomobilov, oblikovanju in debelini pločevine. Na dvorišču pa na veselje »ruinofila« čaka na rekonstrukcijo še vrsta avtomobilov, od katerih se širi vonj po starem in po »avtomobilskih telesnih tekočinah«. V zbirki Muzeja avtomobilov sicer ni veliko Zastavinih vozil, dva fička



50 GODINA FIČE

- POČETAK PROIZVODNJE 18.10.1955.GOD.
- KRAJ PROIZVODNJE 18.11.1985.GOD.
- UKUPNA PROIZVODNJA 923.487 KOMADA
- DANAS 2005.GOD. DRUMOVIMA SRBIJE "JURI OKO 40.000 FIČA

СВЕТКОВИНА
 Поводом историјског дана славе једног српског аутомобила је предлозио, како је на хришћански прослављајући почини по брзи објављујемо и како је важило др...

3. ...

„фића“ на маркама
 ...

ZASTAVA



pa vendarle, z enim od teh se je (ali naj bi se) po Brionih prevažal Tito (ima pletene sedeže in odprto streho), drugi pa je model 600. Od tam naprej je bil naslednji cilj jasen.

KRAGUJEVAC: ISKANJE IZGUBLJENEGA MUZEJA, KI GA NIKOLI NI ZARES BILO

Pred nekaj leti sem med brskanjem po internetu in iskanjem gradiva za tole pisanje naletel na forum Oldtajmeri, kjer se je leta 2010 odvijala debata o nečem, kar so sodelujoči imenovali »Muzej Zastavinih avtomobilov«.¹⁹⁸ Prvi, ki je temo načel, uporabnik »Uzegli Zejtin«, je objavil vrsto fotografij Zastavinih avtomobilov, očitno posnetih v nekem pokritem prostoru, ki bi bil morda lahko muzej. Ob gledanju teh fotografij sem se zavedel, kako minljiva je avtomobilska slava in kako nepremišljeno se tovrstna dediščina obravnava v nekdanji Jugoslaviji. Podobe avtomobilov, natlačenih kot v skladišču, so precej žalostne, a hkrati polne sentimenta ali, boljše, zbujaajo sentiment pri obiskovalcu. Na forumu so tako fotografije zadnjega fička 750 LE iz leta 1985, prva Zastava 101, reli izvedba stoenske, ki je potovala iz Jugoslavije prek Grčije, Egipta in Sudana v Ugando, Zastava 101 z relija Tour d'Europe 1973–1974, milijonto Zastavino vozilo, školjke različnih modelov in različne predelave, modeli Yugo in Florida itd. Ob tem digitalnem pokopališču ali – boljše – hiralnici avtomobilov pa se mi je porodila ideja, da bi zapis o tem ustrezno dopolnil tudi zgodbo o postjugoslovanskem življenju fička.

V iskanju muzeja sem se v Kragujevcu srečal z gospo Snežano Anđelković, ki je dolga leta delala v službi za stike z javnostmi pri podjetju Zastava Automobili. Prijazna in energična dama je v pisarni na Kosovski nad slavno Zastavino *bašto* pripravila kavo in ponudila domače pecivo; kavo je natočila v antologijske skodelice in pecivo naložila na pripadajoče krožničke z modro obrobo in napisom

Zastava. Pregledal sem arhivsko gradivo tovarniškega časopisa, kjer sem zasledil novico, da je bila leta 2006 podana ideja za osnovanje muzeja Zastavinih avtomobilov. Med tem sva se pogovarjala o Zastavi po Jugoslaviji, o prihodu Fiata in zaprtju Zastave, o sentimentu prebivalcev in zaposlenih, o izginotju tovarniškega arhiva, ki naj bi ga praznili in s tovarnjaki odvažali dokumentacijo na smetišče. Jasno je, da preteklost in sedanost Zastave predstavljata osrednjo identifikacijsko točko mesta in njegovih prebivalcev. Prav tako je očitno, da sta zgodovina tovarne in mesta neločljivo povezani tudi danes, v času postsocializma in priložnostnega zanikanja zapuščine in izkušnje socializma ter razprodaje vsega, kar pride zraven s permanentno idejo tranzicije in krize, ki ni prizanesla Kragujevcu, mestu, ki v očitnem izginjanju tehniške dediščine kljub vsemu na nek način živi od svoje slavne avtomobilistične zgodovine.

Ko sem omenil, da iščem muzej avtomobilov, je bila takoj pripravljena pomagati, čeprav ni vedela, če sploh obstaja in kje naj bi bil. Poklicala je nekaj znancev, jaz sem ponovno klical v Fiat, a neuspešno. Oseba na drugi strani mi je brez možnosti ugovora sporočila, da o nečem takem, kot je muzej, ne ve nič, in da tudi če bi, tja ne bi mogel, ker da avtomobili niso »za gledanje«. Upanje je jenjalo, krepil se je občutek nemoči in v najboljšem primeru le obrisi razumevanja, v kakšni osebni in kolektivni stiski se znajdejo ljudje, ki so svoje življenje živeli kot Zastavini delavci. Na koncu se je gospa Anđelković dogovorila s Petrom Igrutinovićem, ki pravi, da ima v garaži »najbolj zrihtanega fička v bivši Jugoslaviji«. Iz pisarne sva se peš odpravila skozi center, na poti pa sem v turističnih trgovinicah opazoval različne predmete, ki so tako ali drugače povezovali Zastavo in mesto; od lesenih obeskov in značk s podobami fička ter napisom »Kragujevac«, do glinenih odlitkov fička.

Petar Igrutinović, ki je delal v podjetju Zastava kamioni, je po poklicu orodjar, njegov stari oče, Velimir, je delal v Zastavini sedlarnici, oče pa v Zastavini orodjarni. Čika Pero, kot ga kličejo, je v Zastavi izpolnil svojo delovno dobo, potem pa se je posvetil ohranjanju zapuščine in gojenju ljubezni do avtomobilov. Nekaj časa je vodil kragujevški Klub ljubiteljev fička, saj pravi, da se mu zdi pomembno, da vanj pritegne mlade ter jim tako ponudi perspektivo in idejo za prosti čas, z udeležbo na srečanjih pa priložnost, da spoznajo dele svoje

sedanje in nekdanje domovine ter predvsem »brate in sestre po avtih«. Tako, pravi, odgovarja ljudem, kadar ga vprašajo: »Kaj pa imaš ti od tega?« V prostem času je zelo natančno obnovil Fiata 600 D, ki je bil narejen v Torinu leta 1962, kupljen pa je bil v Kragujevcu. Kupil ga je od upokojenca iz Kragujevca, ki ga je imel več kot 30 let spravljene na seniku, »na klocnah«. Tako je bil avto zavarovan pred zobom časa, pred vremenom in vsakršnimi cestnimi peripetijami. Zato mu pri obnovi ni bilo treba ničesar menjati, školjka je bila neranjena, glavno delo pa je bilo lakiranje: ročno je očistil barvo in nanesel dva sloja oljne barve. Obenem tudi ni imel težav z rezervnimi deli, saj je, kot pravi, 15 let zbiral originalne dele in vijake, kar je povzel v ugotovitvi: »Vsak je nor na svoj način!«¹⁹⁹ Poseg je zaključil tako, da je v jermenico klinastega jermena vgraviral srbski prevod latinskega reka *Eppur si muove*: »Ipak se okreće«.

Žal tudi čika Pero ni vedel kaj dosti o muzeju, sem pa med pogovorom vendarle izvedel, da so med Natovim bombardiranjem zadeli tudi Zastavo, pri čemer je bil uničen del proizvodnih prostorov in strojev, nekaj avtomobilov, ki naj bi bili ti, »muzejski«, pa so umaknili na varno: izpod strehe na plano, ali bolje, iz suhega na dež. V tem je bilo nekaj logike, saj naj bi jih tako obvarovali pred bombardiranjem oziroma pred podirajočimi se stavbami. Težava je nastopila potem, ko so tudi po bombardiranju, v očitnem pomanjkanju strategije in volje, avtomobili še naprej ostali zunaj. A nihče ni vedel, v kakšnem stanju so in kako do njih. Sled je vodila proti Zastavinemu inštitutu za avtomobilizem, a tja naj se ne bi dalo, odkar je tovarno kupil Fiat. Novi lastniki naj bi tudi zaprli dostop do arhiva, katerega usoda ni natančno znana, prav tako pa so bili odprodani stroji, preše za izdelavo pločevinastih delov in ostalega materiala, kar bi v idealnih razmerah – in ob predpostavki, da orodje ne propada, če ni vzdrževano, tako kot drugi materiali – lahko spravili v ponovno uporabo in prenekateremu ljubitelju in lastniku zagotovili pravzaprav originalne dele. A tudi iz tega žal ne bo nič.

Šele po povratku v Beograd, ko sem v Muzeju znanosti in tehnike govoril s prometnim kustosom, Jovanom Božinovićem, sem dokončno lahko zaključil izlet v Kragujevac. Prvotni cilj je bil najti muzej, za katerega se je izkazalo, da kot tak ne obstaja. Avtomobili, ki jih je Muzej znanosti in tehnike sicer katalogiziral in evidentiral in so garažirani in popisani, vendarle ne najdejo prostora in miru;



zaradi pomanjkanja sredstev in/ali širše vizije, ki pesti tako srbsko kot celotno postjugoslovansko območje tudi na področju ohranjanja (tehniške) dediščine, stvari propadajo, zginevajo ali pa se jih prodaja. Na nek način bi lahko rekli, da je Kragujevac svojevrsten muzej, pravzaprav živi muzej, kjer zapuščina nekdanje Zastave seva na vsakem koraku, v skodelicah za kavo, avtomobilih, ki se vozijo po mestu, izginulem neobstoječem muzeju, ki ga morda nimajo tudi zato, ker Zastavino zgodovino in zapuščino, lepo in bolečo, nosijo s seboj.

A v Kragujevcu ne mirujejo. Na srečanju ljubiteljev fičkov leta 2012 so sprožili iniciativo, da bi fičko postavili spomenik. V srbskih *Novostih* so zapisali, da bo »prvi srbski in jugoslovanski avtomobil fičko kmalu dobil spomenik v Kragujevcu«, ob spomeniku pa naj bi uredili tudi spominsko obeležje Zavodu Crvena zastava.²⁰⁰ Tako so želeli Kragujevčani popraviti neravnovesje, saj ob vpadnici v mesto stoji velik Fiatov znak, nikjer pa ni posebej spomeniško omenjena Zastava. Snežana Anđelković pravi: »Imamo preteklost, ki nas obvezuje.«²⁰¹ Kot razloži Slavoljub Bataljević, predsednik kragujevškega kluba ljubiteljev fičkov:

Davnega leta 1955 se je začela proizvodnja fička v takrat odprtih Zavodih Crvena zastava. S prihodom podjetja Fiat avtomobili Srbija je Crvena zastava prenehala obstajati, mi iz društva ljubiteljev fička pa smo sprožili iniciativo, da se to ohrani. Eden od načinov je, da se postavi spominsko obeležje fičku z znakom Crvene zastave.²⁰²

Od leta 2013 pred vhodom na Zastavin vrt na Trgu topolivaca na podstavku spomenika stoji Zastavino obeležje s podobama Zastavinega tovornjaka in fička. Obisk v Kragujevcu je bil kljub muzejskemu neuspehu zelo poučen, zlasti zaradi grenkega priokusa ob spoznanju, da tudi izjemna energija – predanost in odločenost ljudi, ki jim je (bila) Zastava meso in kri, da o eksistenci ne govorimo – nima v času, ko je Fiat, malce nesramno rečeno, repatriiral investicije izpred pol stoletja, popolnoma nobenega učinkovitega vzvoda, da bi del dediščine svojega mesta ter sedanje in nekdanje države uspela ohraniti za prihodnje rodove. Pri tem naj ponovno opozorim, da kljub temu, da je danes

Zastava in njena zgodovina v veliki meri nacionalizirana srbska zgodovina, to ne spremeni zgodovinskega dejstva, da je bila ustanovitev tovarne vsejugoslovanskega pomena. Zastava in njeni zaposleni pa so korenito pripomogli k motorizaciji Jugoslavije, posredno in neposredno s tem tudi k njeni modernizaciji, glede na to, da so Zastavine avtomobile tudi izvažali, pa tudi k mednarodni prepoznavnosti (ki si je postjugoslovanske države danes tako zelo želijo). Da se je razvoj avtomobilov v primerjavi z razvojem na zahodu proti koncu 1970-ih zaustavil oziroma ni več dohajal zahodnih standardov varnosti in performansa, je druga zgodba, ki ima korenine ne samo v notranjepolitični in ekonomski situaciji, pač pa tudi v gospodarski krizi, ki je, tako kot dobrih 30 let kasneje, tudi takrat povzročila težave in odkrivala družbene, kulturne in ekonomske ranljivosti in napetosti.

Za intermezzo, danes imamo na območju nekdanje Jugoslavije vendarle uspešen primer, kako lahko (nekdanji) zaposleni oživijo, restavrirajo in predstavijo bogato zbirko vozil in s tem korenito pripomorejo k odpravljanju težav pri dediščinjenju tehniške zapuščine. Nekdanji zaposleni v IMV-ju in kasneje v Revozu, danes dejavni upokojenci, so v sodelovanju s Tehniškim muzejem Slovenije in v okviru projekta *Uf, industrija!* uspeli zbrati, obnoviti in v nekdanjih vojaških skladiščih v Novem mestu razstaviti zbirko vozil, ki so jih izdelovali v IMV-ju. Zbirka vključuje primerke DKW-jev, austinov in renaultov, pa tudi IMV-jeve kombije, ki so jih lahko prilagajali različnim namenom (ambulantno, policijsko, gasilsko vozilo). V obnovo so pritegnili učence in učitelje lokalne srednje tehniške šole, nekatera lokalna podjetja pa so sodelovala pri zagotavljanju potrebnih materialov, barv ipd.

Žar, s kakršnim so ob obisku razstave avtorji pripovedovali o novomeški avtomobilski preteklosti in o svojem angažmaju pri obnovi zajetne zbirke vozil, ki so jih izdelovali v IMV-ju, je bil prav tak kot pri ljudeh v Kragujevcu. S to razliko, da se zdi, da so našli pot, kako svoje osebne biografije in izkušnje, povezane z industrializacijo in modernizacijo Novega mesta, vsaj do neke mere povnanjiti in osmisliti skozi razstavljene avtomobile in zgodbe, ki spremljajo vsak posamezen avto. Tako so svojo preteklost, ki je v procesu razpada nekdanje države in vzpostavljanja nove postala precej ranljiva, uspeli oskrbeti in javno predstaviti

v svojem okolju. Za razliko od Kragujevčanov, ki so sicer na nek podoben način ujeti v preteklost, a nimajo vzvoda ali moči, da bi ji dali prostor, da se preteklost – pa čeprav v pomembnem delu močno povezana s sedanostjo – kot preteklost in minljivost tudi predstavi.

Novomeški primer pa ponuja še en vidik razumevanja ukvarjanja z avtomobilsko dediščino: akcija upokojenih delavcev je primer samoorganizirane akcije, ki ima kvalitete vernakularnih, neuradnih ali alternativnih praks dediščinjenja, ki dediščino velikokrat razumejo kot živo in v vsakdanu prisotno materialnost, ki je tesno prepletena z živimi zgodbami in izkušnjami. V tem se morda odmika od strokovno utemeljenega pristopa, ki mu sledijo v muzejih, vendar pa hkrati vzpostavlja tudi sodelovanje (Tehniški muzej Slovenije). Ta dialektika med muzejskimi smernicami in ljubiteljskimi željami in pričakovanji je ob konstruktivnem sodelovanju lahko pot, ki premaga omejitve in pomanjkljivosti posameznega pristopa ter vodi k vzpostavljanju širokega arzenala, v tem primeru avtomobilske, dediščine.

MUZEJI NA KOLESIH

Ko so leta 1985 prenehali izdelovati fičke, in toliko bolj, ko je Jugoslavija leta 1991 razpadla, se je rodila oz. dozorela tudi nova ljubezen, nostalgija, včasih obsesija in norost, povezana z vsem jugoslovanskim in hkrati tudi z ljubiteljskim obnavljanjem, »pedenanjem«, »rihtanjem«, »glancanjem« fičkov. Boris Brovinsky opozarja, da so za razliko od muzejskih zbirk eksponati v zasebnih in tovarniških zbirkah običajno tako obdelani, da so videti kot novi. »Obnovljeni s sodobnimi tehnologijami oz. materiali in z izjemno natančnostjo do zadnjega detajla so taki, kot jih industrija pred desetletji ni izdelala ali jih niti ne bi mogla izdelati,« pravi, pri čemer izpostavlja lakiranje: »Osnovna barva nekega starega vozila, izdelana še na nitro ali celo oljni osnovi, je običajno poškodovana, obledela in brez sijaja, zato jo pri obnovi nadomestijo s sodobnejšimi akrilnimi

barvami.«²⁰³ Živković pozorno obravnava vidik, kot se danes rado sliši, »pimpanja« avtomobilov, in pravi:

Pri tem je zanimivo, da se ta družina izrazov zlahka in v veliki meri predaja celi vrsti metaforičnih razširitev pomena. Izvor [urejanja] je morda res v urejanju avta ali hiše, in morda se je prostor (angl. locus) res premaknil k računalnikom [...], ampak se prav lahko raztegne tudi na družbo kot celoto.²⁰⁴

Hkrati ta fenomen, ki ga v srbsčini označuje pojem *budžiti*, in ki leži med Lévi-Straussovimi *bricolagem* in tehniko, Živković raztegne na (post)jugoslovansko (srbsko) družbo kot celoto, mislim pa, da ne bi naredili prevelike napake, če »rihtanje« raztegnemo še na »trimanje«, »tweakanje« preteklosti v sedanosti.

Vznik prirejanja oziroma nostalgičnega tretmaja preteklosti in predmetov, ki jih od tam prinesemo s sabo, sicer ni nekaj novega. Kot smo videli zgoraj, je bil fičko proti koncu 1970-ih tudi vozilo nacionalnega razreda tekmovanj v reliju, kar pomeni, da so se s »friziranjem« motorjev ter z izboljšavami karoserij ukvarjali že prej; pravzaprav je to del vsake kulture avtomobilizma. Že pred koncem izdelovanja teh avtov pa se je fičko vzpostavil kot ikona in kuriozitet, ki je v družbi avtov, ki so jih zaznamovale sodobnejše tehnične in oblikovne rešitve, zgleдал star, razmajan in tudi posmeha vreden. Že raven kakovosti izdelave je zahtevala neprestano mehanično posredovanje. Vendar pa je s koncem proizvodnje in države izvora fičkov status nedvomno prešel v fazo, ko je »šraufanje« postalo del največkrat neformalnega, individualiziranega in afektivnega ohranjanja tehniške in kulturne dediščine.

Danes lahko po vsej nekdanji Jugoslaviji najdemo posameznike in klube ljubiteljev fičkov (in tudi ostalih Zastavininih vozil), kjer se zbirajo zanesenjaki, ki svoj prosti čas in denar velikodušno namenjajo obnovi in vzdrževanju teh vozil, ob tem pa tudi druženju in ohranjanju stikov s sorodnimi dušami po vsej nekdanji državi. Klubi so posebna kategorija zbiranja ljubiteljev, saj predstavljajo neformalno mrežo druženja in postsocialistično ekonomijo usluge. Prav mreženje omogoča izmenjavo izkušenj in delov ali pa napotkov



za obnovo oziroma iskanje rezervnih delov ter praktične napotke, kako se lotiti določenega dela. Poleg »osnovne« dejavnosti, oglasov za rezervne dele (štiri »original radkape za fičkota« dosežejo nezanemarljivo ceno tudi do 130 evrov) in napovednikov srečanj, pa slovenski klub Fičofan izdaja koledarje s fotografijami fičkov, na svoji Facebook strani pa prijateljem ne pozabi voščiti sreče v novem letu:

Dragi fičofani!

Leto se počasi izteka, kar pa še zdaleč ne pomeni, da je pred nami zimsko spanje.

Z novim letom prihajajo nove, sveže ideje o druženjih, izletih itd.

Zdaj je čas, da na svojih fičkih odpravite morebitne težave, jim privoščite kakšen stilski dodatek ali pa mogoče samo obrišete prah z njih in se pripravite na nove podvige.

*Zato pot pod noge in obilo uspehov, veselja in na koncu ... prijetno vožnjo v letu 2010!*²⁰⁵

V grobem bi tovrstne zanesenjake lahko ločili v dve skupini: »restorativce« in »retro-futuriste«,²⁰⁶ pri tem pa naj opozorim, da je ta delitev zelo shematična: poimenovanje za prve je relativno jasno, čeprav rezultat glede na obseg in globino posega pogosto presega »izvirno« stanje Zastavinih avtomobilov, stanje v trenutku, preden so zares zapeljali na cesto.²⁰⁷ Pri drugih pa gre za retro-futurizem zaradi dveh razlogov: predelave izhajajo iz starih vozil, poleg tega pa se posvečajo izboljševanju vozil, ki je v avtomobilizmu prisotno od samega začetka (pogosto pa se začne že v rosnih letih s pripenjanjem kosa plastike jogurtovega lončka s kljukico za perilo na ogrodje kolesa). Pri tem nikakor ne želim vzpostaviti odločne delitve, saj primeri kažejo na sobivanje in prepletanje obeh »težno-ideologij«, poleg tega pa ne smemo zanemariti tudi prostorov vmes, saj po pripovedovanjih protagonistov tega ne vidijo kot nekaj, kar bi jih ločevalo, prej nasprotno. Prvi, torej, karseda zvesto sledijo motu »boljši od originala«; drugi pa svoja vozila ne prestando nadgrajujejo, včasih do neprepoznavnosti. Vendar pa vsi v svoje delo, v svoje *fičke-skulpture* oziroma *fičke-spomenike*, vlagajo neznansko veliko ljubezni,

predanosti, odpovedovanja in surove moči. Hkrati ostajajo tudi zvesti določenemu vidiku lika in dela Zastave 750 in se »nesegregirano« udeležujejo srečanj ljubiteljev in lastnikov fičkov, »fičijad«, po nekdanji državi.

DUŠA(N) ZA FIČKE!

Eden od predstavnikov restorativcev, pravzaprav zbiratelj, je Dušan Žbogar, ki je zbirateljsko in »obnavljalsko« vnemo podedoval po očetu, ki je bil strasten zbiralec in popravljalec koles, orglic, harmonik in ur, to pa je prenesel tudi na sina. Pod hišo ima garažo in ob hiši skedenj, pod skednjem pa shranjenih precej fičkov, razvalin in okostij »za dele« in prodajo nadobudnim, vedno novim zanesenjakom. V svojem privatnem muzeju pa nima samo fičkov, ampak tudi zbirko abarthov.²⁰⁸

V zadnjem času se je fičkov »nažrl« – kot pravi, so »humoristično prijetna in neprijetna zgodba«, prijetna zaradi vsega časa in ljubezni, ki ju je investiral vanje v zadnjih 40 letih, neprijetna pa zato, ker je postal ta poklic in posel v osnovi nerentabilen.²⁰⁹ Pravi, da se je skozi čas zgodil obrat v njegovem odnosu do starih avtov: »Prej sem jih švasal, zdaj jih doživljam, včasih sem se zvijal spodaj kot jegulja, zdaj je to biološko nemogoče.« Tek časa ne prizanaša ne pločevini ne ljudem; kakor se stari predmeti s časom preoblikujejo, dobijo patino, mi pa jih napolnimo z osebnimi, afektivnimi investicijami, tako tudi ljudje v sebi in v interakciji z drugimi in s predmeti odkrivamo nove strasti: »Doživeti avto, da ga čutiš, to je pomembno, in to je večje razkošje kot vožnja z letalom. To razkošje čutiš v sebi. In fičko je neponovljiva zgodba, tako kot je bil jugoslovanski socializem. Če se ti je [avto takrat] pokvaril, ti ga je deset ljudi pomagalo odnesti, danes pogledajo stran.« Pri tem izpostavi tudi kritičen pogled, ko pravi, da je fičko neuporaben in nevaren avto: »Ko je enkrat zaplesal, si bil ali v grabnu ali na strehi [...], zato ni bil izbira, a je bil vseeno vrednota.«²¹⁰

Skozi pripoved se razkriva umeščanje *predmeta-fička* v zgodovinski kontekst in v polje tako nostalgije kot tudi reflektirane pozicije, ki se napaja iz osebne, materialne in fizične izkušnje s predmetom tehnostalgije, ki kot

tak lahko oziroma lažje živi v imaginaciji, dejansko pa je ohranjanje fizičnega predmeta kot ostalgije mehansko, strokovno, praktično in fizično zahtevno delo. V tem lahko razčlenimo večplastno prehajanje časa, materiala in človeka: staranje materiala, neprestano spreminjanje človeka v afektivni interakciji z materialnim, kakor tudi odraz razumevanja političnega konteksta skozi človekov odnos do drugega, pa tudi do materiala. Prav v kontekstu »biološkega« staranja postane popolnoma logična »preobrazba« iz mehanika, ki se vsakodnevno spopada z rjavečo pločevino, potrganimi prirobnicami in jermeni, v ljubitelja, ki mu niti ni več pomembno, »kako« gre avto, ampak ga presune že misel na to, kaj in kako je še treba narediti, ali pa kratka vožnja do trgovine, po stvar, ki je niti ne potrebuješ. Star avto postane predmet fantazije: »Tudi če ne dela, ga je treba vsaj malo pogledat, oprat, sprobat lučke, akumulator, obri-sat s cunjо.«²¹¹ O tem je razmišljal, v drugem času, v drugem kontekstu in ob drugem avtu (Citroën DS), tudi Roland Barthes:

V razstavnih dvorinah razstavljeni avto raziskujemo z izrazito, ljubečo studioznostjo: to je čudovita taktilna faza odkrivanja. [...] Dotikamo se karo-serije, linij, začutimo oblazinjenje, preizkusimo sedeže, gladimo vrata, božamo naslone; za volanom se pretvarjamo, da vozimo s celim telesom.²¹²

Tudi zato je Dušan v zadnjem času svojo strast usmeril k avtomobilom, ki so v njegovem življenju igrali pomembno vlogo: danes dve generaciji Žbogarjev obnavljata stoenke, sredi dvorišča je »tristač«, na delo čaka Citroënov ami. V garaži za hišo pa se v nadstropjih stiskajo še eden prvih austinov, Renault 12 in Zastavin kombi. Skozi svojo osebno zbirko, ki jo izpopolnjuje in vzdržuje skupaj s sinovoma, pomembno prispeva ne samo k ohranjanju družinske tradicije, ampak tudi k ohranjanju, čeprav ne nujno po merilih muzejske stroke, tehniške dediščine, ki zaradi strokovnih in finančnih razlogov v celoti težko najde svoje mesto v uradnih postavitvah. Tako gradi svojo osebno spominsko avtomobilsko krajino.

Iskanje in obnova teh vozil je Dušanova ljubezen, celo strast, »ah, kaj strast, to je obsesija!«. V avtomobile vlaga ogromno dela, energije in finančnih

sredstev, v avte je šel, pravi, praktično ves zaslužek od igranja v ansamblu, s katerim je prepotoval Evropo in Severno Ameriko. Poleg tega ga na fička veže profesionalna pot, dobrih 20 let je kot mehanik delal s Fiatom. Vendar pa v bitki z materialom prevladajo spomini, saj ga fičko spremlja od mladih nog. Do prvega je prišel tako, da je zanj zamenjal motor, od takrat naprej pa so fički del njegovega življenja, in sicer tako v epizodah z dekleti (zgodba o prvem zmenku pravi, da sta se z dekletom peljala na ples, med vožnjo je počil jermen, Dušan je dek-le prosil za najlonke, da bi v praksi še enkrat rešil mašino in zmenek, pa sta se narobe razumela in se sredi ceste razšla ob pokvarjenem avtomobilu) kot v karambolih (nekoč med vožnjo v dežju brisalci niso več zmogli opravljati svoje naloge, videlo se ni nič, dokler se pred vetrobranom ni rdeče zabliskalo in močno počilo). Hkrati pa sta se obvladovanje svojega dela in mladostniška norost pokazala tudi kot sestavna dela ekonomije usluge: dokler ni imel izpita, so ga policisti radi ustavljali. Nekoč je policistoma, takrat še miličnikoma, ki sta se pred dežjem zatekla v gostilno na »ta kratkega«, z vazelinom namazal vetrobransko steklo službenega fička. Odpeljala sta se proti križišču, sredi katerega je stala lipa, in voznik je, da bi bolje videl, vklopil brisalce ter s tem razmazal vazelin in onemogočil pogled. Z majhno hitrostjo sta treščila v drevo in zvila masko, odbijač in nosilce. Mimo je prišel mehanik Dušan, »stolkel ven« masko in zamenjal odbijač. Od takrat naprej ga nista več nadlegovala zaradi izpita.

V razumevanju svojega prispevka k zgodovini fička Žbogar izpostavlja napet odnos med originalom in restavriranim vozilom, kar ima za tehniško dediščino poseben pomen, poleg tega pa je pomembno tudi za osebne zgodbe ljudi, ki ta vozila imajo, pa tudi za vozila sama. Po zgoraj omenjenih strokovnih muzejskih kriterijih morajo biti vozila namreč v čimbolj »zatečenem« stanju, se pravi, da morajo izkazovati življenje, ki je slej ko prej daleč od ljubiteljskega ideala »tovarniškega izgleda«. To pomeni, da morajo biti morebitne poškodbe vidne, zaščita (vidno drugačne barve) je dovoljena do mere, da preprečuje nadaljnje propadanje, morebitne predelave, dodelave in nadgradnje, ki so nastale v zgodovini določenega primerka, pa spadajo v polje »vtisa časa«.

Ljubitelji na drugi strani večinoma težijo k »originalu« oziroma bi radi vozilo čimbolj približali stanju, v kakršnem naj bi zapeljalo oziroma bi moralo zapeljati

s proizvodnega traku. To pomeni, da mora imeti originalno barvo, vsi morebitni nadomestni deli pa morajo biti, če je le mogoče, originalni, ali pa vsaj z enakega vozila. To je seveda finančno in izvedbeno vse težja naloga, zato se večina zadovolji s čim bližjim izgledom, neoriginalnim, popravljenim ali pa z doma narejenim rezervnim delom.

Za razliko od muzejskih primerkov so ti »gverilski muzealci« in njihova vozila na cesti pogosteje (muzejski primerki namreč zaradi varovanja ne smejo več »laufat«, razen izjemoma, kot so zagotovili možje iz IMV-ja in se pohvalili, da vozila, za katera skrbijo, redno vozijo na sprehod).²¹³ Dušan v zapisu torej predstavi svojo emocionalno zgodovino fička (zato tudi obširnejši citat, ki posreduje afektivnost tovrstnega zgodovinjca) in se potem bolj posveti sedanosti, pomenu originalnosti ter zbirateljstvu in restavratorstvu:

No pa se vrnimo še malo na navadne FIČKOTE, ki so leta 55 prišli s italijanskega FIATA, bili so modre barve, ki jo podedoval kar od TOPOLINA, kasnejše sivo zelene. Seveda vse lakirano na nesvetleči nitro barvi, kar pa pomeni da današnja svetleča obnova ne pomeni originalnosti, še manj identičnosti. Znano namreč je da po svetu bolj cenijo originalna, čeprav nekoliko slabša vozila, in jih ne restavrirajo. Res pa je, da so na izgled nekoliko grša, so pa originalna in vredna več. Kot 13-letni fant sem si kot prvi avto nekako po naključju kupil FIČKA ter se tako navezal nanj, da imam še danes vse modele, kot muzej, in sicer najstarejšega nasploh narejenega, letnik 55, potem letnik 56, original kabriolet »TRANSFORMABILE«, ter letnik 57, od bratov Mantteli narejenega 4-vratnega FIČKA, ki nekako spominja na FIATA 1100, model 103 – narejenih samo 11 komadov – ter verjetno še edini na svetu letnik 58 (vse original) s še prvo originalno nitro sivo-zeleno barvo, ki je ostal do slehernega dela v originalu. Ta avto je brez pomislekov najbrž edini, kajti znano je, da FIČKOM ni bilo prizaneseno nič in se je temu primerku lahko le čudimo. Brez pomislekov je vrednost tega vozila minimalno 5000 evrov. Seveda imam muzejsko tudi vse modele

ZASTAVE 750, najmanj 20. Prav tako pa imam tudi edini (v bivši Jugoslaviji) originalne ABARTHE, tako dokumenti kot vozila (cca 15 vozil). Vzporedno s FIATom so tako FIČKA kakor tudi poznejšega FIATA 850 predelovale vse italijanske majhne a specialne karoserijske delavnice, kot so npr. Moretti, Vignalle, Scionerri, Zagato, Boano, Pinifarina itd. Seveda so to povsem druge oblike karoserij, imajo le podvozje in mehaniko FIATA 600 – FIČKA. Seveda je pa tudi dvojna vrednost tega vozila v primerjavi s FIČKOM. Glede na dejstvo da se je mnogo slovenskih družin vozilo s FIČKI, se je v zadnjem času FIČOMANIJA dobesedno začela, kar vsak ga bi rad spet imel, žal so se zelo pobrali v zadnjih letih, kajti nova vozila, leasingi ter kosovni odpadki so naredili svoje. Tako da bo v vsakem primeru marsikdo prikrajšan zato lepo malo igračo! Mnogi se mi javljajo ki obnavljajo FIČKE in sicer zaradi delov za obnovo. Sam jih namreč zbiram skoraj 30 let in imam tudi vse originalne tako FIATove kot ZASTAVINE nove originalne dele, karoserijske, lepote in mehanske. Imam popolnoma vse dele, vendar nobenih več dovolj. Vsi, ki imate kakršnekoli težave pri obnovi, delih ali informacijah, me lahko pokličete, prav tako pa tudi obiščete v mojem privatnem muzeju z 90 oldtimerji. Vsem ljubiteljem FIČKOV pa želim srečno vožnjo še nadaljnjih 50 let, z najlepšo željo, da stoletnico dočakajo FIČKI in mi z njimi, hkrati vas pa prisrčno pozdravljam.²¹⁴

Iz tega zapisa je mogoče razbrati strast in predanost (jeklenemu) konjičku, ki presega običajno zbirateljstvo, kar je ob obisku opazila tudi Hannah Marshall, ki je pri Dušanu spoznala svojo jekleno ljubezen in se z njo odpravila domov proti Londonu (glej podpoglavje »Zgodba o malem oranžnem avtu«), svoje srečanje pa popisala na blogu:

Še nikoli nisem videla človeka, tako norega na avte – avti so njegova absolutna ljubezen in šoferska strast. Jasno je bilo, da je v meni videl sorodno dušo, dekle, obsedeno s podobno, dolgotrajno strastjo za avtom, narejenim v



Jugoslaviji. Njegova ljubezenska zgodba se je začela pred 30 leti, ko je zamaknjen strmel skozi šolsko okno in opazoval mehanike in fičke v bližnji mehanični delavnici. Poskrbel je, da je bil njegov prvi avto, ki ga je kupil pri 13 letih, prav fičko, s katerim se je takoj zaletel v drevo. Verjetno sem sem mu zdela malo nora, da imam v sebi nekaj moškega, čeprav si tudi ni mogel predstavljati, da bi šel na tako dolgo v tako nezanesljivem avtu pot mladenič. Zaključil je, da fantovska mentaliteta vendarle ni tako slaba stvar.²¹⁵

Poleg tega je Žbogar ob obisku Hanni zaupal tudi svoje poglede:

Obstaja znan rek: »Garancija važi, dok stoji u garaži.« Kljub šalam so se avtomobili izkazali za vzdržljive. Ljudje so z njimi prevažali gradbeni material, orodje, žaklje zrnja; vozili so se gor in dol po hribih in cestah, ki so bile komaj kaj boljše od stez. Ko je bil Dušan mladenič, je v svojem fičku na zabave vozil tudi 8 ljudi naenkrat. Odkar pa so fičke nehali izdelovati, so postali pravi zbirateljski dragulji, zlasti v Španiji, kjer, kot pravi Dušan, v njihovi grdoti vidijo lepoto. V Nemčiji, je nadaljeval, je Zastava 750 vrednejša kot originalni Fiat 600. Vrednost pa je od NATO-vega bombardiranja Beograda samo zrasla – danes Nemci avto vidijo kot relikvijo vojne, kot preživelega.²¹⁶

A Žbogarjev angažma poleg poznavanja zgodovine, nahajališč delov, tehnik in postopkov domače obnove predstavlja še nekaj drugega: na mestu, kjer bi si želeli izrazitejšo institucionalno intervencijo (ki iz razumljivih razlogov tega ne zmore vedno), ki bi poskrbela za dolgoročnost neprecenljive zbirke, imamo posameznika, ki s svojimi sredstvi in požrtvovalnostjo ohranja del ne samo slovenske, ampak širše jugoslovanske, italijanske in evropske avtomobilistične preteklosti. Poleg tega pa ima, tudi kot privrženec originalnega, poleg izjemne zbirke tudi neprecenljive izkušnje na področju osebnih stikov z ljubitelji po nekdanji državi, popravljanja fičkov, pa tudi amaterskega muzealiziranja. Ljubiteljski, individualni pristop k ohranjanju tehniške dediščine je pomemben

prispevek, ki na več mestih dopolnjuje ali pa v celoti nadomešča institucionalni pristop k ohranjanju, s pomembno razliko, da v garažah ljubiteljev ta dediščina živi zaradi izrazito osebnih vzgibov.

RETRO-FUTURISTI

Na drugi strani imamo ljubitelje, za katere bi težko rekli, da ohranjajo tehniško dediščino, kakor to recimo počnejo Žbogar in drugi restorativci. Retro-futuristi prav tako veliko vlagajo v svoja vozila, vendar pa jih vodijo drugačni motivi in drugi standardi: pri teh vozilih sta pomembna performans in dodelava. Kriterij originalnosti se torej umakne kriterijem, kot so lega na cesti, pospeški, (re)dizajn ... Ta vrsta ljubiteljstva je v osnovi nezvesta originalu, sicer ga vzame za izhodišče in ostaja znotraj določenih tehničnih parametrov, recimo kar se tiče velikosti, medosne razdalje, določenih karoserijskih elementov. Vendar pa pri elementih, ki zadevajo performans, torej pri gumah, »feltnah« in zlasti pri motorju in obliki karoserije, dajejo odločilno prednost moči, navoru, prileganju in športnemu izgledu. No, treba je priznati, da so tu vendarle tudi določene tehnične in prostorske omejitve v smislu prileganja delov na karoserijo in na nosilne elemente, ki določajo spekter vgrajenih delov (recimo vgradnja jugovega motorja).

Pri vsem tem sta zanimivi dve stvari, ki povezujeta tako restorativce kot retro-futuriste, pa tudi vse ostale ljubitelje fičkov, hkrati pa kažeta predvsem na to, da to niso ločeni svetovi, pač pa ljubiteljske kulture, ki so precej tesno prepletene – na eni strani s sodobnimi tehnologijami komuniciranja podprti forumi na internetu, in na drugi strani *old-school* srečanjih ljubiteljev. Slednja imajo kar nekaj tradicije – Fičo klub Slovenija, na primer, organizira letna srečanja od leta 2008, Fičo klub Velenje od leta 1995, redna srečanja organizira pa tudi kragujevski klub. Zadnja leta pa se je ritmu zbiranja ljubiteljev in lastnikov fičkov pridružil tudi beograjski Muzej zgodovine Jugoslavije.²¹⁷

Srečanja ljubiteljev in lastnikov so priložnost za druženje ob skupnem objektu fascinacije, pa tudi ob hrani in pijači. V grobem sledijo dokaj ustaljenemu

vzorcu: praviloma se srečanje začne zjutraj z zborom udeležencev in zajtrkom, včasih sledi nagovor župana ali kakšnega drugega veljaka, čemur sledi osrednji del prireditve, vožnja. Na srečanju starodobnikov na Lukovici pri Domžalah leta 2010, recimo, so se udeleženci najprej odpravili v župnijo, kjer bil v cerkvi sv. Martina blagoslov fičkov, temu obredu pa je sledila vožnja do Domžal in naprej preko Mengša do gradu Jable, kjer je bil na vrsti ogled gradu in pogostitev Turističnega društva Trzin s trzinskimi specialitetami. Eno od srečanj fičkov v Trzinu je »arhivirala« uporabnica »TheTrzinka« in na Youtubu objavila video,²¹⁸ ki ga je sestavila iz slik. Izbor slik pokaže pester spekter vozil udeležencev, od vestno obnovljenih do domišljeno predelanih. Tudi izbrana glasba, pesem »Moj fičko« ansambla Krajcarji iz leta 2002, ni izbrana naključno, pač pa odseva tako nostalgijo po dobrih starih časih, kot tudi povezavo med avtomobilom in identiteto voznika:

*Le nekaj kratkih let nazaj je svet bil zame kakor raj,
 bil pač takrat čas je tak, da avta pač ni imel še vsak.
 Moj prvi fičko bil je bel, neznansko sem ga bil vesel,
 da pravi mačo sem postal, dekletu v vas se odpeljal.
 Prjatla s fičkom sva bila, prevandrala sva pol sveta,
 če pritisnil sem mu gas, povzdignil je bobneči glas.
 Prjatla s fičkom sva bila, prevandrala sva pol sveta,
 so bla dekleta lahki plen, ljubezen ni bila problem.²¹⁹*

Eden od retro-futuristov je že omenjeni Nikola Konatar, študent arhitekture v Ljubljani, rojen v poznih 1980-ih, ki je strast odkril v »šraufanju« fička. Prvega je kupil leta 2007 za dobrih 100 evrov, do sedaj pa jih je za investicije porabil okoli 2.000. Začetek navdušenja, pravi, sega nekaj let nazaj, ko so se s prijatelji peljali na smučanje, nek fičko pa je mimo drugih vozil, ki so obtičala v snegu, nemoteno »gazil« navkreber. Kmalu si je kupil svojega, hkrati pa začel kupovati

in zbirati tudi orodje. Ob tem se je učil tudi tega, kako deluje motor, kako menjalnik: »Čista mehanika, zavijaš rokave, zrihtaš.«²²⁰ »Triger«, pravi, je bil obisk srečanja ljubiteljev fičkov, prvi vir konkretnih napotkov in informacij pa je našel na ljubiteljskih forumih, kjer se izmenjujejo znanje, detajli in nasveti, kako ugotoviti, kateri letnik je določeno vozilo. Ob tem je forum uporaben tudi kot bazar rezervnih delov in potrošnega materiala, zbirka nasvetov za izboljšanje avta, izpostavljene so »boleznici«, recimo prirobnice. Nikola je samouk, kar je v tem primeru odraz moči fascinacije s predmetom in volje do ukvarjanja z materialom. Pri tem pa material ni zgolj železo, niti ne samo avto, ampak, pravi Nikola, tudi neka nostalgija do Jugoslavije, ki se kaže tudi pri mlajši generaciji. Da se tovrstna nostalgija pojavlja pri mlajši generaciji, je zanimivo, prav tako pa je zanimiva tudi špekulacija, zakaj do tega pride: namreč, večina ljubiteljev je še vedno ljudi, ki so svojo mladost pustili v Jugoslaviji, kar pomeni, da imajo osebno izkušnjo tako s sistemom kot, najverjetneje, tudi z avtomobilom; mlajši pa, če jih preteklost vsaj malo zanima, hitro »podležajo« destiliranim podobam preteklosti, posredovanim spominom in pripovedim, ki so vedno odraz sodobnega trenutka v prepletu z osebnimi in družinskimi biografijami.

Forumi so prostori, kjer po Nikolovih besedah živi skupnost, za katero se zdi, da se je vojna ni dotaknila, ali pa da jo je uspela precej dobro predelati; morda prav skozi ekonomijo usluge, izmenjave znanja in nasvetov glede skupne vitalne materije. Zanj je Jugoslavija nekaj neponovljivega, fičko je zanj »stik z Jugo«, Zastava pa simbol, ki ga težko vidi v novi, izključno srbski vlogi. Poleg tega so forumi tudi »oglasna deska« srečanj oziroma zborov ljubiteljev fičkov, ki predstavljajo priložnost za preizkušanje in predstavitev svojega avta »v živo« ter za ogledovanje dosežkov ostalih. Pri tem ni nepomembno tudi (spo)prijateljstvo, ki gre mimo ljubezni do fička, vključuje pa spoznavanje in sprejemanje običajev drugih ljudi in krajev.²²¹ Eden večjih zborov v zadnjem času je bil zbor pred Muzejem zgodovine Jugoslavije oktobra 2015, v čast in spomin fičkovi 60. obletnici. Udeležba je bila mednarodna, večinoma iz Srbije, Hrvaške, Slovenije in Bosne, nekaj fičkov pa se je pripeljalo, ali je bilo pripeljanih, tudi iz Nemčije.

Tega, ki ga »dela« zdaj, je Nikola kupil v vasi blizu rojstnega Kruševca. Obnavlja ga počasi, kadar gre iz Ljubljane domov v Srbijo oziroma kadar prihrani

kaj denarja za »pleh«. Dela se je lotil precej radikalno, saj je bil kupljen fičko precej »gnil«, zato je bilo potrebno veliko »švasanja«. Bolj ali manj nedotaknjena je ostala osnova, vgradil pa je športne sedeže, Fiatovo instrumentno ploščo, zunanje linije pa je »obrusil«, naredil precej bolj športne, se znebil odbijačev in montiral športne »feltne«, pobarval pa ga je na vijolično. »Ker ni za prodajo, ni važno, kako izgleda.« Naslednji, pravi, bo za njegovo dekle, »kabrio pink«. ²²²

Na vidik telesnosti, taktilnosti, vonjav in slušnosti, podobno kot Žbogar in Barthes, opozarja tudi Nikola, »dotika« pa se pravzaprav vseh nas, ki se že od najzgodnejše mladosti vozimo v avtih in ki smo dobesedno rojeni v kulturo avtomobilizma. In to čutno neusmiljeno uhaja pisani besedi. Vendarle pa prežema vsak stik, telesni ali besedni, in kot materija kladiva na pločevini vpliva na izbor besed, na tok misli in tudi na ton govorjenja o avtomobilu. Za razliko od pripovedi in medijskih prisedanjanj in reprezentacij avtomobila so prav ljudje, pogosto umazani vsaj do komolcev, tisti, ki imajo najbolj neposreden stik z materialom, stvarjo in predmetom. Motivi so sicer lahko različni, prav tako rezultati dela, a otroško zanesenjaštvo, se zdi, je prisotno pri vseh. Sploh, ker se nam s transparentizacijo tehnologije npr. matična plošča in čip vse bolj zavijata v mitsko meglico, vijak in matica pa ostajata »zašmirana« in prisotna. In to ni le značilnost postjugoslovanskih prostorov.



ZGODBA O MALEM ORANŽNEM AVTU

Gledali bi preozko, če bi »fičkoljubstvo« videli kot fenomen, prisoten samo na področju nekdanje Jugoslavije in znotraj teh dveh kategorij. Ljubitelje Zastavinih avtomobilov, organizirane v klube, najdemo na Poljskem, Češkem in Madžarskem, pa tudi v Veliki Britaniji in Nemčiji.²²³ Očitno privlačnost Zastavinih vozil, morda zaradi ironije glede kakovosti, zaradi dežele izvora (migranti) ali pa zaradi eksotike in dizajna, ni omejena, kot pravi Žbogar, na »zardrte jugonostalgike«. Videti je, da so motivi ohranjanja te dediščine vsaj do neke mere povezani z Jugoslavijo, v precejšnji meri pa izkazana motivacija to presega. (Vzemimo si štiri minute in pogledjmo »spominski video«²²⁴ poljskega uporabnika Youtuba, kjer niza prizore bolj ali manj nevoznih fičkov na poljskih ulicah, dvoriščih in parkiriščih, zaraščenih z grmovjem. Video se pomenljivo konča s posnetkom goreče sveče.)

A rabe in pristopi so različni. Hannah Marshall živi v Londonu. Morda se zdi daleč od naše sedanosti in še dlje od naše preteklosti. In še najdlje od zgodbe s fičkom. Pa vendar samo na prvi pogled. Njena zgodba, oziroma afera s fičkom, na več ravneh ponuja zanimiv vpogled v odnos med zgodovino in sedanostjo ter skozi odnos med človekom in predmetom odstira afektivne prakse iskanja in razumevanje posameznika v časovni perspektivi, skozi časovni in prostorski odmik od preteklosti, ki se je nikakor ne da »očistiti« iz sedanosti. Hannin oče je potomec puljske družine, ki je po drugi vojni emigrirala v Veliko Britanijo. In kot je značilno za potomce izseljencev, se je tudi Hannah v nekem trenutku odločila, da razišče in spozna svojo preteklost, družino in zgodovino države, ki je pomembno vplivala na njeno osebno zgodbo, čeprav ni tam nikdar živela:

Jugoslavijo poznam prek moje babice. Rojena je bila v Istri, kjer je preživela otroštvo, potem pa je med drugo svetovno vojno v Trstu spoznala mojega deda (Italijana). Moj oče se je rodil v Rimu, v London pa so se preselili, ko je bil star 2 ali 3 leta. Ko je imel 4 leta, sta se stara starša razšla in moja

babica se je v življenje mojega očeta vrnila šele, ko je imel on 40 ali 50 let. Imela sem 13 let, ko sem prvič srečala babico, in to srečanje mi je odprlo oči, spoznala sem državo in njeno kulturo.

Hannah je začela raziskovati družinsko preteklost in posledično preteklost socialistične Jugoslavije. Zanimala jo je vloga njene družine v antifašističnem boju med drugo svetovno vojno, kako so po vojni živeli pod Titom in, nenazadnje, kako so doživljali razpad in vojno v Jugoslaviji.

Takrat sem vzljubila Hrvaško, prevzela me je njega zgodovina. Še danes čutim s Hrvaško močno vez, a ko sem tam potovala, sem ugotovila, da je zares Istra (in posebej Pulj) tisto, na kar sem čustveno navezana, in ne država v celoti. To lahko razumem samo kot posledico moje osebne vezi s prostorom, od koder prihaja moja družina in moje izkušnje.

Spoznavanje z domovino njene babice je bilo za Hannah na več ravneh zelo čustveno, povezano z vonji, zvoki, hrano in okusi ter z zgodbami:

Zelo dobro se spominjam veselja, ko sem odkrila drugačen svet, svet, ki je pripadal moji babici in ki sem mu zato lahko rekla tudi moj svet. Njeno stanovanje v predmestni ulici v Actonu v zahodnem delu Londona je bilo vedno polno ljudi, cigaretnega dima in vonja po hrani na štedilniku. Tam sem se najedla kalamarov, njokov in raguja, bureka in baklave.²²⁵

In med temi spomini je svoje mesto našel tudi fičko:

Za fička sem prvič slišala, ko sem prvič obiskala sorodnike v Pulju. Imela sem 18 let, in ko smo se s tetami in strici in sestričnimi in bratrance sprehajali po mestu, sem videvala te ljubke male avte. Spomnim se, da so me spominjali na Fiat 500, ki se mi je od nekdanj zdel ljubek. Ampak fičko je imel nekaj (mogoče



obliko), kar se mi je zdelo veliko lepše. Ko sem dve leti kasneje spet prišla v Pulj, so me fički še bolj ogreli in sorodnikom sem rekla, da ga hočem imeti – zdela sem se jim nora, ampak seme je bilo posajeno ...²²⁶

Dokler ni imela svojega, je na fička gledala kot na avtomobilsko kuriozitetu, in šele kasneje se je je dotaknilo dejstvo, da je bil fičko socialistični avtomobil. Pri tem je *avto-zgolj-predmet* povezala z *avtom-označevalcem-sistema*:

Šele ko sem zares imela svojega fička, sem tudi razumela dejstvo, da je bil to socialistični avto, ki se je pogosto kvaril in je razpadal, a vendar je bil konstrukcijsko tako preprost, da se ga je dalo večinoma lahko popraviti. Poleg tega pa sem ga morala, ko sem se vrnila v Veliko Britanijo, popolnoma obnoviti, ker ga je načela rja. Ko pomislim na fička kot simbol odsluženega socialističnega režima, mislim, da je v tem veliko metafor, ali pa se mi samo zdi.²²⁷

Podobno ugotavlja tudi Živković, ko govori o mestu in vlogi fička v družinskih pripovedih:

Fičko je bil hkrati materialno utelešenje socialistične države skupaj z njeno retoriko modernizacije, politike nevrščenih in samoupravljanja. Je predmet, iz katerega lahko izpeljemo delovanje (angl. agency) države. Dejansko fičko to spodbuja – kaj drugega naj bi vzklik uličnega prodajalca, »Takrat smo imeli državo!«, sicer pomenil? Torej, obnova fička v tovarniško stanje pomeni magično zbrati razpršeno dejavnost mrtve države, sanje in željo priklicati tisto, česar se ne da nikoli več dobiti nazaj.²²⁸

Leta 2007 je Hannah prišla na obisk v Slovenijo in me prosila za pomoč pri iskanju primerne fička. Nekaj tednov preden njenim prihodom sem poklical kar nekaj potencialnih prodajalcev in obiskal tudi Dušana Žbogarja. Pokazal mi je svojo zbirko zastav in abarthov ter kandidata za Hannah. Lep, urejen,

negovan, nekako pšenične barve, za 1.700 evrov. Preden sva se z investitoriko uspela dogovoriti, pa je bil fičko v vročici nostalgije prodan v Nemčijo, od koder se je potomec jugoslovanske družine ponj pripeljal z avtom s prikolico.

No, medtem je prišla Hannah. Po nekaj telefonskih klicih in usklajevanju sva se odpeljala k Dušanu Žbogarju.

Ko sva zavila na ozko cesto, sem s pogledom ujela nekaj bleščečega v daljavi. Bliže ko sva bila, jasnejše so postajale oblike: razločila sem nezgrešljivo krivuljo pokrova motorja tu, blisk rdeče barve tam. Ko sva prispela, sem obstala odprtih ust, saj mi je postalo jasno, da sva prišla v fičkovno Nirvano, zadnje počivališče ranjenih vojakov jugoslovanske republike.²²⁹

Našli smo drug primerek, živo-oranžne barve. Dušan ga je pripeljal izpod skednja in za nekaj manj denarja, pa tudi za nekaj manj glasbe, je bil avto njen. Bil je malo bolj poškodovan, rjav in potreben nekaterih večjih popravil, kar je Dušan, ob pomoči svojega sina, potem ko je Hannah potrdila, da ga bo vzela, tudi storil. Ob kavi in piškotih je povedal svojo zgodbo ljubitelja fičkov, Hannah pa mu je zaupala svojo.

Ko je bilo delo končano, je bil čas za odhod (na poti se ji je pridružila prijateljica Lisa).

Šli smo na pot. Vse je šlo dobro. Kot majhna zlata krogla smo drveli po avtocesti, 60, 70, včasih celo 80 km/h. Ves čas na počasnem pasu. Še nikoli prej me niso prehitevala prav vsa druga vozila: kombiji, avtobusi, tovornjaki – nihče ni bil počasnejši od mojega avta. Ustavila sem na prvem bencinskem servisu in avto je zbujal zavistne poglede. Pristopi je moški in hrepeneče strmel v avto: »Tudi jaz sem imel takega,« je povedal, »tale je res lep.« Popolnoma sem ga razumela; LOC-a [angl. little orange car; majhen oranžen avto, op. a.] sem imela komaj pet minut in že sem bila do ušes zaljubljena.²³⁰

Vendar pa se je takrat pravo popotovanje šele zares začelo. Vožnja proti Londonu se je zapletla že nekje blizu Trsta, ko je odpadla izpušna cev.

Tam je bilo precej Italijanov, ki so občudovali fička prav tako kot jaz. »Seicento!« so mi vpili skozi odprto okno. »Ne«, sem zaklicala, »Z-A-S-T-A-V-A. Jugoslavija.« Všeč jim je bil, pa čeprav samo zato, ker jih je spomnil na njihovega Fiata 600.²³¹

Podobna zgodba se je ponovila večkrat, tudi med postankom v Parmi:

Ko sem se če tisočič ustavila, da pogledam na zemljevid, se je k oknu sklonil možakar: »Seicento?« »Ne, Zastava,« sva rekli. »Prav nič kul, tale avto,« je povedal. »Kaj! Prav zelo je kul!« sem bila ogorčena. Že sem mu hotela zapeljati preko ravno prav postavljene noge, ko je rekel: »Motor, gre zelo vroče, ja.« Imel je prav, res je zvenel vročično.²³²

Z nekaj sreče in zlasti zaradi podobnosti med fičkom in Fiatom 600 ji je lokalni mehanik uspel popraviti avto, da je pot lahko nadaljevala do Saint Raphaela v Franciji, kjer pa je, ker ji je potovanje vzelo več časa, kot je pričakovala, in se je morala vrniti na delo, avto naložila na vlak za Dover in od tam nadaljevala po cesti v London. Tamkajšnji ljubitelji italijanskega Fiata so ji pomagali spraviti avto v vozno stanje, posebno vez pa je spletla z lokalnim mehanikom, ki je skrbel za vsa morebitna popravila:

V Zahodnem Londonu sem našla mehanika, ki je bil prava slika (ponoči je organiziral nelegalne rave zabave). Avto se mu je zdel vrhunski in kmalu sva se spoprijateljila, tudi zato, ker je imel s fičkom kar precej dela.²³³

Leta 2008 se je Hannah začasno preselila v francosko Nico, na pot pa je odšla sama, s fičkom. Dogodivščin ni zmanjkalo, okvar tudi ne. Težava so bili rezervni deli, ki jih je bilo treba naročiti in tudi čakati:

*Ko je avto crknil na prometnem krožišču v Seti [Francija], sem si pravzaprav oddahnila. Na srečo me je pobral prijazen mehanik z ženo, ki sta imela rada avte in sta bila sploh zelo prijazna. Medtem ko sem čakala na rezervne dele, sem avto pustila pri njiju, v Nico pa sem prišla v najetem avtu. Avto sem šla iskat pol leta kasneje in se odpeljala nazaj, poletne vročine je bilo konec, prometa ni bilo in vožnja je bila lahna kot vetrč. Prihod v Nico je bil na koncu vendarle zmaga!*²³⁴

In ta mala zmaga gre lepo v zgodovino dirkaške fičkove zgodovine. Morda zato ni naključje, da se je Hannah leta 2009 udeležila relija na Siciliji:

*Na več kot 1000 kilometrov dolgem reliju čez skalnate gorske in luknjaste ceste sem slutila, da bo moja Zastava povzročala težave. A si nisem mogla pomagati: ko gre za moj avto, se ne ustrašim nobenega izziva. Treba je priznati, da reli ni bil običajen shod ljubiteljev starih vozil. Dogodek je bil organiziran prek povabil in je bil malo manj natančen glede zahtev ustreznosti vozil kot običajni reliji. Moj avto so sprejeli samo zato, ker je bil ekscentričen in star (nisem si delala utvar, če bi bil to Monte Carlo, bi me s smehom pospremili iz mesta).*²³⁵

Avto-zgolj-predmet in avto-označevalec-sistema sta spet sovpadla v mešanico navdušenja, amaterskega pristopa »naredi si sam«, druženja in težav:

*Pokvaril se je vsak dan in prav zato postal zvezda relija. Ne glede na to, kako lepi so bili drugi starodobniki, noben ni bil deležen tolikšne pozornosti kot Zastava. To je bilo predvsem zato, ker so domačini v fičku prepoznali Fiata 600, kar je vzbudilo pravo nostalgijo za tem zdaj redkim avtom.*²³⁶

In kako je končal Hannin fičko? Ljubezen do avta, sploh starega, je vedno in velikokrat boleče izčrpno povezana s financami, kar izkušajo tako ljubitelji

kot muzealci. In prav stroški, ki so presejali zmognosti ljubiteljske denarnice, so v pomembni meri zapečatili usodo malega oranžnega avta.

*Z ljudmi, s katerimi sem se spoznala na reliju, smo stavili, da mi avta ne bo uspelo pripeljati iz Španije prej kot v dveh tednih. Sprejela sem izziv, a avto se je pokvaril v Perpignanu. To je bila kaplja čez rob. Mehanik je rekel, da bo popravilo zelo drago, saj je zelo težko dobiti dele. Bila sem sita vožnje s fičkom in neprestanih stroškov s popravili. Na koncu sem ga prodala človeku v Perpignanu, ki mi je pomagal takoj, ko se je avto pokvaril. Prodala sem ga za en evro, kar se sliši noro, ampak potrebno je bilo res veliko dela in želela sem si, da najde dober dom. Rekel je, da ga bo pazil zame, ampak zdelo se mi je, da je pravi čas za slovo. Bila je čudovita dogodivščina, a hkrati tudi neizprosna ljubezen, poleg tega pa sem potrebovala novo priložnost.*²³⁸

Simbolična cena za avto, ki s sabo vozi toliko simbolne prtljage, je vsekakor primeren zaključek afere in odiseje. Hkrati tudi zaokroži pripoved o fičku po Jugoslaviji, spregovori o vztrajnosti materiala, predmeta, afektivnih investicij, kar morda ponazarja prav Hannina želja, da avto najde dober dom, in nam da vpogled v razmerje med avtom kot predmetom in avtom, ki ne zagotavlja zgolj bolj ali manj hitre in varne osebne mobilnosti, ampak predvsem mobilnost preteklosti, predstav in idej o preteklosti, pa tudi neizpoljenih želja sedanosti.



Rikverc ...

IN POGLEDČEZ RAMO

To je bil edini avto, ki sem ga imel rad ... Ostalo je le pleh.²³⁹

Kako razumeti posameznikove afektivne investicije v *spomin-avto* oziroma v »mrtev« predmet? So predmeti mrtvi ali imajo, kot pravi Jane Bennett, tudi *moč-stvari* (angl. *thing-power*)? »Bravo, sine, bravo, vedno sem govorila, da ti bo v življenju uspelo,«²⁴⁰ se je navduševala sosedka v Karanovićevi seriji *Na vrat na nos*, ko je Bane opravil vozniški izpit. Zanimivo je, kako ta serija rekonstruira podobo časa, ko je bila vloga avtomobila precej drugačna kot danes, zato pa morda večja tudi fascinacija in čustvenost kot jo ponazarja zgornji citat iz serije. Vozniško dovoljenje je, vsaj po tem komplementarnem zgodovinskem viru sodeč, predstavljalo spričevalo in vstopnico v svet čudes tehnike in mediacije telesa in prostora, avto pa je bil znak uspeha in podaljšek bivanja in telesa. In ni naključje, da je režiser za Banetov prvi avto izbral prav fička, saj je ta prvak jugoslovanske industrializacije in modernizacije že takrat predstavljal popkulturno ikono jugoslovanske povojne realnosti, tako materialno kot nematerialno. Še več, glede na to, da je bil že v času snemanja serije, 10 let pred dokončnim koncem proizvodnje, marsikateri avto usodno nagnit, bi lahko rekli, da je bil post-ikona jugoslovanskega socializma. In morda še več, v nekem prizoru eden od protagonistov stoji ob ostankih Damjanovega »zelenka« in se spominja svoje mladosti: fičko je bil že celo v tistem času ruina in morda celo simbol neuspeha jugoslovanskega socializma. Leta 1976 je Igor Mandić o fičku več kot nazorno zapisal:

Fičko je drama, ki jo je napisala neka nacija. Kot model nacionalne sreče je fičko konkretizacija sanj cele nacije. Skratka, fičko je mitološko bitje [...] je preprosta formula, ki naenkrat rešuje vsa vprašanja. To na prvi pogled smešno vozilo nosi in skriva, v svoji majhnosti, številne pomembne stvari: celoten pogled na svet, pomanjšano sliko nacionalne ekonomije, določeno psihologijo nacije, luksuz in družbeni status ...²⁴¹

In če na to misel pogledamo iz leta 2015, je jasno, da mitološki fičko ni negibna stvar, ampak poseduje, posreduje in izžareva živost in moč. Fičko še vedno kljubuje koroziji časa (restavracija in obnova) in preobratom ideologije

(upiranje nacionalizaciji njegove preteklosti) in je tudi 60 let po premieri na jugoslovanskem tržišču in cestišču še vedno »vroča roba« med poznavalci in ljubitelji, ne samo v nekdanji Jugoslaviji, ampak po celi Evropi. Hkrati pa konec koncev še vedno odgovarja na vprašanja, čeprav morda ne več na tista, ki so begala Mandića. Verjetno je res, da gre pri večini primerov te »ostalgične bolezni«, »fičkoze«, če hočete, v prvi vrsti za nostalgijo, ki pa ni regijsko omejena, ampak je razpredena praktično po vseh državah na območju nekdanje Jugoslavije. In kljub temu, da fičko ni bil edini (bolj ali manj) jugoslovanski avto, je danes prav gotovo eden tistih, ki na cesti najbolj zvesto in intenzivno izvablajo in hranijo afektivne reakcije, pogosto prav zaradi svoje jugoslovanske preteklosti.

Vendar pa zgodbe o vsakdanjem »šraufanju« niso vedno povezane samo z nostalgijo, ljubiteljskim navdušenjem ali zavestjo o ohranjanju dediščine. Če drži, da se po cestah bivše Jugoslavije res vozi še okoli 20.000 registriranih fičkov, lahko samo ugibamo, koliko je neregistriranih. In jasno je, da jih mora biti kar nekaj na cesti tudi zaradi ekonomske nuje in priročnosti. Na dalmatinskih otokih, recimo, vinogradnike in oljkarje še vedno vozijo med *gromačami* do nasadov in vinogradov in polj, saj so dovolj ozki in vztrajni, z dovolj majhno porabo goriva in dovolj preprosti za vzdrževanje, poleg tega pa so, če odstranimo sopotnikov sedež, primerni tudi za prevažanje manjših tovorov – sodov, zabojev, orodja ... Poleg bolj ali manj sijoče sedanjosti, ki odseva v sveže spoliranih »haubah« in »radkapah«, je prenekateri fičko danes tudi vozilo, ki omogoča preživetje določenemu načinu življenja ...

S prikazi sodobnih uporab fička na cesti in v garaži, skozi algoritem in v muzeju, pa tudi v spominih in popularni kulturi v jugoslovanskih in postjugoslovanskih kontekstih, sem poskušal osvetliti mesto, ki ga ta tehnični in kulturni fenomen zaseda v popolnoma institucionaliziranih ter manj ali neinstitucionaliziranih praksah, ki so praviloma izrazito individualne, celo intimne. A so vseeno tudi prakse, skozi katere se vzpostavljajo skupnosti, sklepajo poznanstva in prijateljstva, nenazadnje pa tudi prakse, skozi katere posamezniki in tudi skupine ne ohranjajo in artikulirajo samo spomina, pač pa tudi »materijo« spomina. Skozi različne tukaj opisane primere postaja jasno, da je tehniška in avtomobilska dediščina, zapuščina jugoslovanske avtomobilske krajine, ki se v veliki meri napaja

iz iskrenega navdušenja, rezultat katerega so tako ali drugače obnovljeni in predelani fički, za pomembno skupino ljudi pomembno prostočasno ali celo življenjsko opravilo, celo poslanstvo. Pri tem je seveda pomembno, kako so te prakse motivirane, kar je razvidno iz opisanih primerov.

Vendar pa bi na koncu rad poudaril še en vidik, in sicer vidik »avtomobilske kontinuitete«. Prisotnost, zanimanje in fascinacija, ki jo ti avtomobili očitno vozijo s sabo, namreč kažejo na pomemben vidik življenja stvari v postsocializmu: svet se spreminja, režimi odhajajo, prihajajo nove ideologije, a vendarle ostajajo določeni označevalci, simboli preteklosti, ki s seboj nosijo sporočilo preteklosti ... Ostalgije. In to sporočilo se vzpostavlja toliko očitneje in močnejše, kolikor močnejši ali – v slovenskem primeru – dolgotrajnejši in ne(s)končen je bil »rez« s preteklostjo. Pri tem ni pomembno, ali ljubitelj goji kakšno posebno afiniteto do socialistične Jugoslavije v najširšem smislu (politika, kultura, tehnika ali pa spomini na otroštvo). Na ravni pojavnosti in prisotnosti, zanimanja in fascinacije, je »gola materialna« prisotnost fičkov ter ljudi in institucij, ki se z njimi ukvarjajo in vozijo, pomemben pokazatelj ne samo vztrajnosti materiala in spominov, pač pa tudi vztrajnosti zelo elementarne umestitve v prostor in čas, ki je ne more poškodovati še tako zavzeto »šraufanje« ideologije.

In prav skozi vztrajnost, lahko bi rekli neukrotljivost materiala, predmeta in stvari, ki vzbuja in hrani afektivno obračanje k preteklosti, lahko razberemo vztrajnost zapuščine preteklosti. Ali bolje, vitalne materialnosti preteklosti v sedanjosti. In vprašanja z začetka lahko dobijo obrise odgovorov.

Življenja fičkov po Jugoslaviji nam kažejo, kako se je vloga fička spremenila. Če je bil v nekem trenutku razumljen kot vozilo, ki je motoriziralo državo, je proti koncu jugoslovanske izkušnje postal posmeha vreden kup železa in asortima okvar. Z razpadom države pa je oživel, včasih zaradi nostalgije, drugič iz subverzije in »zajebancije«, spet tretjič zaradi strokovnega ohranjanja dediščine. Zanimivo je, da kljub nacionalizaciji »republiških« preteklosti in zanikanja presečnih izkustvenih polj (od industrije do medvojnega odpora) fičko danes vseeno predstavlja, tudi zaradi značilnosti svojega nastanka in nastajanja (sestavni deli so bili različnih republiških provenienc), nad-nacionalno vozilo tako v svoji jugoslovanski kot postjugoslovanski zgodovini. Na nek način je eden od simbolov

post-Jugoslavije, predmet investiranja in kanaliziranja interpretacij preteklosti, ki z zgodovino nimajo vedno kakšne posebne dejstvene veze. Fičko je ostalgija v pravem pomenu besede, natovorjen je s preteklostjo, z idejami o njej in tudi o sedanjosti, hkrati pa v svoji materialnosti v rokah voznikov, ljubiteljev, pripovedovalcev in muzealcev predstavlja »materijo«, ki jo vsaka nova raba inovativno pregnete in prežame. Postane vedno nova zlitina jekla in čustev, institucij in ljudi, zvoka in izpuha, dežnih kapelj na vetrobrano in zatikajočih se brisalcev.

In fičko danes predstavlja vez z idejo o Jugoslaviji kot državi, ki je uspela definirati vizijo prihodnosti, ki je sledila ideji o modernosti in modernizaciji, kar se je, med drugim, odražalo tako na področju glasbe in filma kot tudi industrije in oblikovanja, včasih celo politike. Realizacija vizije je seveda drugo vprašanje. In fičkova vloga hkrati odpira vprašanja za današnji čas, kjer je razkorak med prisedanjanjem predmetov in podob iz preteklosti ter nezmožnostjo, ne(je)voljo ali nezainteresiranostjo, da bi preteklost konstruktivno vpeli v sedanjost in prihodnost, precejšen. Toliko bolj v času mediatizacije vsega, ko podobe in zvoki, ideje, vrednote in dosežki, pa tudi regenerirane zablode preteklosti, med drugim tudi jugoslovanske, prežemajo vsakdan. Fičko v pripovedih in podobah, v medijskih krajinah, na cestah, garažah in v muzejih, nas tako ne sooča samo z delčkom avtomobilske krajine preteklosti, ampak sooblikuje avtomobilske krajine sedanjosti. To kompleksnost je ob fičkovi šestdesetletnici v besede ujel hrvaški pisatelj Miljenko Jergović:

Fička sem vzljubil šele leta po tem, ko sem ostal brez njega. V letih po vojni, potem ko sem imel že nekatere druge avtomobile, starega audiya in Mitsubishi Pajero (mimogrede, še nikoli nisem imel novega avta...), sem rumenega, zelenega, rdečega, belega fička, ki gre počasi in se mu nikamor ne mudi, s spoštovanjem obvozil in prehitel. Veličina neke stvari, predmeta, nalivnika, ure ali avtomobila, se – tako kot veličina človeka – meri po zgodovini in zgodbi, ki ostane za njim. Človekova zgodba je lahko velika v dobroti ali zlobi, medtem ko z nalivnikom ali avtomobilom ni tako. Fičkova zgodba in zgodovina še vedno raste in živi, fičko je velik avto, eden največjih.²⁴²

Pri tem ne uide dejstvo, da je prisedanjanje preteklosti in klepanje materialnosti v sedanosti v zgodbi in zgodbah o fičku izjemno pestro, včasih nasprotujoče si, mestoma celo do točke, da se nam izpred oči izgubi tako predmet kot vsa njegova prtljaga. A hkrati je prav ta razvodenelost moči, o kateri govori tudi Živković, tista, skozi katero se izrisuje kompleksnost podobe preteklosti: »Fičkova moč, da me premakne, kakor očitno premika tudi druge, morda prihaja prav iz nepovezanosti, mešanja metaforičnih domen, skozi katere pelje. Včasih nas okorne in neprijetne stvari premaknejo bolj kakor tiste popolno oblikovane.«²⁴³ Podobno kot ljubezen – in kot smo videli, je fičko slej ko prej eden od protagonistov v ljubezenski aferi – je tudi ostalgična zgodba o fičku kompleksna, fragmentirana in nepovezana. Zaključimo lahko s klasičnimi besedami marsikaterega ljubitelja fička: »Fička se ima rad, vse ostale avte pa se samo vozi.«



Obvezna oprema ...



OPOMBE

¹ Krstić Tadić, K. 2014. »'Fića' mu se pod kožu uvukao«. *Vesti online*, 5. november. Dostopno prek: <http://www.vesti-online.com/print/446435/Dijaspora/drzava/SAD/Moj-zivot/446435/Fica-mu-se-pod-kozu-uvuka> (13. oktober 2015); *Vesti online*. 2014. »Pijan se zakucalo u fiću: Mrtav vozač« (22. avgust). Dostopno prek: <http://www.vesti-online.com/Vesti/Hronika/427819/Pijan-se-zakucalo-u-ficu-Mrtav-vozac> (13. oktober 2015); Miličić, B. 2013. »Fića, ljubav neprolazna«. *Vesti Online*, 21. junij. Dostopno prek: <http://www.vesti-online.com/print/322718/Dijaspora/drzava/Kanada/Vesti/322718/Fica-ljubav-neprolazna> (13. oktober 2015); *Vesti online*. 2013. »Druženje sa 'fićom' i sećanje na lepša vremena« (22. avgust). Dostopno prek: <http://www.vesti.rs/Kragujevac/Druzenje-sa-ficom-i-secanje-na-lepsa-vremena.html> (13. oktober 2015).

² Ungar, Tomaž. 2008. »Legendarni 'fičko' se ne da«. *24ur.com*, 14. februar. Dostopno prek: <http://www.24ur.com/ekskluziv/zanimivosti/legendarni-ficko-se-ne-da.html> (13. oktober 2015).

³ Vošnjak, Anita. 2011. »Fičko je avto naše mladosti«. *Dnevnik*, 28. marec. Dostopno prek: <http://www.dnevnik.si/magazin/aktualno/1042433871> (13. oktober 2015).

⁴ Bezek-Jakše, M. 2015. »DL: Sandijevi starodobniki - Policistu na meji padel v oko fičo«. *Lokalno.si*, 26. junij. Dostopno prek: http://www.lokalno.si/2015/06/26/137148/aktualno/DL_Sandijevi_starodobniki___Policistu_na_meji_padel_v_oko_fico (8. oktober 2015).

⁵ Pojem ostalgija si sposojam pri Tanji Radež, korenini pa v vzhodno nemški nostalgiji po socialistični NDR oz. t.i. *Ostalgie*. Pri Radeževi je ostalgija »avtorsko raziskovanje in nadgradnja tistega, kar ostaja za nami«. Pomeni tudi kreiranje namišljenih prostorov na podlagi kolektivnega spomina ter reinterpretacijo vidnih ostankov polpretekle zgodovine. Radež, Tanja. 2012. Zbirka zbirk. *Kibla*, 1. maj. Dostopno prek: <http://www.kibla.org/dejavnosti/kibela/arhiv/kibela-arhiv/2012/tanja-radez-zbirka-zbirk> (23. september 2015).

⁶ Mandić, *Mitologija svakidašnjeg života*, 18.

⁷ Za razmislek o spremembah razumevanja družbenosti glej Castells, *The Internet galaxy, Reflections on the internet, business, and society*, 116–136. Čeprav Castells piše o omreženi družbi sodobnih komunikacijskih tehnologij, si ni težko predstavljati vloge avtomobila pri temeljiti redefiniciji družbenosti: avto omogoča družbenost, ki temelji na afiniteti in ne več na teritorialni zamejenosti (126–127), se pravi, sopotnike izbiramo sami, prav tako pot in cilj.

⁸ Glej Bennett, *Vibrant matter*, 2; Latour, *Pandora's hope*, 189.

⁹ Poslušaj Amadeus, Rambo. 1999. »Dede Niko.« *O tugo jesenja* [CD]. Ljubljana: Taped Pictures (pesem je bila izdana na novi izdaji albuma iz leta 1989, op. a.).

¹⁰ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 291.

¹¹ Freund in Martin, »The social and material culture of hyperautomobility: ‚Hyperauto‘«.

¹² Edensor, »Identity«, 103.

¹³ Ross v Edensor, »Identity«, 103.

¹⁴ Glej Edensor, *National identity, popular culture and everyday life*.

¹⁵ Glej Bennett, *Vibrant matter*, 18.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Freund in Martin, »The social and material culture of hyperautomobility: ‚Hyperauto‘«, 476.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ O avtomobilski kulturi glej Miller, *Car Cultures*.

²⁰ Zielinski, *Audiovisions*.

²¹ To temelji na ideji farmakološkosti, ki jo zagovarja Bernard Stiegler in pravi, da farmakološkost označuje dinamiko, kjer ena in ista entiteta predstavlja tako zdravilo kot strup; glej Stiegler, *What makes life worth living*.

²² Brown, Alex F. 2015. »Vanishing points and the technicity of the future«. *Academia.edu*, 17. marec. Dostopno prek: https://www.academia.edu/13386716/Vanishing_Points_and_the_Technicity_of_the_Future (3. oktober 2015).

²³ To se odraža na več področjih, od popularne glasbe in filma do različnih »retromanij«, med drugim v modi in literaturi; v modno-literarni fuziji parnega-punka (angl. *steampunk*) je tehnologija parnega stroja križana z znanstveno fantastiko in britansko viktorijansko dobo.

²⁴ Huysen, *Twilight memories*, 7.

²⁵ Za dokaj širok pregled socialistične avtomobilnosti glej Siegelbaum, *The socialist car, Automobility in the Eastern Bloc*.

²⁶ Featherstone, Thrift in Urry, *Automobilities*.

²⁷ Sheller, »Automotive emotions«.

²⁸ Odvisnost v smislu (angl.) *addiction* in ne *dependency*.

²⁹ Primer je Edward Smith, ki spada v rang »mehanofilije« (»Edward Smith has sex with more than 700 cars, lost virginity to a VW Beetle«. *News.com.au*. 2014 (15. oktober). Dostopno prek: <http://www.news.com.au/world/north-america/edward-smith-has-sex-with-more-than-700-cars-lost-virginity-to-a-vw-beetle/story-fnh81jut-1227091151378> (13. oktober 2015).)

³⁰ Sheller, »Automotive Emotions«, 223.

³¹ Callon, Law in Urry, »Absent presence«, 10.

³² Sheller, »Automotive emotions«, 223.

³³ Ibid.

³⁴ Mandić, *Mitologija svakidašnjeg života*, 38.

³⁵ Sheller, »Automotive emotions«, 222.

³⁶ Ibid., 226.

³⁷ Kracauer, *Theory of film*, 28.

³⁸ Glej »Ratna oštećenja Jugoslavije, Arhiv Josipa Broza Tita (A JBT)«, Kabinet predsednika Republike (KPR), III-A-2-a; Dobrivojević, »Svi u fabrike!«, 104.

³⁹ Glej *Statistički godišnjak FNRJ, 1955–1963*. Beograd: Savezni zavod za statistiku; Miljković, »Western technology in a socialist factory«.

⁴⁰ *Avto 1971* (12): 16.

⁴¹ *Avto 1971* (13): 3; glej tudi »Projekt: Jugoslovska avtomobilna industrija« (komentar uporabnika »Byrkus« na spletnem forumu). *Avtomobilizem.com*. 2003 (23. marec). Dostopno prek: <http://www.avtomobilizem.com/forum/viewtopic.php?t=46248> (23. september 2015).

⁴² Banham v Friedberg, »Urban mobility and cinematic evisuality«, 183.

- ⁴³ Abram, Marco. 2014. »Automobil je sloboda« (intervju z Markom Miljkovićem). *Osservatorio balcani e caucaso*, 26. februar. Dostopno prek: <http://www.balcanicaucaso.org/bhs/zone/Srbija/Automobil-je-sloboda-147226> (10. oktober 2015).
- ⁴⁴ Mandić, *Mitologija svakidašnjeg života*, 18.
- ⁴⁵ Čeprav v tej izjavi Vladislav Todorov govori o Sovjetski zvezi, jugoslovanska situacija ni daleč; citirano v Siegelbaum, *Cars for comrades*, 3.
- ⁴⁶ »Istorija«. *Zastava kamioni*. Dostopno prek: <http://www.zastava-kamioni.co.rs/istorija/istorija.htm> (13. oktober 2015). Glej tudi Miljković, »Western technology in a socialist factory«, 8.
- ⁴⁷ Glej Miljković, »Western technology in a socialist factory«; Fava, »The elusive people's car«.
- ⁴⁸ Glej Miljković, »Western technology in a socialist factory«, 48.
- ⁴⁹ Leta 1953 so v Kragujevcu iz dobavljenih delov izdelali 162 licenčnih Jeepovih modelov Willys.
- ⁵⁰ Glej Miljković, »Kako se kalio 'fiča'«.
- ⁵¹ »Tradicija«. *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la&mode=heritage&id=1950s> (13. oktober 2015).
- ⁵² *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (13. oktober 2015); »Jubileji: 60 godina Zastava automobila«. *Auto magazin*. 2014 (25. avgust). Dostopno prek: <http://www.magazin-auto.com/60-godina-zastava-automobila> (13. oktober 2015).
- ⁵³ Abram, Marco. 2014. »Automobil je sloboda« (intervju z Markom Miljkovićem). *Osservatorio balcani e caucaso*, 26. februar. Dostopno prek: <http://www.balcanicaucaso.org/bhs/zone/Srbija/Automobil-je-sloboda-147226> (10. oktober 2015).
- ⁵⁴ Bellu, *Toutes les Citroën, des origines à nos jours*, 250.
- ⁵⁵ *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (13. oktober 2015);
- ⁵⁶ Miljković, »Western technology in a socialist factory«.
- ⁵⁷ Hagood v Miljković, »Kako se kalio fiča«, 73.
- ⁵⁸ Abram, Marco. 2014. »Automobil je sloboda« (intervju z Markom Miljkovićem). *Osservatorio balcani e caucaso*, 26. februar. Dostopno prek: <http://www.balcanicaucaso.org/bhs/zone/Srbija/Automobil-je-sloboda-147226> (10. oktober 2015). Pri tem je treba opozoriti na dinamično obdobje vzpostavljanja avtomobilske industrije in medrepubliškega usklajevanja, saj naj bi jugoslovanska oblast sredi 1950-ih razmišljala o preselitvi industrije iz Kragujevca na zahod Hrvaške, kar bi v razmerah, ko je bilo precej industrije že »razseljene« po državi, pomenilo precejšnje težave za industrializacijski projekt. Glej Miljković, »Western technology in a socialist factory«, 70.
- ⁵⁹ *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (13. oktober 2015).
- ⁶⁰ Glej Stepančič, »Kar šteje, pušča sledi«; Duda, *Pronađeno blagostanje*, 291–387.
- ⁶¹ *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (13. oktober 2015).
- ⁶² Abram, Marco. 2014. »Automobil je sloboda« (intervju z Markom Miljkovićem). *Osservatorio balcani e caucaso*, 26. februar. Dostopno prek: <http://www.balcanicaucaso.org/bhs/zone/Srbija/Automobil-je-sloboda-147226> (10. oktober 2015).
- ⁶³ *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (13. oktober 2015).
- ⁶⁴ »14 američkih filmova s Yugom«. *Filmofilija*. 2010 (14. april). Dostopno prek: <http://www.filmofilija.com/14-americkih-filmova-s-yugom> (13. oktober 2015).
- ⁶⁵ »Jubileji: 60 godina Zastava automobila«. *Auto magazin*. 2014 (25. avgust). Dostopno prek: <http://www.magazin-auto.com/60-godina-zastava-automobila> (13. oktober 2015).
- ⁶⁶ *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (13. oktober 2015).
- ⁶⁷ Snežana Anđelković, pogovor, oktober 2013.
- ⁶⁸ Amadeus, Rambo. 1997. »F.A.P. mašina.« *Koncert v KUD France Prešeren* [CD]. Ljubljana: Vinilmanija Records.
- ⁶⁹ Moškon, »Kolesje napredka IMV«, 64.
- ⁷⁰ Ibid.
- ⁷¹ Za zanimivo predstavitev obnove IMV 1600 glej spletno stran »On the road again«. *IMV-1600.si*. Dostopno prek: <http://www.imv-1600.si/index.html> (20. oktober 2015).
- ⁷² Moškon, »Kolesje napredka IMV«, 68.
- ⁷³ Brovinsky, »Tam v Mariboru, kjer delajo tovarnjake«, 396.
- ⁷⁴ Moškon, »Kolesje napredka IMV«, 68.
- ⁷⁵ »Zgodovina«. *Revoz.si*. Dostopno prek: <http://www.revoz.si/sl/inside.cp2?cid=1A97EFE5-499D-F370-5A19-8D9C5FB6A984&linkid=inside> (3. oktober 2015).
- ⁷⁶ »Darja«. 2007. »Zgodovina mariborskaga Tama skozi razstavljene dokumente«. *Razgledi.net*, 10. oktober. Dostopno prek: <http://www.razgledi.net/2007/10/10/zgodovina-mariborskega-tama-skozi-razstavljene-dokumente> (24. september 2015).
- ⁷⁷ Ibid.
- ⁷⁸ Uprava Združenih narodov za pomoč in razvoj [United Nations relief and Rehabilitation Administration] je v Jugoslaviji delovala v obdobju 1945–1947 in je vzpostavila sistem dobave in razdeljevanja pomoči, zlasti v obliki oblike in hrane, pomoč pa je bila namenjena tudi vzpostavitvi oz. obnovi industrije in poljedelstva.
- ⁷⁹ Rot, Veronika. 2015. »Film: Zmaga ali kako je Maks Bigec zasukal kolo zgodovine« (intervju z Miranom Zupaničem). *Dostopno (MMC RTV Slovenija)*, 8. april. Dostopno prek: <http://www.rtvlo.si/dostopno/clanki/136> (2. november 2015).
- ⁸⁰ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 114.
- ⁸¹ Glej Duda, *Pronađeno blagostanje*, 205–289.
- ⁸² »Najpopularniji u SFRJ – automobili kojih se rado sjećamo«. *Naša Jugoslavija*. Dostopno prek: <http://www.nasa-jugoslavija.org/Automobili.htm> (3. november 2015).
- ⁸³ Vuzem, Goran. 2011. »Deset automobila koji su obilježili Jugoslaviju«, *Planb (Tportal.hr)*, 8. februar. Dostopno prek: <http://planb.tportal.hr/teme/110471/Deset-automobila-koji-su-obiljezili-Jugoslaviju.html#.U00uhMc9ESM> (1. oktober 2015).
- ⁸⁴ Velikonja, *Titostalgia: A study of nostalgia for Josip Broz*; Hofman, *Glasba, politika, afekt*; Petrović, »The past that binds us«.
- ⁸⁵ Poslušaj Atheist rap. 1993. »Wartburg limuzin.« *Maori i Crni Gonzales* [CD]. Scorned Records.
- ⁸⁶ Povzeto in prirejeno po Vuzem, Goran. 2011. »Deset automobila koji su obilježili Jugoslaviju«, *Planb (Tportal.hr)*, 8. februar. Dostopno prek: <http://planb.tportal.hr/teme/110471/Deset-automobila-koji-su-obiljezili-Jugoslaviju.html#.U00uhMc9ESM> (1. oktober 2015).
- ⁸⁷ »Zgodovina«. *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://www.fico.si/sl-si/naslovnica/zgodovina.aspx> (20. oktober 2015); »Istorijat«, *Zastava Automobili*. <http://www.zastava-automobili.com/sr/istorijat/istorijat.htm> (stran ni več dostopna).
- ⁸⁸ »Zastava 750 – Fičo«. *Ulicamamo*. Dostopno prek: <http://www.ulicamamo.com/2014/05/zastava-750-fico.html> (15. oktober 2015).

- ⁸⁹ *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (20. oktober 2015).
- ⁹⁰ Boym, *The Future of Nostalgia*.
- ⁹¹ Pinch in Reinecke, »Technostalgia: How Old Gear Lives on in New Music«.
- ⁹² Bennett, *Vibrant Matter*, 61.
- ⁹³ Heidegger v Gunning, »Re-newing Old Technologies«, 45.
- ⁹⁴ Brovinsky, »Etika konserviranja in restavriranja tehniške dediščine«, 2.
- ⁹⁵ *Zastava Automobili*. Dostopno prek: <http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=sr-la> (20. oktober 2015).
- ⁹⁶ Knežević, *Fičin bukvar*, 7.
- ⁹⁷ Glej Purg, Urška. 2015. »Fiat 600 – Zastava 600 – Zastava 750 – Fičo.« *Eurovision Lab. Eksperimentalna številka: En predmet – mnogo vizij – evrovizij*, 6. Ljubljana: Muzej novejšje zgodovine Slovenije. Dostopno prek: http://issuu.com/muzejnz/docs/newspaper_slo_finale/6?e=9392727/14375025 (20. oktober 2015).
- ⁹⁸ Knežević, *Fičin bukvar*, 91–92.
- ⁹⁹ *Ibid.*, 70.
- ¹⁰⁰ *Ibid.*, 66–67.
- ¹⁰¹ *Ibid.*, 48–49.
- ¹⁰² Sofić, Ibrahim. 2015. »Dobri stari fičo – šarmer slavi 60. rođendan.« *Aljazeera*, 18. oktober. Dostopno prek: <http://balkans.aljazeera.net/vijesti/dobri-stari-fico-sarmer-slavi-60-rodendan> (2. november 2015).
- ¹⁰³ »Projekt: Jugoslovska avtomobilska industrija«. *Avtomobilizem.com* (komentar uporabnika »Mojster Miha« na spletnem forumu. 2006 (29. avgust). Dostopno prek: <http://www.avtomobilizem.com/forum/viewtopic.php?f=2&t=46248&sid=cee4258ec21bb154abe5f5cc55e64431&start=20> (4. september 2015).
- ¹⁰⁴ »Svakome je nekad potreban jugo ili fića: Zastava Automobili uz koje smo svi odrastali«. *Kurir.rs*. 2014 (9. oktober). Dostopno prek: <http://www.kurir-info.rs/zabava/auto/svakome-je-nekad-potreban-jugo-ili-fica-zastava-automobili-uz-koje-smo-svi-odrastali-clanak-1585689> (22. september 2015).
- ¹⁰⁵ Glej Berardi, *After the future*.
- ¹⁰⁶ Berardi, Franco. 2009. »The media utopia of the avant-garde«. *Generation online*. Dostopno prek: http://www.generation-online.org/p/fp_bifo7.htm. (13. oktober 2015).
- ¹⁰⁷ Friedberg, »Urban mobility and cinematic visuality«, 184.
- ¹⁰⁸ *Ibid.*
- ¹⁰⁹ Novačić, Dejan. 2012. »A–ŽSFRJ«. *Leksikon YU mitologije*. Dostopno prek: <http://postyu.info/post/30248441811/inicijacija-f1> (3. oktober 2015).
- ¹¹⁰ Glej Berdahl, »Go, Trabi, Go!«; Ledeneva, *Russia's Economy of Favours*.
- ¹¹¹ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 117.
- ¹¹² Za ilustracijo in namig o razširjenosti tovrstnih izkušenj si lahko ogledamo sodobno poustvaritev »pakiranja« in odhoda na morje: »S Fičkom na morje – kako je bilo včasih« [video]. *YouTube* (uporabnik »Darjan Kacin«, 12. september 2011). Dostopno prek: <http://www.youtube.com/watch?v=IsTU4mqFL2w> (13. oktober 2015).
- ¹¹³ Glej Duda, *Pronađeno blagostanje*.
- ¹¹⁴ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 116.
- ¹¹⁵ Glej Nikolić, Vlado. 2013. »Filmovi ceste u regionalnim kinematografijama«. *Fak.hr*. Dostopno prek: <http://www.fak.hr/fak-top-13/filmovi-cestu-u-regionalnim-kinematografijama> (25. oktober 2015).
- ¹¹⁶ Kracauer, *Theory of film*, 28.
- ¹¹⁷ Glej in poslušaj »Marjana Deržaj – V Ljubljano« [video]. *YouTube* (uporabnik »Slovenian Music«, 6. junij 2009). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=AEFyWFKP60Q> (20. oktober 2015).
- ¹¹⁸ Za predstavitev zgodovine relija glej: »Nacionalna klasa deo 1.«. *ExYu Racing*. 2013 (10. januar). Dostopno prek: <http://exyuracing.blogspot.com/2013/01/nacionalna-klasa-deo-1.html> (13. oktober 2015).
- ¹¹⁹ Ime si je nadel po dirkaču Martinu Floydju, ki pa je, kot kaže, prav tako izmišljena oseba.
- ¹²⁰ »Odprava zelenega zmaja«. *Alter spletna scena*. 2012 (15. januar). Dostopno prek: <http://www.alter.si/tabla/printthread.php/Cat/0/Board/splosno/main/1403237/type/thread> (13. oktober 2015).
- ¹²¹ Karanović, Srđan. 1975. Grlom u jagode [TV-serija], epizoda »Časovi vožnje«. Beograd: Radio Televizija Beograd. Serija, ki je bila posneta leta 1975, se dogaja v 1960-ih; za podrobnejšo razpravo o seriji in njeni konstrukciji podobe preteklosti glej Pogačar, »Mikro-Yuniverzum«.
- ¹²² *Ibid.*
- ¹²³ *Ibid.*
- ¹²⁴ »Zgodovina Fička« [video]. *YouTube* (uporabnik »fifofan 750«, 3. marec 2009). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=2EYlxxVk-Ug> (13. oktober 2015).
- ¹²⁵ *Ibid.*
- ¹²⁶ »Kockica vozi ficu« [video]. *YouTube* (uporabnik »RTS Obrazovno-naučni program – Zvanični kanal«, 27. avgust 2015). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=Q40VU5H2JAU> (13. oktober 2015).
- ¹²⁷ »Odlaze Jugo, Stojka i Florida...«. *Forum.hr* (komentarja uporabnikov »ship-shop« in »Vojky« na spletnem forumu). 2008. Dostopno prek: <http://www.forum.hr/archive/index.php/t-394165.html> (7. januar 2013).
- ¹²⁸ Nikola Konatar, pogovor, 12. september 2014.
- ¹²⁹ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 112.
- ¹³⁰ »Magla uzrok još jedne bizarne nesreće: sudarili se fičo i tenk«. *Crveni fičo preporučuje, Fičo or fičo not. There is no try*. 2011 (18. november). Dostopno prek: <http://similarpetshop.blogspot.com/2011/11/magla-uzrok-jos-jedne-bizarne-nesrece.html> (13. oktober 2015).
- ¹³¹ »U kinu Europa uskoro otvaranje ekskluzivnog Zastavinog salona«. *Crveni fičo preporučuje, Fičo or fičo not. There is no try*. 2011 (4. oktober). Dostopno prek: <http://similarpetshop.blogspot.com/2011/10/u-kinu-europa-uskoro-otvaranje.html> (13. oktober 2015).
- ¹³² *Ibid.*
- ¹³³ »FOTO BLIC: Posaden mladi fičo na čelu 'ficedora'«. *Crveni fičo preporučuje, Fičo or fičo not. There is no try*. 2011 (28. november). Dostopno prek: <http://similarpetshop.blogspot.com/2011/11/foto-blic-posaden-mladi-fico-na-celu.html> (13. oktober 2015).
- ¹³⁴ Sugaris, Đorđe. 2014. »Vremeplov u romantizovanu prošlost«. *Autoslavija*, 22. oktober. Dostopno prek: <http://www.autoslavija.com/vremeplov-u-romantizovanu-proslost/#.VlbuHda7kk4> (15. oktober 2015).
- ¹³⁵ *Ibid.*
- ¹³⁶ Glej Pogačar, »Digital heritage«.

- ¹³⁷ »FIČO KABRIOLET Zastava 750« [video]. *YouTube* (uporabnik »Silent Hill«, 25. avgust 2010). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=l8m1hye97M> (13. oktober 2015).
- ¹³⁸ »Crveni fičo, Osijek, 27. lipnja 1991.« [video]. *YouTube* (uporabnik »Kanal korisnika KarabajaCRO«, 7. november 2011). Dostopno prek: https://youtu.be/_XpP2HO-wqk?t=140 (13. oktober 2015).
- ¹³⁹ Žanić, *Smrt crvenog fiće*, 33–40.
- ¹⁴⁰ *Ibid.*, 34.
- ¹⁴¹ *Ibid.*, 34.
- ¹⁴² *Ibid.*, 34.
- ¹⁴³ Glej odlomek iz reportaže OsijekOnlineTV: »Crveni fičo opet gazi tenk – STV prilog« [video]. *YouTube*. 2012. Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=Ui0tH6Ag-l0> (13. oktober 2015).
- ¹⁴⁴ O digitalnih spomenikih glej Pogačar, »Predvajaj svojo preteklost«.
- ¹⁴⁵ »TopGear test drive yugo45 from Zastava«. *YouTube* (uporabnik »SmesniKlipoviCom«, 1. november 2009). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=ZzG6Hw6gL2w> (13. oktober 2015).
- ¹⁴⁶ »Top gir Jugoslavija – 1. epizoda«. *YouTube* (uporabnik »Jure Godler«, 1. december 2013). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=XVZvcwJuqDE> (13. oktober 2015).
- ¹⁴⁷ *Ibid.*
- ¹⁴⁸ »Fičo«. *Facebook*. 2012 (18. junij). Dostopno prek: <https://www.facebook.com/fico4legend/info> (20. oktober 2015).
- ¹⁴⁹ »Fičo«. *Facebook*. 2008 (30. oktober). Dostopno prek: <https://www.facebook.com/fico4legend?fref=ts> (20. oktober 2015).
- ¹⁵⁰ »Fičo«. *Facebook*. 2012 (18. junij). Dostopno prek: <https://www.facebook.com/fico4legend/info> (20. oktober 2015).
- ¹⁵¹ »Zastava 750 Specijal – The End« [video]. *YouTube* (uporabnik »Baron Ns«, 20. april 2011). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=NmrRiTpFUcM> (13. oktober 2015).
- ¹⁵² »Zastava Automobili«. *Facebook*. Dostopno prek: <https://www.facebook.com/pages/Zastava-automobili/185531598262040?fref=ts> (13. oktober 2015).
- ¹⁵³ »Pitura«. *Facebook*. Dostopno prek: <https://www.facebook.com/pitura2013?fref=ts> (13. oktober 2015).
- ¹⁵⁴ Toni Pavlović, korespondenca, 7. december 2015.
- ¹⁵⁵ Mandić, *Mitologija svakidašnjeg života*, 30–31.
- ¹⁵⁶ *Ibid.*, 31.
- ¹⁵⁷ Toni Pavlović, korespondenca, 7. december 2015.
- ¹⁵⁸ *Ibid.*
- ¹⁵⁹ *Ibid.*
- ¹⁶⁰ Mandić, *Mitologija svakidašnjeg života*, 30–31.
- ¹⁶¹ Jože Hribar, pogovor, 28. januar 2015.
- ¹⁶² Šubic, Miran. 2005. »Fičke so razgrabili, podjetje skoraj ugasnili«. *Dnevnik*, 7. december. Dostopno prek: <http://www.dnevnik.si/clanek/155010> (13. oktober 2015).
- ¹⁶³ Jože Hribar, pogovor, 28. januar 2015.

- ¹⁶⁴ Več tovrstnih predelav je objavljenih na straneh na Facebooku: »Fičo – Legenda se vrača«. *Facebook*. Dostopno prek: <https://www.facebook.com/FicoLegenda?fref=ts> (13. oktober 2015); »Zastava Yugo Modelauto 1:43«. *Facebook*. Dostopno prek: <https://www.facebook.com/pages/Zastava-Yugo-Modellautos-143/207281229303360?fref=ts> (13. oktober 2015).
- ¹⁶⁵ Jože Hribar, pogovor, 28. januar 2015.
- ¹⁶⁶ *Ibid.*
- ¹⁶⁷ Tomaž Alauf, korespondenca, 15. november 2015.
- ¹⁶⁸ *Ibid.*
- ¹⁶⁹ *Ibid.*
- ¹⁷⁰ *Ibid.*
- ¹⁷¹ »Zastava 750«. *Legendarni avtomobili, zbirka najbolj priljubljenih avtomobilov iz preteklosti* 3 (2013).
- ¹⁷² Bandur, Simona. 2012. »Platonska avkcija uspela, fičkoti ostanejo lastniku«. *Delo*, 24. april. Dostopno prek: <http://www.delo.si/druzba/panorama/platonska-avkcija-uspela-ndash-fickoti-ostanejo-lastniku.html> (13. oktober 2015).
- ¹⁷³ *Ibid.*
- ¹⁷⁴ Darko Miladinović, pogovor, 5. oktober 2015.
- ¹⁷⁵ Modic, Max. 2013. »Jugoslovanski standard ali tehniko narodu«. *Mladina*, 10. oktober. Dostopno prek: <http://www.mladina.si/149121/jugoslovanski-standard-ali-tehniko-narodu> (13. oktober 2015).
- ¹⁷⁶ »Eta 80 eden najbolj zanesljivih Iskrinih telefonov«. Od telegrafa do interneta. Dostopno prek: <http://www.stari-telefoni.si/iskra/eta-80> (13. oktober 2015).
- ¹⁷⁷ Modic, Max. 2013. »Jugoslovanski standard ali tehniko narodu«. *Mladina*, 10. oktober. Dostopno prek: <http://www.mladina.si/149121/jugoslovanski-standard-ali-tehniko-narodu> (13. oktober 2015).
- ¹⁷⁸ *Ibid.*
- ¹⁷⁹ Darko Miladinović, pogovor, 5. oktober 2015.
- ¹⁸⁰ Pomanjkanje razumem v smislu odsotnosti zadostne količine materialnih dobrin, se pravi redkosti, in ne kot pomanjkanje dobrin, nujnih za preživetje.
- ¹⁸¹ Petrović, »Museums and workers«.
- ¹⁸² Glej Pusca, »Industrial and Human Ruins of Postcommunist Europe«.
- ¹⁸³ Petrović, »Museums and workers«.
- ¹⁸⁴ Za primer nacionalizacije preteklosti glej zapis o fičku, »ki je motoriziral Slovenijo«: A. L. 2015. »Fičo je postal dedek«. *Žurnal24.si*, 10. marec. Dostopno prek: <http://www.zurnal24.si/zastava-750-fico-fiat-500-obletnica-clanek-246550> (15. oktober 2015).
- ¹⁸⁵ Prim. Buden, *Zona prelaska*.
- ¹⁸⁶ Med drugim sodelavci Centra za kulturno in zgodovinsko raziskovanje socializma (CKPIS) iz Pulja, ki organizirajo tudi bienalno konferenco »Socializam na klupi«.
- ¹⁸⁷ Petrović, »Museums and workers«; Vodopivec, »Reprezentacije tekstilne industrije«; Matošević, *Pod zemljom*; Schult, »Social fragmentation of industrial workforces«.
- ¹⁸⁸ Za analizo mikro situacije v socialistični avtomobilski tovarni glej Schult, »Social fragmentation of industrial workforces«.

- ¹⁸⁹ Petrović, »Museums and workers«.
- ¹⁹⁰ Ibid.
- ¹⁹¹ Boym, »Ruinophilia: appreciation of ruins«.
- ¹⁹² Brovinsky, »Etika konserviranja in restavriranja tehniške dediščine«, 2.
- ¹⁹³ Brovinsky, »Etika konserviranja in restavriranja tehniške dediščine«, 4.
- ¹⁹⁴ Ibid., 2.
- ¹⁹⁵ »Torinska listina z uvodom«. *Scribd* (uporabnik »Vrhunec238381«, 2012). Dostopno prek: <https://www.scribd.com/doc/101442340/Torinska-Listina-z-Uvodom> (13. oktober 2015).
- ¹⁹⁶ Brovinsky, »Etika konserviranja in restavriranja tehniške dediščine«, 4.
- ¹⁹⁷ »Intervju sa Bratislavom Petkovićem«. *Muzej automobila*. Dostopno prek: <http://www.automuseumbgd.com/intervju> (15. oktober 2015).
- ¹⁹⁸ »Fabrika Zastava« (komentar uporabnika »Uzegli Zejtin« na spletnem forumu). *Oldtajmeri*. 2010 (1. december). Dostopno prek: <http://www.oldtajmeri.rs/phpbb3/viewtopic.php?f=30&t=2591> (20. oktober 2015).
- ¹⁹⁹ Petar Igrutinović, pogovor, oktober 2013.
- ²⁰⁰ Luković, M. 2012. »Kragujevac: Podići spomenik fići«. Večerne novice online, 21. julij. Dostopno prek: <http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/reportaze/aktuelno.293.html:389449-Kragujevac-Podici-spomenik-fici> (13. oktober 2015).
- ²⁰¹ Snežana Anđelković, pogovor, oktober 2013.
- ²⁰² Vučković, Branko. 2012. »Iniciativa građana: Spomenik legendarnom 'Fići' u Kragujevcu«. *Radio Slobodna Evropa*, 23. junij. Dostopno prek: <http://www.slobodnaevropa.org/content/fica-dobija-spomenik-u-kragujevcu/24653841.html> (13. oktober 2015).
- ²⁰³ Brovinsky, »Etika konserviranja in restavriranja tehniške dediščine«, 2.
- ²⁰⁴ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 119.
- ²⁰⁵ »www.ficofan.com«. *Facebook*. 2009 (23. december). Dostopno prek: <https://www.facebook.com/pages/wwwficofancom/157384449929?fref=ts> (15. oktober 2015).
- ²⁰⁶ Podobno delitev vpelje tudi Živković (»Little Cars that Make Us Cry«, 122).
- ²⁰⁷ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 124.
- ²⁰⁸ Za več informacij o abarthu glej *Abarthisti*. Dostopno prek: <http://www.abarthisti.co.uk/abarth-history> (13. oktober 2015); glej tudi Čermelč-Ponikvar, Laura. 2007. »Vrača se legendarni Abarth, škorpiljon«. *Avto info*, 27. februar. Dostopno prek: http://www.avto.info/Zgodovina/Fiat-Vraca_se_legendarni_Abarth_8220skorpiljon8221 (15. oktober 2015).
- ²⁰⁹ Dušan Žbogar, pogovor, 10. oktober 2015.
- ²¹⁰ Ibid.
- ²¹¹ Ibid.
- ²¹² Barthes, *Mythologies*, 90.
- ²¹³ Pogovor z enim od avtorjev in vodičem po razstavi *Uf, industrija! Kolesje napredka IMV*, IME, 31. avgust 2012.
- ²¹⁴ Žbogar, Dušan. 2005. »Zastava 750 Fičo: 50 let legendarnega FIČKA ter kratka zgodovina«. *Motosvet.com*, 30. oktober. Dostopno prek: <http://www.motosvet.com/tabla/topic/15018-zastava-750-fico> (13. oktober 2015).
- ²¹⁵ Marshall, Hannah. 2007. »Looking for fico – the search begins«. *My Summer with Yugo*. Dostopno prek: http://www.getjealous.com/blog.php?action=showdiaryentry&diary_id=376292&go=fico (15. oktober 2015).
- ²¹⁶ Ibid.
- ²¹⁷ »Treće druženje sa fićom«. *Muzej istorije Jugoslavije*. 2014 (26. september). Dostopno prek: <http://www.mij.rs/programi/229/trece-druzenje-sa-%22ficom%22.html> (20. oktober 2015).
- ²¹⁸ »2. srečanje fičkov v Trzinu« [video]. *YouTube* (uporabnik »TheTrzinka«, 27. marec 2011). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=bB8BvWL7fFI> (20. oktober 2015).
- ²¹⁹ Ansambel Krajcarji in Franci Strojanišek. 2002. »Moj fičko«. *Savinjski kavboj* [CD]. Dostopno prek: <http://www.krajcarji.eu/besedila/savinjski%20kavboj/4.%20MOJ%20FI%20C4%8CKO.doc> (15. september 2015).
- ²²⁰ Nikola Konatar, pogovor, 12. september 2014.
- ²²¹ Ibid.
- ²²² Ibid.
- ²²³ Glej: »Zastava 1100 & 128 1971«. *Fiat 128*. Dostopno prek: <http://www.fiat128.e.pl/fiat128zastava.htm> (20. oktober 2015); *Moje Zastavka*. Dostopno prek: <http://www.zastava.cz> (20. oktober 2015); *Zastava Yugo Page*. Dostopno prek: <http://freeweb.deltha.hu/zastava.in.hu> (20. oktober 2015); *Zastava and Yugo Owner's Club GB*. Dostopno prek: <http://www.zastava-yugo.co.uk> (20. oktober 2015); *Zastava Yugo Automobili*. Dostopno prek: <http://www.zastava-yugo.de>. Domene spletnih strani jasno označujejo, od kod je kdo.
- ²²⁴ »wspomnienie Zastavy« [video]. *YouTube* (uporabnik »miecio1990r«, 26. februar 2009). Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=f8vRzom2sjc> (15. oktober 2015).
- ²²⁵ Marshall, Hannah. 2008. »A Balkan love-affair«. *The Guardian*, 7. junij. Dostopno prek: <http://www.guardian.co.uk/lifeandstyle/2008/jun/07/familyandrelationships9> (13. oktober 2015).
- ²²⁶ Hannah Marshall, korespondenca, 1. junij 2014.
- ²²⁷ Ibid.
- ²²⁸ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 127.
- ²²⁹ Marshall, »Looking for fico – the search begins«.
- ²³⁰ Marshall, Hannah. 2007. »4 cars, 2 days and an exhaust«. *My Summer with Yugo*. Dostopno prek: http://www.getjealous.com/blog.php?action=showdiaryentry&diary_id=376292&go=fico (15. oktober 2015).
- ²³¹ Marshall, Hannah. 2007. »Watch out! Crap girl driver in a rubbish car«, *My Summer with Yugo*. Dostopno prek: http://www.getjealous.com/blog.php?action=showdiaryentry&diary_id=376292&go=fico (20. oktober 2015).
- ²³² Ibid.
- ²³³ Hannah Marshall, korespondenca, 1. junij 2014.
- ²³⁴ Ibid.
- ²³⁵ Marshall, Hannah. 2009. »Hidden pleasures of secret rallying«. *The Telegraph*, 18. julij. Dostopno prek: <http://www.telegraph.co.uk/motoring/motorsport/5857324/Hidden-pleasures-of-secret-rallying.html> (15. oktober 2015).
- ²³⁶ Hannah Marshall, korespondenca, 1. junij 2014.
- ²³⁷ Marshall, Hannah. 2009. »Yugo Nowhere«. *My Year of Infatuation*. Dostopno prek: <http://yearofinfatuation.blogspot.com/2009/05/yugo-nowhere.html> (20. oktober 2015).

²³⁸ Hannah Marshall, korespondenca, 1. junij 2014.

²³⁹ »Foto: Fičo je avto za zaljubljene«. *24ur.com* (komentar uporabnika »jpravli19«, 26. marec 2011). Dostopno prek: <http://www.24ur.com/ekskluziv/zanimivosti/foto-fico-je-avto-za-zaljubljene.html> (15. oktober 2015).

²⁴⁰ Karanović, »Časovi vožnje«.

²⁴¹ Mandić, *Mitologija svakidašnjeg života*, 17.

²⁴² Jergović, Miljenko. 2015. »Fiči, 60 godina«. *Jergovic.com*, 13. april. Dostopno prek: <http://www.jergovic.com/ajfelov-most/fico-60-godina> (11. oktober 2015).

²⁴³ Živković, »Little Cars that Make Us Cry«, 126.

LITERATURA

Ballard, James Graham.

1973. *Trk*. Ljubljana: DZS.

Banham, Reyner.

1971. *Los Angeles: The architecture of four ecologies*. New York: Penguin, citirano v Anne Friedberg. 2002. »Urban mobility and cinematic visuality: The screens of Los Angeles – Endless cinema or private telematics«. *Journal of Visual Culture* 1 (2): 183–204.

Barthes, Roland.

1973. *Mythologies*. New York: Noonday Press.

Bellu, René.

1979. *Toutes les Citroën, des origines à nos jours*. Editions Delville.

Bennett, Jane.

2010. *Vibrant matter, A political ecology of things*. Durham, London: Duke University Press.

Berardi, Franco.

2011. *After the future*, ur. Gary Genosko in Nicholas Thoburn. Oakland: AK Press.

Berdahl, Daphne.

2001. »'Go, Trabi, Go!': Reflections on a car and its symbolization over time«. *Anthropology and Humanism* 25 (2): 131–134.

Boym, Svetlana.

2001. *The Future of nostalgia*. New York: Basic Books.

2008. »Ruinophilia: appreciation of ruins«. *Atlas of transformation*. Dostopno prek: <http://monumenttotransformation.org/atlas-of-transformation/html/r/ruinophilia/ruinophilia-appreciation-of-ruins-svetlana-boym.html> (3. november 2015).

Brovinsky, Boris.

2001. »Etika konserviranja in restavriranja tehniške dediščine«. V *Priročnik, Muzejska konservatorska in restavratorska dejavnost*, ur. Zoran Milić, 1–8. Ljubljana: Skupnost muzejev Slovenije. Dostopno prek: <http://www.sms-muzeji.si/C/Items/1031?cat=4> (11. oktober 2015).

2010. »Tam v Mariboru, kjer delajo tovornjake. Od licence do lastnega programa vozil«. V *Mesto in gospodarstvo, Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju*, ur. Željko Oset, Aleksandra Berberih Slana in Žarko Lazarević, 393–416. Maribor: Inštitut za novejšo zgodovino in Muzej narodne osvoboditve Maribor.

Buden, Boris.

2012. *Zona prelaska. O kraju komunizma*. Beograd: Fabrika knjiga.

Callon, Michel, John Law in John Urry, ur.

2004. »Absent presence: Localities, globalities and methods«. Posebna izdaja *Society and Space* 22.

Castells, Manuel.

2002. *The Internet galaxy, Reflections on the internet, business, and society*. New York, Oxford: Oxford University Press.

Dobrivojević, Ivana.

2009. »Svi u fabrike! Instant industrijalizacija u Jugoslaviji 1945–1955«. *Istorija 20. veka* 2 (2009): 103–114.

Duda, Igor.

2010. *Pronađeno blagostanje, Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*. Zagreb: Srednja Europa.

Edensor, Tim.

2002. *National identity, popular culture and everyday life*. Oxford: Berg.

2005. »Identity: Representation, 89geography and edriving practice«. V: *Automobilities*, ur. Mike Featherstone, Nigel Thrift in John Urry, 101–120. London: Sage.

Fava, Valentina.

2011. »The elusive people's car: Imagined automobility and productive practices along the 'Czechoslovak road to socialism' (1945–1968)«. V *The Socialist Car, Automobility in the Eastern Bloc*, ur. Lewis H. Siegelbaum. Ithaca: Cornell University Press.

Featherstone, Mike, Nigel Thrift in John Urry, ur.

2005. *Automobilities*. London: Sage.

Freund, Peter in George Martin.

2009. »The social and material culture of hyperautomobility: 'Hyperauto'«. *Bulletin of science technology & society*, 29 (6): 476–482.

Friedberg, Anne.

2002. »Urban mobility and cinematic visuality: the screens of Los Angeles – endless cinema or private telematics«. *Journal of visual culture* 1 (2): 183–204.

Hagood, Jonathan D.

2006. »Why does technology transfer fail? Two technology transfer projects from Peronist Argentina«. *Comparative Technology Transfer and Society* 4 (1): 73–98, citirano v Miljković,

Marko. 2014. »Kako se kalio 'fiča': jugoslovenski radnici i italijanska tehnologija u Crvenoj zastavi, 1955.–1962«. *Narodna umjetnost* 51 (2) :71–94.

Heidegger, Martin.

1962. *Being and time*. New York: Harpers and Row, citirano v Gunning, Tom. 2003. »Re-newing old technologies: Astonishment, second nature, and the uncanny in technology from the previous turn-of-the-century«. V *Rethinking media change: The aesthetics of transition*, ur. David Thorburn in Henry Jenkins. Cambridge: MIT Press.

Hofman, Ana.

2015. *Glasba, politika, afekt, Nova življenja partizanskih pesmi*. Ljubljana: Založba ZRC.

Huyssen, Andreas.

1995. *Twilight memories, Marking time in a culture of amnesia*. New York: Routledge.

Knežević, Predrag.

1965. *Fičin bukvar*. Beograd: Beograd Press.

Kracauer, Siegfried.

1997. *Theory of film: The redemption of physical reality*. Princeton: Princeton University Press.

Latour, Bruno.

1999. *Pandora's hope, Essays on the reality of science studies*. Cambridge, London: Harvard University Press.

Ledeneva, Alena V.

1988. *Russia's economy of favours: Blat, networking, and informal exchange*. Cambridge: Cambridge University Press.

Mandić, Igor.

1976. *Mitologija svakidašnjeg života*. Reka: Otokar Keršovani.

Matošević, Andrea.

2011. *Pod zemljom. Antropologija rudarenja na Labinštini u XX. stoljeću*. Zagreb: Institut za etnologiju i folkloristiku i Sveučilište Jurja Dobrile u Puli.

Miljković, Marko.

2013. »Western technology in a socialist factory: the formative phase of the Yugoslav automobile industry, 1955–1962«. Magistrska naloga. Budimpešta: Cold War History Research Center, Corvinus University. Dostopno prek: http://www.coldwar.hu/html/en/publications/Marko_Miljkovic_-_Western_technology_in_a_socialist_facotry.pdf (13. oktobar 2015).

2014. »Kako se kalio 'fiča': jugoslovenski radnici i italijanska tehnologija u Crvenoj zastavi, 1955.–1962.«. *Narodna umjetnost* 51 (2): 71–94.

Miller, Daniel.

2001. *Car Cultures*. London: Bloomsbury Academic.

Moškon, Marjan Ivan.

2012. »Kolesje napredka IMV«. V *Uf, industrija! Mrežni razstavni projekt Evropske prestolnice kulture Maribor 2012*, ur. Aleksandra Berberih-Slana, Lilijana Stepančič in Marjan Matjašič. Maribor: Muzej narodne osvoboditve.

Petrović, Tanja.

2013. »Museums and workers: Negotiating industrial heritage in the former Yugoslavia«. *Narodna umjetnost* 50 (1): 96–120. Dostopno prek: <http://hrcak.srce.hr/file/155008> (20. oktober 2015).
2013. »The past that binds us: Yugonostalgia as the politics of future«. V *Transcending fratricide: political mythologies, reconciliations, and the uncertain future in the former Yugoslavia*, ur. Srdja Pavlović in Marko Živković, 129–147. Baden-Baden: Nomos.

Pinch, Trevor in David Reinecke.

2009. »Technostalgia: How old gear lives on in new music«. V *Sound souvenirs: Audio technologies, memory, and cultural practices*, ur. Karin Bijsterveld in José van Dijck, 152–166. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Pogačar, Martin.

2014. »Digital heritage: co-historicity and the multicultural heritage of former Yugoslavia«. *Dve domovini* 39: 111–124.
2006. »Mikro-Yuniverzum : Grlom u jagode, Jagode u grlu : Srđan Karanović«. *Časopis za kritiko znanosti* 34 (224): 112–123.
2011. »Predvajaj svojo preteklost: YouTube in vernakularne digitalizacije jugoslovanske preteklosti«. V *Politike reprezentacije v Jugovzhodni Evropi na prelomu stoletij*, ur. Tanja Petrović, 279–311. Ljubljana: Založba ZRC.

Pusca, Anca.

2010. »Industrial and human ruins of postcommunist europe«. *Space and culture* 13 (3): 239–255.

Schult, Ulrike.

2014. »Social fragmentation of industrial workforces. Yugoslav motor vehicle industry during self-managed socialism«. *Südost-Forschungen* 73: 351–373.

Sheller, Mimi.

2004. »Automotive emotions: Feeling the car«. *Theory culture & society* 21 (4–5): 221–242.

Siegelbaum, Lewis H., ur.

2011. *The Socialist car, Automobility in the Eastern Bloc*. Ithaca: Cornell University Press.

Stepančič, Lilijana.

2012. »Kar šteje, pušča sledi«. V *Uf, industrija! Mrežni razstavni projekt Evropske prestolnice kulture Maribor 2012*, ur. Aleksandra Berberih-Slana, Lilijana Stepančič in Marjan Matjašič. Maribor: Muzej narodne osvoboditve.

Stiegler, Bernard.

2015. *What makes life worth living: On pharmacology*. London: Polity Press.

Todorov, Vladislav.

1994. *Red square, black square. Organon for revolutionary imagination*. Albany: State University of New York Press, citirano v Siegelbaum, Lewis H. 2008. *Cars for comrades, The life of the Soviet automobile*. Ithaca, London: Cornell University Press.

Todorović, Jovan B.

2009. *Beograjski fantom* [dokumentarni film]. Beograd.

Velikonja, Mitja.

2009. *Titostalgia: A study of nostalgia for Josip Broz*. Ljubljana: Mirovni inštitut, Ljubljana.

Vodopivec, Nina.

2007. »Reprezentacije tekstilne industrije: socialistični projekt in postsocialistična transformacija«. *Prispevki za novejšo zgodovino* 47 (1): 199–213.

Zielinski, Siegfried.

1999. *Audiovisions. Cinema and television as entr'actes in history*. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Žanić, Ivo.

1993. *Smrt crvenog fiće: Članci i ogledi 1989–1993*. Zagreb: Studio grafičkih ideja.

Živković, Marko.

2014. »Little Cars that Make Us Cry: Yugoslav Fića as a Vehicle for Social Commentary and Ritual Restoration of Innocence«. V *Vehicles: Cars, canoes, and other metaphors of moral ambivalence*, ur. David Lipset in Richard Handler, 111–132. Oxford, New York: Berghahn Books.

SEZNAM FOTOGRAFIJ IN GRAFIK

Naslovnica

Foto: Mare Mutić.

Predlist

Promet v Ljubljani, maj 1960. Foto: Jerala, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 1, 2

Foto: Mare Mutić.

Stran 6

Otroci in avto. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 8

Vzdrževanje fičkov, 1965. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 13

Fičko pred staro hišo v okolici Ljubljane, 1960-a. Foto: Edi Šelhaus, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 21

Otroci, stari avti, »kronorezistenca«. Foto: Martin Pogačar.

Stran 24

Cesta bratstva in enotnosti, delegacija na vožnji. Foto: neznan, hrani: Muzej istorije Jugoslavije.

Stran 30

»Ura«. Foto: Martin Pogačar.

Stran 32, 33

Ljubljana, september 1965. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 35

Gradnja nove proizvodnje, Kragujevac, 1970. Foto: neznan, Hrani: Muzej istorije Jugoslavije (zgoraj); Crvena zastava, Kragujevac, 1964. Foto: Joco Čermak, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (spodaj).

Stran 42

Na razstavnem prostoru pred tekstilno šolo so razstavljali avtomobile Zastava Fiat 600, pred njimi vrsta mopedov tovarne Tomos, 29. in 30. 7. 1960. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 43

Mednarodna razstava motorjev in motornih vozil na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani, 11.–19. 6. 1960. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (zgoraj); Maj 1963. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (spodaj).

Stran 48

Proizvodna linija, Crvena zastava, Kragujevac, marec 1964. Foto: Joco Čermak, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (zgoraj); Crvena Zvezda, Kragujevac, marec 1964. Foto: Joco Čermak, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (spodaj).

Stran 49

Crvena zastava po bombardiranju, 1999. Foto: neznan, hrani: Zastava Automobili.

Stran 62

Foto: Tanja Radež.

Stran 68, 69

Fički pripravljani za prodajo, Ljubljana, december 1970. Foto: Rudi Paškulin, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 87

Foto: Mare Mutić, za napovednik Delove priloge Kult, jesen 2006.

Stran 88

Foto: Tanja Radež.

Stran 90, 91

Fičko pred novogradnjo, Ljubljana, december 1958. Foto: Edi Šelhaus, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 95

Strukturiranje pogleda ideologije (zgoraj); Tito si ogleduje nov izdelek jugoslovanske avtomobilske industrije (spodaj). Foto: neznan, hrani Muzej istorije Jugoslavije.

Stran 98

Prihod na morje, 1960-a (zgoraj); Dedov Fiat 600, v družinski mitologiji, fičko. Foto: avtorjev arhiv.

Stran 101

Smučanje na plazu pod Vršičem in kopanje v morju v istem dnevu, 1960-a. Foto: Edi Šelhaus, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (zgoraj); Na Tartinijevem trgu v Piranu, 1960-a. Foto: Edi Šelhaus, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (spodaj).

Stran 111

Ob letalskem mitingu v Ljubljani 16. julija 1961. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (zgoraj); Ob svetovnem prvenstvu v hokeju, skupina A, Ljubljana 1966. Foto: Edi Šelhaus, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (spodaj).

Stran 112

Ljubljana, februar 1963. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (zgoraj); Ljubljana, Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (spodaj).

Stran 113

Pred Kinom Sloga, marec 1965. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 114

Zmajski most, Ljubljana, 1965. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (zgoraj); Trg revolucije, Ljubljana, maj 1965.

Stran 115

Natočiti je treba gorivo, julij 1963. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (zgoraj); Pri samopostrežni trgovini Prehrana v Ljubljani, 11. 8. 1961. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije (spodaj).

Stran 118

Po nesreči, september 1965. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije; Dirke leta v Škofji Loki, 1959. Foto: Edi Šelhaus, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 139

Foto: Pitura tim, 2014.

Stran 146, 147

Jože Hribar, motor in značka njegovega fička in izbor miniatur, 2015. Foto: Mare Mutić.

Stran 149

Predelave miniaturo. Foto: Tomaž Alauf.

Stran 153

Brecljevanje v Cankarjevem domu, 2012. Foto: Tina Glavič.

Stran 155

Grafika: Darko Miladinović.

Stran 157

Identifikacija fička Petra Igrutinovića, 2013. Foto: Martin Pogačar.

Stran 162, 163

Stara Ljubljana, pred mestno hišo, 1970-a. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 170

Fičko v Muzeju avtomobilizma in vrt muzeja, Beograd; fičko in turizem, Kragujevac, 2013 (zgoraj); detajli fička Petra Igrutinovića (spodaj), Kragujevac, 2013. Foto: Martin Pogačar.

Stran 171

V garaži pri Petru Igrutinoviću (zgoraj); fičko na obeležju pred tovarno (spodaj), Kragujevac, 2013. Foto: Martin Pogačar.

Stran 175

Petar Igrutinović, njegov fičko in potrdilo o statusu starodobnika, Kragujevac, 2013. Foto: Martin Pogačar.

Stran 180, 181

Zbor ljubiteljev fičkov pred Muzejem zgodovine Jugoslavije, Beograd, oktober 2015. Foto: Bojan Rakonjac.

Stran 188, 189

Za ostalgike in ruinofile. Foto: Mare Mutić.

Stran 195

Retro-futuristični fičko. Foto: Nikola Konatar.

Stran 198

Hannin fičko od avtovleke pri Trstu, Azurne obale in relija starodobnikov do serviserja v Londonu. Foto: Hannah Marshall, Lisa Rodd.

Stran 204, 205

Jugoslovanska avtomobilska krajina na tednu smučarskih poletov v Planici, 22. in 24. 3. 1963. Foto: Miha Dariš, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 211

Za ruinofile in za konec. Foto: Mare Mutić.

Stran 212, 213

Očistimo ga, februar 1964. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Stran 239, 240

Foto: Mare Mutić.

Zalist

Nova Gorica, november 1965. Foto: Marjan Ciglič, hrani: Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Zadnja platnica in fotografije na plakatih

Foto: Mare Mutić.

IMENSKO IN STVARNO KAZALO

afektivnost, 19, 25, 26–28, 70, 73–74, 102–103, 117, 124, 126, 135, 164, 166, 183, 206, 208

Alauf, Tomaž, 145, 148

Andelković, Snežana, 172–176

avtomobilizacija, 29

motorizacija, 10, 40, 46, 51, 71, 124, 177

druga svetovna vojna, 36, 41–44, 196

SFRJ, 44, 45–47, 53–55

post-Jugoslavija, 47–50

avtomobilnost, 24–26, 92, 93

avtomobilska krajina, 24, 34, 47, 51, 56–61

emocionalna sociologija, 26

avtomobilska industrija, 17, 36–37, 44–46, 79, 83, 93

British Motor Company, 53

Zavodi Crvena zastava, *glej* Crvena zastava

DKW, 53, 107

Industrija motornih vozil (IMV), 53, 177

Lada, 14, 58

Renault, 44, 53, 60

Revoz, 53

Tovarna avtomobilov Maribor (TAM), 54–55

Barthes, Roland, 184, 194

Bennett, Jane, 18, 23, 73, 206

Božinović, Jovan, 174

Brecelj, Marko, 151

Brovinsky, Boris, 167, 178

Broz Tito, Josip, 45, 54, 102, 172, 196

Callon, Michael, 25

Crvena zastava,

Yugo 45, 47, 82, 97, 130

Zastava 101 (stoenka), 29, 47, 82, 97, 130, 172

Zastava 1300, 47, 97, 104

Zavodi Crvena zastava, 41–50, 176

Cvitković, Jan, 105–106

Čap, František, 103–104

časovna sploščitev, 102, 137

dediščina, 10, 25, 34, 40, 52–55, 94, 124, 131, 144–147, 177

socialistična, 152

standard, 74, 167, 178, 191

tehniška, 72, 83, 126, 152–156, 164–167, 169, 178, 185, 207–208

Deržaj, Marjana, 104

digitalni mediji, 71, 116, 119–141

Avtoslavija, 124–126

Fičo, 134

forum, 37, 120, 126, 191, 193

Naša Jugoslavija, 58

Pitura, 137–141

rdeči fičo, 128–129

Rdeči fičo priporočja, 120, 123

Top gir Jugoslavija, 130

Zastava Automobili, 136–137

družinske pripovedi, 96–99

Duša, Zdravko, 62

Eurovision Lab, *glej* Purg, Urška

Fiat, 9, 41, 44–47, 50

Fiat 600, 45, 97, 190

Fiat-Chrysler, 50

Fičkov abecednik, 77–82

film (kinematografija, cinematično), 16, 36, 50, 55, 92–93, 103–106, 110, 121, 128, 169

avtomobil, kino, 103

avtomobil, vlak, 93

Na vrat na nos (Grlom u jagode), 107–110

Nacionalni razred, 104

Naš avto, 103

Od groba do groba, 105

suspenzija neverjetja, 128

Zmaga ali kako je Maks Bigec zasukal kolo zgodovine, 55

formiranje odziva, *glej* Huyssen, Andreas

generacijski razkorak, 83, 109–110, 152, 164

Giacosa, Dante, 45

glasba, 103, 110, 116–117

Aerodrom, 127

Atheist rap, 59

Krajcarji, 192

- Magnifico, 15, 152
 Rambo Amadeus, 14, 52
 Rundek, Darko, 99
 Hribar, Jože, 143–144
 Huysen, Andreas, 22
 Igrutinović, Petar, 173–174
 industrializacija, 37, 44–46, 142, 164, 166, 167
 Jergović, Miljenko, 209
 JUS, jugoslovanski standard, 152–156
 Kadarjan, Danijel, 83
 Kadarjan, Mirče, 44
 Knežević, Predrag, *glej Fičkov abecednik*
 Konatar, Nikola, 192–194
 Kracauer, Siegfried, 36
 Kragujevac, 41, 44–46, 147, 168, 172
 krajina,
 avtomobilska, 24, 47, 56, 94
 medijska, 16, 209
 Kurir Fića, 70
 Law, John, 25
 ljubitelji, ljubiteljstvo, 26, 40, 73–74, 120, 124–125, 131, 164, 178
 restorativci, 183–187
 retro-futuristi, 191–194
 Lošić, Saša, 154
 Mandić, Igor, 10, 26, 41, 138, 141, 206
 Marković, Goran, 104
 Marshall, Hannah, 158, 187, 196–203
 materializem, 18, 34, 126, 193, 208
 srečanja, 18, 164
 vitalni, *glej* Jane Bennett
 mediji, 25, 34–35, 57, 71, 92–93, 102, 117, 119, 128
 Miladinović, Darko, 152–154
 Miladinović, Marko, 154
 Miljković, Marko, 41, 45,
 Milutinović, Miroslav, 82
 muzej, 39, 164, 166, 167, 168
 gverilski, 186, *glej tudi* ljubitelji, ljubiteljstvo
 konserviranje, 166
 Muzej avtomobilizma Beograd, 168–169
 Muzej novejšje zgodovine Slovenije, 147
 Muzej Zastavnih avtomobilov, 172–177
 nostalgija, 22, 58, 70, 102, 141, 142–151, 154, 156
 ostalgija, 10, 34, 184, 207
 tehnostalgija, 58, 61, 70–76
 Novačić, Dejan, 94
 Petrović, Tanja, 165
 postsocializem, 12, 26, 55, 72, 121, 152, 154
 predmet, 12, 17–22, 26–28, 40, 57, 154, 166, 183–184, 193
 avtomobil, 34
 predmetno pomanjkanje, 156
 prisedanjanje, 22–25, 36, 70, 74, 94, 130, 142, 166, 209
 Purg, Urška, 79
 Radež, Tanja, 10, 84
 ruinofilija, 167
 Sheller, Mimi, 24, 28
 Simjanović, Zoran, 104
 tehnologija, 19, 20–22, 73, 75, 107–108
 afekt, 73–74, *glej tudi* afektivnost
 televizija, 103, 110, 116, 128
 Kocka, kocka, kockica, 117
 Na vrat na nos, 107–110
 Odprava zelenega zmaja, 106
 Zgodba o fičku, 116–117
 Tito, *glej* Broz Tito, Josip
Uf, industrija!, 165, 177
 Ujević, Tin, 26
 Zastava 750, *glej tudi* Crvena zastava, 70, 122, 127, 135, 190
 miniature, *glej* Hribar, Jože; Alauf, Tomaž
 oblikovanje, *glej* Miladinović, Darko
 tehnični podatki, 75
 umetnost, *glej* Breclj, Marko
 Zielinski, Siegfried, 20
 Žanić, Ivo, 128–129
 Žbogar, Dušan, 183, 187
 Živković, Marko, 103, 120, 179, 199, 210

KULTURNI SPOMIN, knjiga 5
Urednica zbirke **Tanja Petrović**

FIČKO PO JUGOSLAVIJI *Zvezda domačega avtomobilizma med cestami in spomini*

Avtor **Martin Pogačar**

Rezencenti **Jure Gombač, Oto Luthar in Peter Stanković**
Posamezni prispevki **Zdravko Duša, Hannah Marshall in Tanja Radež**

Jezikovni pregled **Tadej Turnšek**
Fotografije **Tomaž Alauf, Marjan Ciglič, Joco Čermak, Miha Dariš, Tina Glavič, Jerala, Nikola Konatar, Hannah Marshall, Mare Mutić, Muzej istorije Jugoslavije, Muzej novejšje zgodovine Slovenije, Rudi Paškulin, Martin Pogačar, Bogo Primožič, Bojan Rakonjac, Lisa Rodd, Edi Šelhaus, Zastava auto**

Oblikovanje **Tanja Radež**
Prelom **Biro 11**
Izdajatelj **Inštitut za kulturne in spominske študije ZRC SAZU**
Za izdajatelja **Tanja Petrović**
Založnik **Založba ZRC, ZRC SAZU**
Za založnika **Oto Luthar**

Tisk **Medium, d. o. o.**
Naklada **400**

Prva izdaja, prvi natis. / Prva e-izdaja.

Knjiga je izšla s podporo Javne agencije za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije na razpisu za sofinanciranje izdajanja znanstvenih monografij v letu 2015.

© 2016, **Inštitut za kulturne in spominske študije, Založba ZRC, ZRC SAZU**

Vse pravice pridržane. Noben del te izdaje ne sme biti reproduciran, shranjen ali prepisan v kateri koli obliki oz. na kateri koli način, bodisi elektronsko, mehansko, s fotokopiranjem, snemanjem ali kako drugače, brez predhodnega pisnega dovoljenja lastnikov avtorskih pravic.

Knjiga je prosto dostopna tudi v elektronski obliki (pdf), ISBN 978-961-254-917-6,
COBISS.SI ID=285012480.

<http://zalozba.zrc-sazu.si/p/1160>



zbirka
kulturni
spomin



CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

719:629.331(497.1)

POGAČAR, Martin

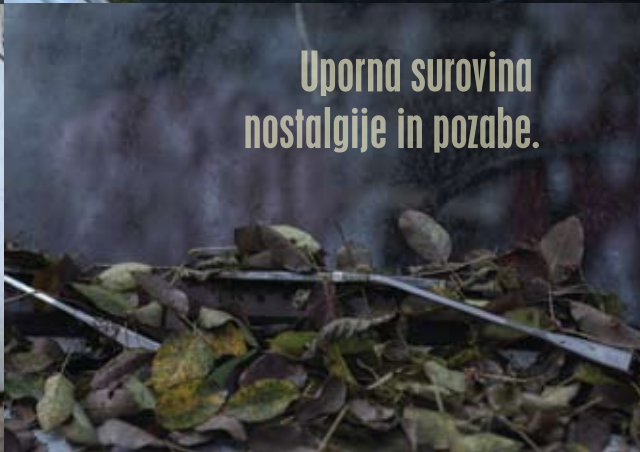
Fičko po Jugoslaviji : zvezda domačega avtomobilizma med cestami in spomini / Martin Pogačar
; [fotografije Tomaž Alauf ... et al.]. - 1. izd., 1. natis. - Ljubljana : Založba ZRC, ZRC SAZU, 2016. -
(Zbirka Kulturni spomin, ISSN 2232-3872 ; knj. 5)

ISBN 978-961-254-916-9
285012224



Stari avti skrivajo sledi »rajzenfibra«,
vonj pregretega robidovja ob cesti,
izgubljene zvoke dežnih kapelj
in ritmičnega pomikanja brisalcev.





Uporna surovina
nostalgije in pozabe.





Ko je dasa u ekstazi,
kada preko stotke gazi?

Nacionalna klasa, 1979





Malo kaučuka i željezni pancir,
ogradišći srce od umrlog mesa
ja odbijam polet životnih tjelesa;
najzad postah svoj vlastiti banker
i movam po asfaltu srca
elektromagnetizovana.

Autom kroz korzo, Tin Ujević, 1932





zbirka
kulturni
spomin



ZALOŽBA
Z R C



FIČKO PO JUGOSLAVIJI



Zakaj se nam zdijo stari avtomobili tako privlačni, da nekateri pod njimi ležijo dolge ure, drugi nežno gladijo sveže položčeno pločevino, tretji pa s karoserije luščijo nabuhlo rjo in mah? Nosijo s seboj ostanke popularne kulture, slave, poguma, avanturizma, mladosti in upornišтва? Sledi šmira in vonja po bencinu?

Življenje fička po Jugoslaviji odpira vrsto vprašanj o »sfriziranih« spominih na našo jugoslovansko preteklost, pa tudi o zanimivi zgodovini ter dediščini tehnike in industrije.

Vklopimo brisalce (če bodo le delovali) in obrišimo kaplje (n)ostalgije. Odprimo pokrov, pogledjmo v mašino tega fenomena. Poskusimo ugotoviti, zakaj je najpopularnejši domači avto danes eden glavnih označevalcev preteklega obdobja ter predmet, ki odstira pogled tako na luknjičavost kot na vztrajnost materiala in spomina.

22 EUR



9 789612 549169