



MOJA RALLYE ŠPORTNA KARIERA IN MARATONSKI RALLYE TOUR D EUROPE 1972

Karel Ferlež

SLIKA NA DVORIŠČU TOMOSA

Skrbno shranjen račun Tovarne Motornih vozil TOMOS KOPER izkazuje, da sem avtomobil znamke TOMOS-CITROEN tip AZL prevzel v Kopru dne 26. 1. 1965.

Tako sem postal lastnik svojega prvega vozila, ki sem ga skoraj devet mesecev od naročila in predplačila tako težko pričakoval. Prej še nikoli nisem sedel za volanom Spačka, saj sem se vanj zaljubil, že takoj, ko sem ga prvič v živo videl leta 1963 pri dobrem znancu v svojem domačem kraju. Ta ga ni mogel prehvaliti, kako mu dobro služi na vseh terenih, saj je bil zdravnik in je svoje vozilo uporabljal tudi za obiske bolnikov na domu. Vsi, ki smo tisti dan prišli po naročene Spačke, nismo imeli nobene možnosti izbirati med pripravljenimi vozili na dvorišču tovarne Tomos, saj so se vsi bleščali v popolnoma enaki modri barvi. Kaj drugega pa itak nisi vedel preverjati, saj so bili zaklenjeni in skladiščnik, ki se je pripeljal z belim fičkom, ti je dal ključ v roko od prvega Spačka, ki je bil na vrsti pripravljen za prevzem. Podpisal si mu prevzemnico in po kratkem navodilu, kaj pomeni kateri od tistih par gumbov in vzvodov ter kako vžgeš motor in kakšni so hodi prestavne ročice, ki se mi je zdela še najbolj podobna ročaju dežnika, sem se usedel za volan, potegnil čok ter vzvod starterja in

ko je motor zaropotal, sem uspešno vtaknil v prvo - možak je pokimal, da je vse OK ter nakazal, da se naj odpeljem, saj so čakali že drugi kandidati za prevzem Spačkov.

Malce nenavadnega pretikanja se hitro navadiš in že sem začel uživati v vožnji celo tako, da sreče in veselja ni mogoče opisati. Čez Črni Kal je Spaček potegnil vse ovinke v drugi, ostalo pa v tretji prestavi povsem z lahkoto, saj je bil pri mojih 60 kilogramih avto skorajda prazen, povrhu vsega sem pa zaradi evforije še celo pozabil v Kopru natočiti gorivo. Tomosov možak me je sicer opozoril, da je v vsakem avtu samo dva litra goriva, vendar sem zvozil brez problema do Petrola v Kozini, verjetno pa bi šlo celo do Postojne... To bo zares varčna vožnja, sem takoj ugotovil in modroval sam s sabo. Po dveh urah in pol sem tako kot s kakšnim drugim vozilom normalno prispel v svoj rodni kraj Šentjur pri Celju. Mojega očeta, ki je bil tudi navdušen avtomobilist in motorist, je zanimalo vse po vrsti. Seveda si je najprej ogledal tisto veliko praznino pod pokrovom motorja, kjer se je skrival majhen in nenavaden zračno hlajen strojček, ki ga je prepričal takoj, ko sva se namestila v udobne sedeže, zaprla vrata in se odpeljala po bližnji cesti v strmino, katero je dovolj dobro poznal, da je lahko ocenil, kako

pelje to nenavadno čudo v hrib. Takoj je dal zelo dobro oceno in še dodal, da ga ta mali avto preseneča in zaželel mi je vso srečo pri vožnji z mojim novim Spačkom. Tudi mamu sem malo zapeljal naokrog, ki se prav tako ni mogla načuditi kako fajn to vozilce gladko teče celo po makadamski cesti, pa kako udobna je vožnja, pa kako vse diši po novem itd.

Kljub temu, da se je vreme pripravljalo na sneženje, sem seveda želel še isti dan pokazati svoje novo vozilo moji izbranki, ki je živela v Prevaljah na Koroškem. V Velenju je pričelo snežiti, bilo je mrzlo in cesta je postajala gladka ter ledena. Nove michelinke so opravljale svoje delo in v Hudi luknji, ko je cesta zares ovinkasta, se nisem mogel načuditi kako je avto čudovito vodljiv in kako ga prav nič nikamor ne zanaša, čeprav sem vozil tako kot da cesta ni ledena. Hotel sem se prepričati kakšno je cestišče, zato sem se ustavil in ko sem stopil ven, mi je spodrsnilo, da sem telebnil kot snop in tedaj sem ugotovil, da ta avto pelje po ledu tako fantastično, da se sploh ne zavedaš, kakšni so pogoji na cestišču.

Skozi Slovenj Gradec je takrat še vodila železniška proga, bil je že večer, ko mi je tik pred železniško postajo zelo vihravo z roko mahala neka ženska. Mislil sem, da štopa, vendar nisem začel zavirati, saj bi se najverjetneje ustavil prav na železniških tirnicah. Prav takrat, ko sem progo že prevozil, je tik za mano nekaj strahovito zaropotalo in v vzratnem ogledalu sem videl parno lokomotivo ter kako so naenkrat tresnile zapornice navzdol. Očitno je železničar, ki bi moral spustiti zapornice pravočasno, zaspal in ko ga je predramil ropot vlaka, jih je hitro, vendar prepozno spustil dol. Seveda sem ustavil in se šel pogovoriti z železničarjem. Ta se je zelo opravičeval, jaz pa sem mu rekel, da v kolikor bi mene tukaj povozil vlak, on zagotovo nikoli več ne bi vršil te službe in da se naj tega zaveda vse svoje življenje, pa da mi je lahko hvaležen, ker ga ne bom ovadil pri JDŽ.

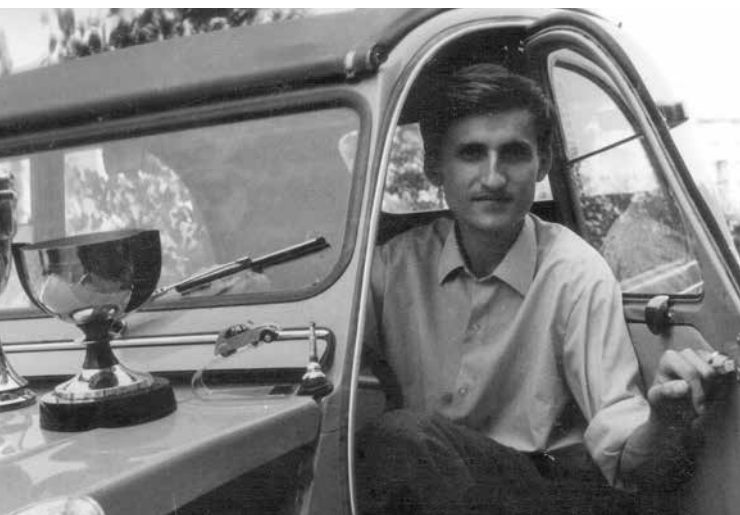
Ko sem na cilju v Prevaljah povedal, kaj sem doživel, smo razmišljali, da me je rešilo zagotove smrti pri prvi vožnji s Spačkom ravno to, da nisem reagiral na tisto mahanje

z zaviranjem, saj bi me pri bolj počasni vožnji zadela lokomotiva. Moj angel varuh me je kasneje na raznih poteh in tekmovanjih še večkrat obvaroval – zato lahko sedaj ta dogodek opisujem sam, sicer pa bi bil zagotovo objavljen v kroniki nesreč na Koroškem. Seveda je sledila prva naslednja vožnja nikamor drugam kot na Brezje.

Po nekaj mesecih voženj s Spačkom po tedanjih cestah sem kar hitro spoznal vse prednosti prednjega pogona ter seveda tudi to, da me pri vožnji skozi ovinke ovira vsako vozilo, ki vozi pred mano. Kmalu sem “naštudiral” taktiko, kako je mogoče močnejše avtomobile prehiteti ravno s tem, ker sem v ovinkih hitrejši. Kljub temu, da je imel ta Spačkov motor le 18 KS, sem na ovinkasti progi Velenje- Celje bil na cilju vedno prej kot tisti, ki so se odpeljali približno istočasno ali celo malo pred mano iz Velenja. Tako mi je bila skoraj vsaka vožnja v Celje nekakšen svojevrsten trening. To me je vzpodbudilo, da sem se najprej preizkusil na tedanjih “gasilskih relijih”, kjer sem kmalu začel pobirati najvišja mesta. V tistem času je tovarna Tomos tudi začela prirejati tekmovanja za vse tiste voznike, ki smo imeli veselje do raznih spretnostnih voženj s slalomom oz. z gimkano. Kjerkoli sem se pojavil s svojim Spačkom, sem odnesel domov pokal za osvojeno prvo mesto. Kot odlični sovoznik se je na relijih vedno izkazala moja žena Heidi, saj je natanko poznala moj način vožnje, nikoli je ni bilo strah in vedno je ravnala pravilno ter me seveda pravočasno opozorila na kakršnokoli ali celo nepričakovano nevarnost.



Posebne zasluge za uspehe je imela moja sovoznica tudi na tedanjih relijih Sutjeska, kjer je bil vsako leto pokrovitelj maršal Tito. Tam sva leta 1967 dosegla 1. mesto med vozniki Citroënov 2CV in prav tako 1. mesto leta 1968, hkrati pa sva dosegla še lep uspeh s 5. mestom istega leta med avtomobili kategorije do 850 ccm, kjer je tekmovalo 240 tekmovalcev iz vse Jugoslavije! Za te uspehe je bila najbolj zaslužna moja soproga s svojo odlično navigacijo (učiteljica geografije) in seveda z odličnim ravnanjem s štoparico.



Tem uspehom je vedno sledil Tomosov oddelek za moto in avtomobilski šport, prejemal sem posebne nagrade in leta 1969 sem bil povabljen v ekipo za rallye šport pri tovarni Tomos Koper. V ekipi smo imeli štiri posadke. Jaz sem vozil na nekaterih relijih Citroën 2CV, včasih tudi Citroën DYANE-6, kolega Bertok Citroën DYANE-6, Babič tudi DYANE-6 in Krašna Citroën AMI 8. Vsi smo tekmovali v nacionalnem razredu do 785 ccm. Leta 1969 je bil moj sovoznik ing. Ciril Kemperle, saj moja žena v šoli, kjer je bila zaposlena, ni mogla dobiti toliko izrednih dopustov, kot bi jih potrebovala za večdnevne relije, pa še prvega otroka sva pričakovala in bi ji dirkanje lahko škodilo.

Leta 1969 sva s Kemperlom zmagala na štirih relijih, od tega je eden štel za šampionat Jugoslavije, trije pa za republiško prvenstvo. Tako sem kot tekmovalec postal prvak Rallye prvenstva SRS 1969. Naslednje leto sem dobil pri Cimosu težjo nalogo: moral sem voziti Citroën AMI-8, in sicer zato, da bi prodaja bolje stekla, če bom tudi s tem vozilom tako uspešen kot s Spačkom oz. z Dyano.

Naloga je bila zahtevna, saj je to vozilo bilo težje približno za 200 kg. Zato sem poiskal najlažjega sovoznika, kar jih je premoglo Velenje – to je bil Vah Franc-Miran, ki je tehtal komaj 50 kg in tako sva oba skupaj obremenila AMI-ja le za dodatnih 108 kilogramov. Relijaški kolegi so naju proglasili za "Spomenik lakote" in že s to skupno težo sva imela kar nekaj prednosti v primerjavi s kolegi naše ekipe, saj je že sam Rajko Krašna tehtal kar precej več kot midva oba skupaj, vozil pa je tudi AMI-ja. Zato je leta 1970 nekaj pripomoglo to dejstvo, veliko je pomenila najina uigranost, sposobnost in sreča, da sva s težkim AMI-jem dosegla celo 6 zmag in eno 2. mesto v nacionalnem razredu do 785 ccm. Tako sem leta 1970 zopet postal prvak SRS v nacionalni kategoriji in dosegel celo 3. mesto na Rallye šampionatu Jugoslavije. Rezultat YU reli šampionata bi bil verjetno še višji, če bi nastopil na vseh relijih, vendar sva z Miranom ostala dvakrat doma zaradi rojstva mojega prvorojenca.

Zelo zanimiv je bil 5. YU rallye 1971

Za leto 1971 sva si s sovoznikom Miranom



FOTOGRAFIJA NA CILJU 5. YU RELIJA

zastavila visok cilj, kar se tiče Rallye Šampionata Jugoslavije. Pri Cimosu so mi zaradi tega cilja omogočili nastopanje tudi z vozilom 2 CV, ki je bil najlažji od vseh Citroënovih modelov. Dosegla sva 1. mesto na III. Zimskem reliju Jahorina 71 in 1. mesto na 5. Na reliju 71, ki je bil zelo zahteven, z dolžino preko 700 km, od tega preko 30% makadamskih etap s hitrostnimi preizkušnjami. Za ta reli je Cimos odredil, da vsi vozimo AMI-je in zgodil se je fantastičen uspeh, saj smo na cilju bili vsi trije lepo po vrsti: midva z Miranom sva slavila 1. mesto, naslednja dva Amija pa na 2. in 3. mestu. Najbolj zanimivo je bilo pa to, da nobeden voznik Zastave 750, ki je startal, tega relija ni končal. Odpadlo je vseh 27 tekmovalcev, večinoma zaradi okvar, nekateri pa so se razbili. Velik uspeh sva dosegla tudi v generalnem plasmanu, in sicer na 5. mestu, kar ni do tedaj uspelo še nobenemu tekmovalcu iz najnižje nacionalne kategorije.

Na reliju Kvarner 71 sem smel zopet voziti Spačka tip 2 CV-6, vendar sem pa dosegel le 3. mesto, in sicer zato, ker sem na treningu, kakšno poldruho uro pred štartom tega relija, zletel s ceste, pri čemer se je deformirala šasija. Posledično so nastale velike težave z vodenjem vozila, saj krmilni mehanizem ni več vračal koles v nulto pozicijo in je bilo treba volan dan in noč (reli je trajal dva dni) prisilno vrteti iz ene v drugo pozicijo, kar seveda pomeni izgubo kar mnogo sekund na vsaki hitrostni preizkušnji. Kljub vsemu je bilo pravzaprav 3. mesto uspeh.

Na zadnjem reliju GLISANTIN 1971 v Novem Sadu je bilo mogoče zaostanek po že

doseženih točkah še nadoknaditi in z novimi točkami doseči vodstvo. Zaradi bolezni mojega sovoznika Mirana je prisedel na sovoznikovo mesto njegov kolega iz Maribora. Vse je potekalo kot po maslu, na vseh hitrostnih preizkušnjah sem dosegel najboljše čase in na koncu sva le še pričakovala zasluženo zmago. Vendar pa na listi objavljenih rezultatov nisva bila napisana na vrhu seznama, temveč neke proti koncu s hudimi kazenskimi točkami. Spočetka sva mislila, da gre za napako pri izračunih prireditelja. Po proučitvi fiaska sem ugotovil, da je sovoznik na zaključni etapi, kamor sva prispela celo 23 minut prezgodaj, vpisal realni čas namesto idealnega, kot je bil predpisan za povprečno hitrost te etape. V parc fermé si v skladu s propozicijami lahko vstopil takoj, vendar je bilo treba vpisati v potno knjigo, kot že povedano, svoj idealni čas. Zaradi te formalne napake sem izgubil 1. mesto na tem reliju in seveda tudi prvenstvo na YU šampionatu.



Bil sem tako jezen, da sem sovoznika (ne bom ga imenoval) dostavil na železniško postajo v Novem Sadu, mu kupil karto do Maribora, pa še sendvič za na pot in se sam odpeljal domov. Skupni povratek v Maribor bi namreč zagotovo pomenil najmanj peturno prerekanje glede te njegove napake, čeprav sem bil deloma tudi sam kriv, ker nisem dovolj proučil pravilnika in sem to prepustil sovozniku, kar je vedno njegova glavna naloga. Pri sovozniku Miranu se ta spodrseljaj zagotovo ne bi zgodil. Pravzaprav bi lahko prireditelj relija glede tega tudi zamižal, saj sva bila praktično zmagovalca po vseh rezultatih. Takrat je bil v propozicijah takšen način vstopa v parc fermee prvič uporabljen in moji konkurenti so zagotovo vedeli za to past. Pa je šel ves trud po vodi...Tako mi je seštevek točk iz prejšnjih relijev kljub temu prinesel drugo mesto na reli šampionatu in postal sem Vicešampion Jugoslavije v klasi do 785 ccm za leto 1971. Bil sem pa zopet republiški prvak po seštevku točk tistih relijev, ki so šteli za Prvenstvo SRS leta 1971. S Spačkom sem na gorski dirki "Nagrada Gorjancev 71" zmagal v nacionalnem razredu do 785 ccm. Ta uspeh je bil posebna senzacija, saj so vsi drugi tekmovalci vozili Zastave 750, ki pa so imeli motorje z večjo prostornino, in sicer za 183 ccm, torej so bili močnejši in tudi nasploh bolj primerna vozila za gorske dirke. Takega uspeha ni ponovil v naslednjih letih nihče več.

CITROËN GS na rallyju TOUR d EUROPE 1972

Tako kot smo vozniki ekipe CIMOS-CITROËN vsako leto po pogodbi za rallye tekmovanja dobili nova vozila, je meni pripadal za sezono 1972 Citroën GS. Najprej sem dobil žev začetku leta testno vozilo, ki je bilo last Cimosa, z namenom, da ga dva meseca preizkušam po mili volji na naših makadamskih in asfaltiranih cestah. Ta avto je bil živo rumene barve in kjerkoli sem se z njim pojavil, se je nabralo polno radovednežev, saj tega novega Citroënovega modela še ni bilo videti na naših cestah. Med dvomesečnim testiranjem tega GS-a sem pridobil dovolj podatkov, da sem se mirno odločil za podpis pogodbe.

Aprila meseca 1972 je prišel v Koper kontingent rdečih GS-ov. Eden izmed njih je pripadal meni in prav dobro se še spominjam raztovarjanja z vlaka ter odstranjevanja zaščitnega voska, kar je trajalo poldrugo uro. Šele po tem postopku se je pokazala tista lepa rdeča barva, kateri je lepo pristajala notranjost v modri barvi z luksuzno Pallas opremo. Kar smilil se mi je ta GS ob prevzemu, saj ga je čakala zelo težka naloga.

Najprej smo se dogovarjali okrog nastopov na tekmovanjih za Rallye šampionat Jugoslavije, kakor tudi za rallye prvenstvo SRS v letu 1972. Prav takrat, ko so že potekale priprave in bi se bilo potrebno prijaviti na prva tekmovanja, pa je Citroënov direktor za prodajo avtomobilov na področju vzhodne Evrope monsieur Barbier sporočil, da s Citroënom GS to leto ne bomo nastopili nikjer, tudi v Franciji ne. Razlog za to Citroënovo odločitev je bil v tem, da je bil njihov GS prejšnje leto s strani evropskih avtomobilskih revij oziroma novinarjev in avtomobilskih strokovnjakov proglašen za Evropski avto leta 1971. To je bilo visoko priznanje in Citroënov GS se je odlično



prodajal. Ker torej vsaj še nekaj let ne rabijo nobene reklame več, so se seveda odločili, da s tem vozilom pač ne bodo šli na nobeno tekmovanje, saj bi v primeru eventualnega neuspeha lahko pokvarili ves sloves, ki so ga pridobili s tem priznanjem.

Z GS-om, ki sem ga na začetku leta testiral oz. preizkušal v različnih pogojih in že opravil kar precej treningov na poznanih cestnih odsekih ter hribovitih cestah, sem prevozil že več kot 6 tisoč kilometrov. Citroënova odločitev je bila sicer povsem logična, vendar: "Kaj pa naj storim jaz?" sem se začel spraševati. Na koncu vsake rallye sezone, oziroma do konca leta bo treba vozilo plačati tako kot vsako leto, jaz pa sem ostal praznih rok, medtem, ko so ostali kolegi naše ekipe že začeli z dirkanjem z Dyanami in Amiji. V tej situaciji imam naenkrat veliko težavo, sem razmišljal, saj lepih denarnih nagrad iz stimulacij po pogodbi za vsako zmago na relijih torej ne bo!

Domislil sem si elegantno rešitev tega problema: "Kaj pa, če grem privatno na neko tekmo brez oficijelne podpore firme CIMOS-CITROEN?" V tistih letih, vse od leta 1956, se je namreč v Evropi vsako leto odvijal maratonski rallye, imenovan TOUR d EUROPE v dolžini najmanj 13.000 km, ki ga je organiziral nemški klub ADAC. Leta 1971 je na tem reliju tekmoval Aleš Mrzel, moj dober znanec iz Ljubljane. Odšel sem k njemu na informativni pogovor. Propozicije za rallye TOUR d EUROPE 1972 je že imel, saj mu jih je prireditelj ADAC skupaj s povabilom že poslal. Dejal je, da bo to leto iz finančnih razlogov pauziral in že me je začel navduševati za ta podvig, saj da je možnost nastopa odvisna predvsem od sponzorjev. Od njega sem odšel s propozicijami v roki in naslednje dni sem že začel odpirati vrata pri mojih že poznanih sponzorjih. Podjetje GORENJE Velenje je takoj pristalo na glavno sponzorstvo, nato še SEMPERIT z Dunaja, pa predstavništvo za olje CASTROL v Ljubljani, pa LIQUI MOLLY itd. O vsem skupaj sem obvestil mojega dobrega prijatelja Darka Klariča, ki je bil takrat novinar in poročevalec za avtomobilske ter motoristične dirke pri RTV Ljubljana in seveda tudi dober voznik. Kmalu se je odločil, da gre z mano kot

sovoznik na ta težaven maratonski rallye. On je še pridobil Ljubljanske mlekarne ter nekaj manjših sponzorjev in že sva si upala odposlati prijavo prireditelju tega rallyja v Nemčijo. Uradni jeziki so bili angleščina, nemščina ter francoščina in razdelila sva si vsak svoje področje tako za komunikacijo s prirediteljem kakor za vse druge reči, ki jih je bilo treba urediti do starta; ta je bil predviden za 30. september. Celo nabava Michelinovih kart za celoten itinerer je vzela veliko časa, ker vseh nisi dobil na enem mestu, marveč jih je bilo treba iskati v različnih državah oz. knjigarnah, pa še španska viza je bila problem, saj jo je bilo treba pridobiti v Rimu, da številne druge malenkosti, ki jih je še bilo treba urediti, niti ne omenjam. S potrebnimi devizami za posamezne države me je oskrbelo podjetje Gorenje. Posebna zgodba je bila pridobitev zavarovalne police proti tretji osebi v višini enega milijona DM! Brez te ne moreš štartati, je bilo napisano v propozicijah in kopijo police si moral poslati prireditelju naprej, original pa pokazati na štartu, sicer ne greš na pot. Premije za takšno polico itak ni bilo mogoče plačati, zato sva morala s Klaričem odpreti veliko vrat pri zavarovalnicah in končno nama je polico sponzorirala zavarovalnica SAVA. Podpisnik police je verjetno ves čas rallyja molil, da se nama ne bi kaj hujšega zgodilo, sicer bi lahko odletel s svojega stolčka, saj je to naredil na lastno pest in s tem veliko tvegalo.

Obvezna "oprema" je bila tudi temna obleka in bela srajca s kravato zaradi sprejemov z banketom v Monacu, Barceloni, Lisboni, Sofiji ter na cilju v Travemüendu. To "opremo" je bilo tudi treba pokazati športni komisiji še pred vstopom v parc fermé.

Na GS-u je bilo treba pred relijem narediti kar nekaj sprememb:

Namontirali smo par dodatnih velikih Hella žarometov z dolgim snopom in par meglenk ter namestili zaščitno mrežo za vse luči in zadaj še dodatno obvezno rdečo meglenko ter seveda spredaj in zadaj rallye tablico TOUR d EUROPE 1972 s startno številko 4, kar je prireditelj ADAC poslal pozaključenih prijavah vsem 60 tekmovalcem. GS-ova notranjost je dobila na sovoznikovi strani posebno gibljivo svetilko za osvetljevanje zemljevidov in potne

knjige med nočno vožnjo. Ob volanu je bila ročica svetlobnega signala, predelana v poseben namenski signal – na ročico si moral ponoči pritisniti vsakih pet sekund, sicer so sirene močno zatrobile - torej, če si zadremal, te je prebudilo. Natančna Omega ura in štoparica sta imeli svojo konzolo na armaturi in približno dva kilograma specialnih kart, urejenih po etapah ter mapa s potno knjigo, vse to je imelo svoj prostor na sovoznikovi strani pod armaturo.

Podvozje je bilo normalno, le LHM hidravlične cevi so dobile zaščito z dodatno pločevino in karter motorja je dobil posebno močne jeklene zaščitne sanke s škrgo spredaj in zadaj - zaradi normalnega hlajenja. GS je bil polepljen pretežno z reklamami glavnega sponzorja GORENJE, firme Castrol, pa tudi še z drugimi, havbo je krasil velik Citroënov logo, vmes pa nalepka serviserja Milana Kosa iz Ločice pri Polzeli, ki je imel največjo zaslugo, da je bil GS dobro pripravljen za maratonski rallye. Manjkala seveda ni reklama firme Semperit, saj so mi sponzorirali osem pnevmatik ter nudili kompletno menjavo gum približno na polovici rallyja v Sofiji. Tudi poln prtljažnik najnujnejših rezervnih delov, vse od 5 kompletov zavornih ploščic, filtrov, svečk, pa 5 litrov specialnega olja LHM ter seveda nujno orodje in celo obe rezervni motorni glavi z ventili vred, kar je financiral serviser Milan Kos. Za zadnje sedeže ni bilo prostora, saj je bilo treba s sabo voziti dva para rezervnih koles, pa še hladilne torbe s kalorično hrano in pijačo za dolgo pot. Izza sovoznikovega sedeža je moralo ostati dovolj prostora za nagnjen položaj sovoznikovega sedeža, da bo lahko eden ali drugi počival, kadar bo potrebno. V prtljažniku se je poleg 15 litrov Castrol olja GTX in vseh rezervnih delov le še s težavo našel prostor za kanto z 20 litri goriva, pa še kovček z oblekami za sprejeme je bilo treba nekam stlačiti.

Čudež v Ločici

Tako natovorjena in opremljena sva se dva dni pred startom predstavila v Ljubljani pri RTV hiši in se odpeljala najprej do Velenja z namenom, da se poslovim od moje družine. Vendar pa je nesreča na cesti pred stanovanjskim blokom, kjer sem

stanoval, usodno botrovala nenavadnemu razpletu dogodkov. Ravno takrat, ko sem zaklepal vrata na avtomobilu, sem videl, kako je tovornjak zbil otroka, ki je obležal na cesti. Hotel sem pomagati s tem, da bi na najhitrejši način obvestil reševalce, saj sem dobro poznal najkrajšo pot in v dveh minutah bi pridrvel do reševalne postaje (telefona ni imelo vsako stanovanje, moj je bili šele v 10. nadstropju...). Planil sem v avto in športno, kot na snegu vzvratno zavrtel avto in v tej ihti pozabil, da sem bil parkiran preblizu stanovanjskega bloka. Puf! In desni prednji del je udaril ob zid tako močno, da je kolo potisnilo kardansko polos v diferencial in katastrofa je bila popolna. Takoj, ko smo obvestili serviserja Milana Kosa, kaj se je zgodilo, je prišel z vlečno službo, si ogledal situacijo in obljubil, da bo do naslednjega popoldneva GS popravljen. Vso noč je s svojimi mehaniki razdiral kompletni sprednji del avtomobila, nato pa zjutraj navsezgodaj odhitel v Črnuče, kjer je v Citroënovem konsignacijskem skladišču po spisku nabral vse od diferenciala, polosovine, nihajno vilico ter še vse druge potrebne nove dele, pa desni blatnik ter se vrnil v Ločico. V delavnici so vsi zelo pohiteli s sestavljanjem in GS je bil popoldan celo s sveže polakiranim blatnikom vred takšen, kot da se ni nič zgodilo! Glede na prejšnji dan kaj takega sploh ni bilo mogoče pričakovati, oba z Darkom sva bila nepopisno srečna in nisva se mogla nehati zahvaljevati Milanu Kosu za ta čudež, saj bi ob neuspelem popravilu morala ostati doma. Tako pa sva lahko le s štiriindvaseturnim zamikom krenila na pot proti Erbachu v Nemčiji, kjer je bil naslednji dan start relija.

Okrog treh zjutraj sva prispela v Erbach (severno od Frankfurta), kjer naju seveda v hotelu soba ni več čakala, ker je rezervacija veljala le do 22. ure zvečer. V avli hotela sva na fotelih oddremala do sedme ure zjutraj, ko smo morali vsi prijavljeni tekmovalci najprej opraviti tehnični pregled vozil. Najbolj zanimivo pa je bilo to, da je blok motorja vsakega vozila dobil s čopičem pobarvano oznako, ki je bila specialno sijajno zlate barve. To je pomenilo, da moraš na cilj rallyja prispeti z istim motorjem, čeprav je pravilnik dovoljeval vsa potrebna popravila

ter zamenjavo okvarjenih delov z rezervnimi oz. z novimi, le blok je torej moral ostati isti. Enako je veljalo seveda tudi za karoserijo, ki pa je itak označena s svojo tovarniško številko. Tehnični pregled je potekal tekoče, saj je bil vzorno organiziran – prav tako tudi vse ostale formalnosti, ki jih je bilo treba opraviti pred štartom. Na koncu so nam na prednjo šipo namestili nalepko CONCURRENT v obliki pomanjšane rallye tablice in mi izročili dve veliki rumeni nalepki s startno številko 4, ki pa si jih moral namestiti na prednja vrata sam. Organizatorji so naju spraševali, kje so ostali jugoslovanski tekmovalci, ki so bili tudi prijavljeni. Na startni listi je bilo poleg naju namreč še šest naših tekmovalnih dvojic, vendar razlogov za njihovo odsotnost nisva vedela in modro sva molčala, da je tudi nama pretilo, da ostaneva doma.

Po tehničnem pregledu in vseh opravljenih formalnostih je povsod treba oddati vozila v Parc fermé, enako tudi tukaj. Ko vozilo zapustiš, smeš v ta prostor vstopiti šele eno uro pred štartom. Kljub temu, da sva bila nenaspana, sva si ves dan v posebni dvorani z zanimanjem ogledovala množico zemljevidov vseh etap tega 13.000 kilometrov dolgega maratonskega rallyja. Na vseh stenah velike dvorane so bili razobešeni povečani zemljevidi z natančno označenimi progami posameznih etap z odebeljeno modro barvo, vse spremembe pa so bile označene z rdečo barvo. Tam, kjer je bilo več sprememb, so se tekmovalci in sovozniki kar trli in takoj si vedel, da si je treba tisto situacijo zelo natančno ogledati in v svojih mapah zadevo korigirati, sicer te lahko napake, v kolikor bi vozil po prej predvidenih poteh, drago stanejo. Tam smo bili tudi informirani, da etape po državah Alžira, Maroka in Tunisa odpadejo, ker alžirski državni organi zaradi nemirov niso mogli zagotoviti varnega poteka tekmovanja. Namesto teh etap smo dobili obvestilo, da bomo vozili po Španiji in Portugalski dvakrat, in sicer zato, da bo kvorumu dolžine maratonskega relija zadoščeno. Seveda je pa bil drugi krog po Španiji in Portugalski zelo spremenjen in prav vsega si nisva utegnila povsem natančno označiti v svojih mapah. Le najvažnejše kraje drugega kroga sva še uspela zabeležiti, saj je

bil ogled možen le do 15. ure. Po koncu ogleda sva si v hotelu privoščila kosilo, saj je bila naslednja možnost normalne prehrane šele čez dva dni, ko bo v Barceloni končana prva 2700 km dolga etapa. Uro pred startom je bil Parc fermé odprt, pristopila sva k avtomobilu in najprej ponovno prekontrolirala vse luči ter signalizacijo, pa tlak v pnevmatikah, dolil sem olje ter ogrel motor, preverila sva še vso dokumentacijo in mapo s kartami za prvo etapa, pa nama je ostalo do starta relija le še nekaj minut. Pripravljenih za start nas je bilo sedem posadk v kategoriji do 1150 ccm, tam se je nabralo tudi nekaj naših zdomcev, ki so nama še posebej toplo zaželeli veliko uspeha.



FOTOGRAFIJA NA ŠTARTU – ERBACH

Štart na prvo etapa

Kljub temu, da nama je v soboto, 30. septembra veličasten start, točno ob 17. uri in štiri minute vlival skoraj evforično moč, ko nama je direktor rallyja TOUR d EUROPE 1972 gospod Joachen Tietsch zamahnil z zastavico in sva se spustila po startni rampi navzdol, sva vendarle čutila utrujenost prebedenih noči. Obhajal naju je dvom, če bova sploh videla Španijo, saj sva v pogovoru s tekmovalci, ki so bili na treningu, izvedela, da je proga v Franciji izredno zahtevna, ker vozimo po istih poteh kakor udeleženci rallyja Monte Carlo. Do tja je še daleč, sem si mislil in prve kilometre sva vozila hitro, saj so to omogočale dobre nemške ceste. V Füssen, kjer je bila po 360 kilometrih prva časovna kontrola, sva prispela več kot pol ure pred časom.

Minila je že polnoč, ko sva zapeljala v Avstrijo. Na meji so nas obvestili, da je minulo noč v Alpah snežilo in nekateri so letne gume takoj zamenjali z zimskimi. Ker pa sem od nekega policista izvedel, da je sneg večinoma le še ob robovih ceste in le tu in tam tudi povsod, sem se odločil, da gum ne zamenjam. Izplačalo se je, saj ni bilo prehudo in zaradi prednjega pogona je šlo vse gladko in brez težav. Šele, ko smo pripeljali v Italijo, nas je na hitrostni preizkušnji čez Passo di Stelvio presenetila poledica, kar pa pri mojem načinu vožnje ni preveč pomembno, s kakšnimi pnevmatikami vozim. Pridobila sva kar nekaj časa, ki ga sicer izgubiš pri zamenjavah gum. To pa se ni dosti poznalo pri tistih posadkah, ki so imele spremstvo, saj so jim to delo opravljali mehaniki z vso opremo, ki so jo vozili v spremljevalnih vozilih. To udobje so imele vse posadke tovarniških ekip (Opel, Ford, Mercedes, Datsun, VW) in le nekateri "privatniki" smo bili prepuščeni samim sebi. Kljub temu je šlo vse gladko in v Milano sva prispela pred časom. Enourni počitek se je vsem tekmovalcem prilegel, zagotovo še najbolj prav nama.



FOTOGRAFIJA V MILANU

Prva noč je bila za nama in podnevi je šlo hitreje, bolj svežega se počutiš, kljub temu, da sva vsega skupaj že od doma naprej kar dve noči prebedela. Le vsake toliko časa, če je bila proga po italijanskih glavnih cestah jasna in navigacija kakšne pol ali tri četrt ure ni bila potrebna, sva se pri dremanju izmenjavala na desnem sedežu. V Asti so bile poulične demonstracije in policaji so nas napotili po obvoznih cestah. Ko sva prispela

do Azurne obale, bi se šla najrajši namočiti v morje, še kako bi nama prijalo! Pred vhomom v Monte Carlo so nas pričakali francoski policisti in nas pospremili do mestnega središča, kjer smo doživeli veličasten sprejem. Vsem tekmovalcem, kakor po starem običaju, so ponudili najprej kozarec šampanjca in v enournem odmoru si je bilo treba najprej nadeti svečane obleke, saj smo bili pogoščeni z bogatim ruskim bifejem v salonu Avtomobilskega kluba Monaco. Oba z Darkom sva bila srečna in zadovoljna. Nisva pričakovala, da bo do tukaj šlo vse tako gladko. Toda takrat niti slutila nisva, da bo pred nama ena najnapornejših noči, ko se bo



FOTOGRAFIJA V MONACU

vsa pustolovščina šele začela.

Ura odmora je bliskovito minila in v nedeljo, 1. oktobra ob 16. uri in eno minuto, sva zopet sedela v Citroënu GS. Jaz za volanom, Darko je vzel v roke debelo mapo z izrezanimi zemljevidi, nalepljenimi na kartonih, za kar sem doma porabil nekaj dni samo za Francijo. Prve kilometre iz Monte Carla je šlo kot po maslu. Na vseh križiščih so stali policisti, ustavljali promet, nam dajali prednost in kazali pravo pot. Toda kmalu smo bili v hribih, začelo se je mračiti, policistov ni bilo nikjer več in le najbolj vneti privrženci avtomobilskega športa, ki so stali ob progi, so pričali, da sva na pravi poti. Toda kmalu tudi teh ni bilo nikjer več. Odvisna sva bila od obcestnih kažipotov, ki pa so bili sila pomanjkljivi. Kljub natančnim zemljevidom sva kmalu ugotovila, da nekatere vasi sploh niso označene.

Že na prvih specialnih preizkušnjah nama

je postalo jasno, kaj te pomenijo. Skoraj brez izjeme so bile hitrostne, saj je organizator za posamezni deset ali trideset kilometrov dolgi odsek, praviloma preko gorskih prelazov, določil povprečno hitrost od 60 ali celo 80 km/h. Takšen povpreček pa je pomenil dirko celo za najmočnejše avtomobile, medtem ko smo v našem razredu nasploh takšen povpreček le poredkoma dosegli. Za nameček ceste sploh niso bile zaprte za ostali promet in kljub noči si lahko pričakoval, da ti bo izza ovinka kdo pripeljal nasproti. Toda to še ni bilo najhuje. Bolj neprijetno je bilo zaiti, saj se je že po nekaj kilometrih nepotrebne vožnje povpreček v etapi do Grenobla zvišal na 70km/h in več. Kmalu nama je bilo jasno, da bo cela dolga noč ena sam dirka, boj z minutami, kilometri in časom. Drveli smo skozi desetine krajev, od katerih mi je ostalo v spominu le nekaj imen, vse ostalo je bilo zavito v temo. Le žarometi avtomobilov so osvetljevali cesto, brnenje motorjev in cviljenje gum pa je kalilo nočno tišino.

Toda daleč najhujši je bil boj proti utrujenosti. Praktično nisva pošteno zatisnila oči že tri noči zapored. Ker sva vedela, da oba vso noč ne bova mogla ostati budna, sva se dogovorila, da medtem ko eden vozi, drugi počiva in dremlje ali celo zaspi, nato pa se zamenjava. To je bil edini način, da nekako zdrživa še to noč, podnevi bo pa že nekako šlo. Toda član posadke za volanom je imel zdaj mnogo težjo nalogo. Če je drugi malo zaspal, je bilo treba v vsakem križišču ustaviti in preveriti na zemljevidu v katero smer gre naša progna naprej. Med tem ko voziš, se spomniš vseh nasvetov proti zaspanosti. Gretje notranjosti je bilo treba izklopiti, še več - pomaga tudi odpiranje okna, da ti svež zrak malo biča v obraz. Če še to ni pomagalo, je bilo treba ustaviti in narediti par počepov in sklec. Presrečen si bil, če te je kdo od tekmovalcev višje kategorije ujel in prehitel, takrat se ga skušaš držati. Vožnja na robu zmogljivosti te zelo predrami in nekako zdržiš novih sto kilometrov. Gattieres, Col de Vence, Saint Andres les Alpes, vasi in gorski prelazi, tisoči ovinkov desno in levo. Vesel si bil vsake specialne preizkušnje, kajti takrat si skočil iz avta, v kontrolni karton ti je ura zabeležila čas in kar na vso moč si skočil nazaj v avto

in oddrvel naprej. V Grenoble sva zamudila 6 minut, bilo je ob dveh ponoči in ob osmih zjutraj je bilo treba biti v Nimesu, torej še 415 kilometrov vožnje naju je čakalo. Za volanom sva se menjavala vedno pogosteje in ko si se predramil, je bilo najpogosteje vprašanje : "Kje sva?" , pa si bil vedno razočaran, ker si mislil, da bi morala biti že dosti dlje. Dobro se še spominjam dogodka, ko sem pripeljal do nekega križišča, kjer so kar tri table nakazovale pot v kraj z imenom Sant Etienne in vsaka je kazala v drugo smer. Na eni je pisalo, da je do St. Etienna 11 km, na drugi 15 km in na tretji je pisalo 13 km. Jasno, da nisem budil Darka in seveda sem jo udaril po najkrajši poti. Vendar pa sem se pripeljal v ta kraj, kjer je bila postavljena časovna kontrola, iz napačne smeri. Moral sem obrniti, se vrniti nazaj in se odpeljati po najdaljši poti in šele tedaj so mi na kontroli potrdili, da sem prišel pravilno.

Po vseh teh zapletih sva v Nimes na časovno kontrolo prispela z nekaj več kot 30-minutno zamudo. Kljub temu sva bila vesela. Preživela sva svojo najnapornejšo noč v življenju doslej. Do Barcelone naju je čakalo še 600 km, toda bil je že dan in lažje bo zdržati, sva se tolažila. Kljub zamudi sva na prvi bencinski črpalki seveda najprej nalila gorivo, nato pa porabila še nekaj minut, da sva se na hitro umila in malo osvežila. Vsa prerojena in vesela lepših cest sva do Andore zmanjšala zamudo na vsega 11 minut zaostanka. Mejo s Španijo sva prepeljala brez komplikacij, še za potne liste naju niso vprašali. GS je deloval brezhibno in po španskih dvopasovnicah je bilo mogoče voziti zelo hitro. Le bencin in olje sva dolivala in v ponedeljek, 2. oktobra, točno ob določenem času, ko je bila ura 15 in 47 minut, sem zapeljal v časovno kontrolo v Barceloni. Zamudo sva popolnoma nadoknadila in se veselila, kajti čakala nas je prva noč odmora, prva noč spanja po štirih domala prebedenih nočeh.

Razen sprejema in banketa pri španski avtomobilski zvezi se tega velikega in lepega mesta kaj dosti ne spominjam, saj sva se takoj po obilni večerji odpravila v hotel. Ni bilo pomembno niti kakšna je bila soba, le da je postelja in na vrsti je bil še kako zaslužen počitek. Zaspala sva kot ubita.

Etapa Barcelona - Lizbona

V torek, 3. oktobra, so nama po zajtrku ostale do štarta s ciljem v Lizboni na razpolago približno štiri ure. Kakšno poldruugo uro sva porabila za ogled centra Barcelone, napisal sem nekaj razglednic s pozdravi domov, Klarič pa se je po telefonu javil časopisnim hišam in na kratko sporočil, da lahko objavijo do kod sva prispela ter da sva celo na 2. mestu v svoji kategoriji. Dve prosti uri do štarta sta bili posvečeni GS-u.



Zavorne ploščice so imele le še 20% do konca in brez pomisleka sem jih zamenjal z novimi - tako sprednje kot zadnje, saj jih na etapi po Portugalski ne bi bilo časa zamenjati. Ker sem imel že ravno zadnja kolesa sneta, sem jih prestavil naprej in prednja z opazno bolj obrabljenim profilom namestil zadaj. Sledila je še zamenjava olja in filtra ter na koncu seveda še zelo potrebno čiščenje vseh steklenih površin. Ostalo nama je še nekaj časa za ogled rezultatov po prvi etapi. Pet posadk je že odstopilo in uvrščena sva bila na 22. mesto med vsemi posadkami. Torej nisva imela le midva težav v Franciji...

Čakala nas je naslednja etapa: Barcelona - Lizbona z dolžino 2400 kilometrov z 20 specialnimi preizkušnjami. Po startu smo vozili nekaj časa ob morju vse do Tarragone, ko smo zavili v hribe. Pri 232 - tem kilometru je po itinererju sledila hitrostna preizkušnja, toda po prevoženih 10, 15 kilometrih preko te kilometraže sva zamažila štart hitrostne preizkušnje. Ko pa sva zagledala zastavice, ki označujejo kontrolo, nisva verjela svojim očem. Tam sva videla startni številki 11 in 12, ki sta startali za nama, vendar nas ti

posadki nista nikjer prehiteli. Funkcionarji so nama razložili, da sva namesto na start po napačni poti pripeljala na cilj te hitrostne preizkušnje. Ni nama preostalo drugega, kot da sva se obrnila in poiskala pravo pot, kjer sva srečala še tri tekmovalce, ki so prav tako "zašli". Eden je obrnil za nama, dva pa sta nadaljevala napačno pot. Čez pol ure sva vse pravilno zvozila, tudi hitrostno preizkušnjo v predpisanih 15 minutah. V nadaljnjih 160 kilometrih do Valencije je bila priložnost zamudo nadomestiti. Bolje je v kakšnem križišču porabiti minuto za razmislek, kot pa zaiti v napačno smer po nepotrebnem, je padla odločitev.

Tako sva v Valencijo pripeljala v predpisanem času in razpoloženje v GS-u je bilo zopet "na višini". Celotno radio sem prižgal, kar je sicer v prejšnjih situacijah bilo zelo moteče. Ure so hitro minevale in noči, ki je bila pred nama, se nisva preveč bala. Prometa na cestah skorajda ni bilo in da ne bi prišlo do novih zamud, je bilo koristno voziti zelo hitro in do polnoči sva pridelala celo več kot pol ure "rezerve". Ko sva se bližala kontroli v Santafeju, nisva nikjer videla zastavic in vozil sem naprej, kajti časa je bilo dovolj. Toda kontrole ni bilo nikjer in vedno bolj sva bila zaskrbljena, ko nama je pripeljal naproti Opel Kadet s startno številko 1. Kljub temu, da smo bili konkurenti iste kategorije, sta se ustavila in nama povedala, da kontrola ni na glavni cesti, temveč zadaj in vstran, na bencinski črpalki. Šele, ko sva se vrnila in zapeljala tja, sva ugotovila, da sva se mimo te črpalke peljala že pred dobre pol ure. Toda takrat še zastavic tam ni bilo. Nekaj minut zamude je bilo mogoče nadomestiti v nadaljevanju poti, čeprav so bile ceste slabše in tudi makadama ni manjkalo.

Skupaj z dežjem se je pričelo daniti in ilovnata makadamska cesta se je začela spreminjati v komajda še prevozno blato, podobno namočeni njivi. Prav tukaj je organizator pripravil zelo zanimivo točnostno preizkušnjo, ki je bila dolga le 6 kilometrov, povprečna hitrost pa je bila predpisana na 25 km/h. Tako kot vsem drugim, se nama je zdela ta navidezno lahka naloga nekam zelo sumljiva. V tem delu Španije, ki je že blizu Portugalske, se zaradi atlantskega vpliva zelo hitro spreminja stanje vremena in to je

organizator dobro vedel. Če bo sončno, bodo vsa vozila dvigala takšen prah, da zaradi slabe vidljivosti ne bo mogoče doseči tega povprečka, prav tako pa tudi, če pade dež, saj bo blato povzročilo še hujše težave. Kot za šalo se je tik pred to preizkušnjo ulilo kot iz škafo. Vožnja po tej razmočeni ilovici je bila praktično nemogoča. Komajda rahlo navkreber, pa te je nosilo sem ter tja, kolesa so se vsem obračala v prazno, četudi so nekateri nadeli zimske gume. Dohitel sem nekega Porscheja (startna številka obrizgana z blatom ni bila razpoznavna), ki je obtičal in voznik ter sovoznik sta čepela v blatu ter vsak s svojo palico v roki kopala lepljivo ilovico izpod zadnjih blatnikov, ker so bila kolesa povsem zablokirana. Z usmiljenim pogledom sem vozil mimo, saj se na GS-u ilovica še ni tako hitro nabrala kot pri nizkem Porscheju. Že pred to preizkušnjo smo bili precej razkropljeni, zato nismo startali po vrstnem redu in sva tukaj dohitela še druge voznike, ki so imeli enako težavo. Ko pa se je tudi pri GS-u zgodilo podobno, sem se seveda spomnil, da ga je mogoče tudi med vožnjo dvigniti in ko se je še tukaj ilovica pod blatniki nabrala, sem s hidravliko počasi spuščal karoserijo navzdol in pri tem se je zadeva sama zbrusila, da so se kolesa normalno vrtela. To "gor in dol" sem počel na vsej tej progi, tudi oba Citroëna DS sta počela isto, konkurente smo prehitevali kot za šalo in z lahkim GS-om sem dosegel najboljši čas med vsemi tekmovalci, saj nihče drug ni dosegel povprečka 25 km/h. Na koncu te naloge smo le vsi tisti, ki smo vozili Citroëne (dva Citroëna DS, Citroën SM in Citroën GS) imeli popolnoma čisto obutev, vsi ostali so bili videti tako, kakor da so obdelovali njivo!

Ko smo prišli na asfaltirano cesto, pa je bil povpreček dvignjen nazaj na 80 km/h. Vozila sva za posadko v Alfa Romeu, ki je odlično poznala pot. Za nama je pridrvel Citroën SM in umaknil sem se mu skrajno desno. Skušal je prehiteti še Alfo, toda zmanjkalo mu je prostora in pri zaviranju ga je na spolzki cesti začelo zanašati. Kljub voznikovem trudu, da bi se rešil z močnim Maseratijevim motorjem, ni mogel ukrotiti avtomobila in je kot puščica zletel s ceste ter z nepopisnim truščem prelomil telefonski drog. Leva stran je bila uničena. "Popravila bova avto" je rekel Maročan, ko je zlezal iz SM-a. Ker nisva mogla z ničemer pomagati, sva se z zmanjšano hitrostjo odpeljala naprej. Kakšen žalosten konec SM-a v Španiji. Šele mnogo kasneje sva izvedela, da je imela posadka v SM-u še eno tragedijo. Uspelo jima je za silo zakrpati avto, organizirala sta celo servis, ki ju je 20 km naprej čakal z novimi deli. Toda le nekaj kilometrov pred rešitvijo se jima je nenadoma avto vžgal in popolnoma zgorel. Rešila sta le dokumente in torbico z denarjem.

Tekmovalca v Alfi sta nama med tem časom pobegnili in znova sva vozila sama. Nekaj kilometrov naprej sva naletela znova na pretresljiv prizor. Eden favoritov našega tekmovanja, Franz L. Koch, zmagovalec Rallyja Olimpia za evropsko prvenstvo tega leta, je nemočno slonel na ograji. Njegov Datsun je bil prelomljen na polovico. Ko sva ga vprašala, če lahko kaj pomagava, je samo zamahnil z roko in nama zaželel več sreče.

Bolje, da nekaj zamudiva, kakor da tu v Španiji razbijeva avto, sva sklenila po tem dogodku. Na bencinski črpalki smo se skupaj našli z Alfo in Oplom. Ko smo krenili, je Alfa vozila prva, saj je posadka najbolj poznala pot, Opel ji je sledil in midva lepo za njima in tako smo prispeli na štart 40 kilometrov dolge preizkušnje. Videla sva, da je Oplov sovoznik kar se da hitro potrdil svoj karton in že sta štartala ter začela slediti Alfi – prav tako sva storila tudi midva. Mislim, da je bila to ena najbolj nenavadnih hitrostnih preizkušenj na vsem rallyju. Rabil sem kar nekaj časa, da sem ju dohitel, izplačalo se je slediti Alfi, nedvomno je ta posadka poznala pot zelo dobro, saj sta se v vsakem križišču zelo samozavestno zapodila v pravo smer.



Če nama pobegnejo, sva izgubljena, sva oba modrovala in za volanom sem imel kaj delati, da sem ju s hitro in drzno vožnjo dohiteval, saj sta obe posadki vozili v višji kategoriji. Na srečo je mastna cesta močnejšima avtomobiloma pred nama preprečevala uporabiti vse razpoložljive konjske moči in z GS-ovim prednjim pogonom sem jima uspešno sledil.

Nenadoma, kakih 200 metrov po enem brezštevilnih križišč, je vključil voznik vodeče Alfe desni smerokaz in se umaknil na skrajni rob ceste. Voznik Opla, ki je bil v istem razredu kot Alfa, je planil naprej in izginil izza ovinka. Voznik Alfe je nekaj metrov naprej ustavil in se obrnil. Ko je zapeljal mimo naju, ki sva to situacijo nemo opazovala, sva opazila smehljaj na njegovih ustih. S tem nama je dal vedeti, da mu naj še naprej slediva, saj mu nisva konkurenta. Potem pa je na križišču obrnil in ni nama ostalo drugega kot mu zopet slediti. Čez nekaj kilometrov smo pripeljali na cilj hitrostne preizkušnje. Obema se je naenkrat posvetilo, da je voznik Alfe namerno "zgrešil cesto", da je spustil Opla naprej in ga speljal na napačno pot. Kasneje sva izvedela, da sta tekmovalca v Oplu še 20 kilometrov divjala naprej, preden sta ugotovila, da nista na pravi cesti. Ko sta pa to spoznala, je bilo že prepozno in vse možnosti za visoko uvrstitev so jima šle po vodi. Najin čas pa je bil zelo dober, najboljši izmed vseh v najini kategoriji, saj je hitra vožnja za Alfo, ki je vozila brez napak, botrovala odličnemu času, ki ga sicer zagotovo ne bi bilo mogoče doseči.

Ko smo se približevali špansko-portugalski

meji, sva postalazaskrbljena, kajti po prvotnem planu bi morali že voziti po Afriki, kamor bi naj naša vozila bila iz Gibraltarja prepeljana z ladjo v Alžir. Toda zunanja ministrstva Alžira, Maroka in Tunisa, kjer bi naj potekal rallye, zaradi tamkajšnjih nemirov niso jamčila za varnost tekmovanja. Zato je organizator spremenil progo in vključil še Portugalsko. Ker sva to izvedela šele tik pred štartom, si ni bilo mogoče oskrbeti portugalskega vizuma, toda organizator je mislil tudi na to. Direktor rallyja, gospod J. Tietsch, nama je že na štartu v Erbachu zagotovil, da nas bo na meji čakal konzul. In res! Ko sva zapeljala na portugalski mejni prehod, so nama brez vprašanj pobrali potna lista in nekaj minut kasneje sva že imela vizume. Do Lizbone je bilo le še 200 kilometrov in ko je bila ura 21 in 41 minut, sva zapeljala v časovno kontrolo. Na prostoru, kjer je bil pripravljen parc fermé, se je zbrala velika množica ljubiteljev avto športa. Odgovarjala sva na vprašanja novinarjev in prvič v življenju sva celo podpisovala avtograme. Ko sva zapustila GS-a v varovanem parkirnem prostoru, je bilo edino pametno, da sva se po hitri hrani v bližnjem bifeju kar najhitreje odpravila spat. Zjutraj nas je v recepciji hotela čakalo obvestilo, da smo vsi tekmovalci povabljeni na sprejem v bližnji botanični vrt Estufa Fria. Tam nam je v čudovitem okolju eksotičnih dreves v zelo lepi in veliki stekleni dvorani Portugalska avtomobilska zveza skupaj s predstavniki mesta in župana Lizbone pripravila nepozaben in veličasten sprejem, kjer so nas ob nežni glasbi čakale bogato obložene mize, na katerih ni manjkalo najbolj izbranih jedil in poslastic. Toda po



FOTOGRAFIJA PARC FERMÉ V LIZBONI (ZVEČER PRED ŠTARTOM)

šestih dneh, ki sva jih domala neprekinjeno preživela v avtomobilu, lahko te dobrote samo občuduješ in le sem ter tja kaj malega poskusiš. Kaj več pojesti pa nisva mogla, saj sva občutek za hrano in lakoto že zdavnaj izgubila. Žal so pičle urice odmora, ki sva jih izkoristila tudi za ogled centra tega lepega mesta, neverjetno hitro minevale in zvečer ob 20. uri in 34 minut naju je čakal štart na etapo po Portugalski.

Ko sva uro pred startom vstopila v Parc fermé, je priprave naših avtomobilov za dolgo pot opazovala velika množica navdušenih prebivalcev portugalske prestolnice in si ogledovala, kako v enominutnih presledkih odpelje tekmovalec za tekmovalcem. Malo pred najinim odhodom je pristopil k nama mlad Portugalec in naju vprašal, če dobro pozna pot iz centra mesta. Pokazal sem mu plan mesta in je samo zamahnil z roko. Takoj, ko sva startala, se je že pojavil s svojim minijem pred nama in z roko nakazal, da mu naj sledim. To je bila skoraj prava dirka, kajti mladenič je verjetno hotel pokazati, da dobro obvlada svoje večšine za volanom in v divji slalomske vožnji v gostem prometu sem se moral kar potruditi, da sem mu sledil. V borih dvajsetih minutah smo že bili izven mesta. Mlademu ljubitelju avtomobilskega športa sva se prisrčno zahvalila, kajti dobro sva vedela, da nama je prihranil najmanj pol ure dragocenega časa.

Domači časniki so o našem rallyju po Portugalski posvetili veliko pozornosti, zato ni bilo čudno, da smo kljub poznim večernim uram vozili v gostem špalirju gledalcev na obeh straneh ceste. Na vseh križiščih v manjših krajih so stali policisti in nam kazali pravo pot. Toda vreme nam ni bilo naklonjeno. Nenadoma je pričelo močno deževati in kmalu smo že vozili v pravem neurju. Polnoč je že minila, toda še vedno smo videli najbolj vnete gledalce, ki so mokri do kože stali več kot uro ob cesti, samo da so nas videli. Toda kmalu sem se tudi nekaj naučil. Tam, kjer stoji največ gledalcev, bo zanesljivo kakšen nevaren ovinek ali pa bo čakala kakšna druga nevarnost. Spominjam se koščka dolge ravne ceste. Nikjer ni bilo gledalcev, nenadoma pa jih je bilo na kupu nekaj deset na navidez nenevarnem kraju.

Slutil sem, da nekaj ne bo v redu, pa sem močno zaviral in nekaj metrov naprej je ceste zmanjkalo in že sva se znašla v kakih 20 cm globokem jarku. Tudi na pomoč priskočiti so bili pripravljene in kar naenkrat je bila situacija rešena. Niti pomisliti nisem upal, kaj bi se zgodilo, če bi vozil hitreje in teh firbcev tam ne bi bilo. Vsake pol ure je prenehalo deževati in že si bil v gosti megli. Imela sva srečo, kajti na hitrostnih preizkušnjah sem lahko vozil za hitro Simco, ki me je v gosti megli vlekla naprej. Stalna napetost me je že precej utrudila, zato sva se hitro dogovorila, da se bova za volanom menjavala. Eden bo vozil, drugi bo pa poskusil malo zaspati. Meni na sovoznikovem sedežu nikakor ni godilo in zopet sva vloge zamenjala.

Sreča v nesreči

Vozil sem po lepi vijugasti cesti navzdol, Klarič je na spuščnem sedežu mirno dremal in iz enega ovinka v drugega je motor pri spustu lepo sam zaviral v tretji prestavi. Ob cesti sem pravkar pasiral tablo, ki je označevala kraj FATIMA. To me je navdihnilo k razmišljanju o Fatimskih otrocih in hkrati sem razmišljal o svojih sinovih ter kako bi bilo lepo, če bi se sedaj lahko z njima igral - ko me je v tem sanjarjenju pri kakih 80 km/h nenadoma presenetil zelo oster levi ovinek, dirkaško povedano "Haarnadel". Ni bilo časa za nič drugega kot za sunkovito zaviranje z blokado vseh koles, za trenutek so vsa kolesa zacvilila in že sem z desnim branikom in blatnikom drsel po betonski ograji, da se je bliskalo. Darko je v trenutku planil pokonci in GS se je ustavil tik pred koncem te močne odrešilne ograje. Oba sva postala popolnoma zbrihtana, saj bi slab meter naprej pomenil popolno katastrofo, ker bi s sredino avtomobila zadel v zid, ki je sledil in bil bi uničen motor ali pa bi z avtom celo zgrmela v prepad, pa bi bilo vsega takoj konec. Tekmovalec za nama se je z zaviranjem in le s skrajnimi naporimi izognil nepričakovani oviri - mojemu GS-u. Darko je z varnostnim trikotom hitro označil kraj nezgode in pričel opozarjati vse za nama vozeče tekmovalce na oviro na cesti. Nekateri so se ustavljali in naju spraševali, če lahko kaj pomagajo, pa sva jim odgovarjala, da se bova že nekako znašla, saj, da ni kaj hudega. To je

bil resnično mali čudež, saj niti Semperitova pnevmatika ni bila prerezana, marveč le ukleščena s pločevino blatnika in branika. Kakor so narekovala pravila, je bilo treba počakati, da se vsi tekmovalci odpeljejo naprej in šele potem smeš pristopiti k reševanju poškodovanega vozila. Končno se je pripeljal rumen Ford 20 M z označbo "Organizator", v katerem so sedeli štirje tehnični komisarji, ki so se ves čas relija vozili nekaj minut za zadnjim tekmovalcem ter vse dogodke beležili in urejali vse potrebno, če se je kakšni posadki karkoli zgodilo. Pri tej nesreči je bila njihova naloga, da ugotovijo, če bo poškodovano vozilo lahko nadaljevalo s tekmovanjem, ali pa bo morda posadka odstopila. Ko so videli, da ni kaj hujšega, me je komisar vprašal, če rabim kakšno pomoč in sem mu dejal, da bo treba osvoboditi zablokirano kolo, ki je ukleščeno. Na vprašanje "Was brauchen Sie?" sem rekel, če bi mi mehanik pomagal to zadevo rešiti. On pa mi je pojasnil, da mi tega po določbi pravilnika ne sme narediti, vendar pa je takoj odprl velik prtljažnik njihovega karavana, kjer je bilo najmanj pet škatel z orodjem. Odprl je vse po vrsti in mi ponudil, da si izberem karkoli po lastni želji. Izbral sem težko kladivo, ki sem ga pa lahko uporabil šele potem, ko sem s komandno ročico hidravlike dvignil GS-a v najvišjo pozicijo. Kar nekaj močnih udarcev je bilo potrebnih, da sta branik in blatnik sprostila kolo. Vrnil sem odrešilno "orodje" in že sva nadaljevala pot, nato pa še tehnična komisija za nama. Seveda sva oba po tem dogodku bila povsem sveža, saj je enournogibanje na zraku k temu zagotovo pripomoglo. Med vožnjo sem razmišljal, da je srečnemu razpletu v tej nesreči po vsej verjetnosti pripomogla Fatimska Marija in hvaležen sem ji bil za to. Ne vem pa, kaj je razmišljal Darko, morda kaj podobnega. Izjavil je le, da sva imela pri zares veliko srečo, da lahko sploh še nadaljujeva s tekmovanjem. Do naslednje kontrole sva imela še dobrih 800 kilometrov in realne možnosti, da zamudo nadoknadvava. Ponovno naju je čakal boj s časom.

Težave na meji

Popolnoma razumljivo je, da nihče od naju ni bil več zaspan. Ker je dež prenehal, sem

si privoščil ostrejši tempo in Darko je vsakih 50 kilometrov preračunaval kako napreduje "nadoknada" zamujenega časa. Ob osmih zjutraj sva imela le še deset minut zamude. Toda pred nama je bila nova ovira. Zaradi spremenjene poti smo morali že drugič prečkati špansko mejo, midva sva pa enkratni španski vizum že izrabila. Upanje, da španski carinik tega ne bo opazil, je bilo zaman, saj je takoj odkril, da vizuma nimava, saj je že bil uničen. Poslal naju je nazaj v Portugalsko, toda tudi tukaj naju niso sprejeli, saj sva tudi njihov vizum že izrabila in treba je bilo zapeljati nazaj proti španskemu prehodu. Špansko nisva znala, na srečo je enemu izmed njih, ki je znal angleško, Darko vendarle uspel pojasniti najin problem, ter da je do tega prišlo zaradi spremembe itinererja in ne zaradi najine malomarnosti. Vse nemške posadke tega problema niso imele, saj je med Nemčijo in Španijo takrat še vedno veljalo, da kot nekdanji zavezniki, vize ne potrebujejo. Očitno je carinik imel razumevanje za avtomobilski šport, kajti po premisleku je to obrazložil portugalskim organom, da so naju spustili nazaj v Portugalsko in malo kasneje sva bila v bližnji Valenciji, kjer je španski konzulat. Bilo je navsezgodaj in konzula je bilo treba najprej zbuditi. Ostareli konzul spočetka sploh ni razumel kaj se nama dogaja. Po zaprašeni mizi in ob povsem suhi veliki blazini za žig je moral to najprej namočiti s črnim, zato ni bilo težko ugotoviti, da vizuma verjetno že kakšno leto ni "štemplal". Potem nama je končno žigosal vizume in ko

FOTOGRAFIJA PRED ŠPANSKIM KONZULATOM V VALENCIJI



je našel še nalivnik, se je na ustrezno mesto podpisal in bila sva rešena. Odhitela sva na mejo in končno sva smela zapeljati v Španijo in do Almazana, kjer je bila časovna kontrola, je bilo zopet treba nadomestiti to enourno zamudo.

Nova dirka s časom je trajala ves dan. Španske voznike osebnih vozil so krepko prestrašili že tekmovalci pred nama in večinoma so kar parkirali ob robu ceste in čakali, da bo norih dirkačev zmanjkalo. Nekateri so nas navdušeno pozdravljali, drugi pa so kazali našo norost s trkanjem po čelu. Policisti pa so bili na naši strani in so nam povsod dajali prednost. Le voznikov tovornjakov ni motilo naše divjanje, saj so njihova vozila dovolj čvrsta, zato jih ni bilo strah kakšnega karambola.

V Almazan sva pripeljala v zadnjih trenutkih, vendar pravočasno. Polno otročadi se je nabiralo okrog avta in le s težavo je bilo mogoče izstopiti. Ko sva opazila, da vsi tekmovalci pri novem štartu nenavadno energično speljujejo, da so gume kar cvilile, nama je ob pogledu na kontrolni karton postalo jasno. Za naslednjo vmesno etapo je bila predpisana povprečna hitrost 110 km/h !

Na robu obupa

Te noči ne bom nikoli pozabil, saj sva najmanj desetkrat zašla. Toda ne le midva, pravilno pot so večkrat zgrešili vsi, ki niso bili na treningu. Torej samo tovarniške ekipe niso imele težav, pa tudi nekateri redki privatni tekmovalci, ki so si lahko privoščili zelo visok finančni strošek za trening. Iz tega ni težko ugotoviti, da je bil ta rallye tekma za bogataše.

Zgrešiti pot je bilo popolnoma enostavno. Na številnih neoznačenih križiščih so si bile ceste podobne kot jajce jajcu in katerokoli si izbral, je bila to loterija. In če si na redkih ravnih odsekih cest s polnim plinom ujeli povpreček, si malo pozneje zopet zašel in kazenske točke so se presenetljivo hitro kopičile. Ob polnočnih urah smo se večkrat znašli v manjših mestecih v hribih, katerih ozke ulice so bile tako ozke, da ni bilo mogoče obrniti in vozili smo se kot po labirintu. In, ko si tako pripeljal po slepi ulici do ovire, da ni šlo naprej, te je spravilo na rob obupa. Tako se nas je v nekem manjšem mestu na osrednjem

trgu nabrala manjša skupina "privatnikov" in nekaj po polnoči smo vsi začeli hupati in buditi speče prebivalce. Tvegali smo razbita vetrobranska stekla, če bi nas prebujeni in razjarjeni prebivalci začeli obmetavati s kakšnimi trdimi predmeti, ki bi prileteli iz hiš, saj so se začele povsod prižigati luči. Rešila sta nas policaja v patroljnem avtomobilu, ki sta postrojila kolono in na čelu te oddivjala proti pravi poti. Zelo hitri avtomobili so na ravnih odsekih še nekako nadomestili zamudo, nama pa kljub vsem prizadevanjem nikakor ni uspelo. Do Andore smo imeli samo še 100 kilometrov in ker je bila cesta sorazmerno lepa in skorajda prazna, sva upala, da bo v Andoro še mogoče pripeljati pravočasno. Toda le nekaj kilometrov pred časovno kontrolo sem dohitel Forda, ki je imel na zadnjem delu pritrjeno tablico organizatorja. Avtomatično sem zapeljal za njim, misleč, da ta pa sigurno pozna pravo pot. Vendar pa je to bilo zmotno in sam sem bil kriv, da sva zopet zgrešila. "Organizator" je imel pač druge opravke in preden sem to ugotovil, je bil presežek prepeljanih kilometrov že prevelik. Namesto ob 3. uri in 30 minut sva v Andoro prispela skoraj uro kasneje. Upanje, da bova prehitela enega izmed Opel Kadetov in se prebila na drugo mesto v naši kategoriji, je splavalo po vodi.

Povrhu vsega naju je nek carinik na mejnem prehodu v Andori pri pregledu neupravičeno zadržal za več kot pol ure. Šele, ko ga je njegov šef vprašal zakaj naju zadržuje, saj so drugi tekmovalci že odšli naprej, nama je dal pasoše, smela sva oditi iz carinske stavbe in odpeljala sva se na štart etape za Genovo. Že prejšnja zamuda ter dodatno še to nesramno polurno zadrževanje v Andorri je botrovalo, da ni bilo mogoče doseči pravočasnega prihoda v Genovo in dobila sva dodatne zamudne točke. Kljub temu pa je bilo najino razpoloženje dobro. Na sprejemu, ki je bil v hotelu, sva le na hitro izkoristila priliko, da sva po dolgem času pojedla nekaj kuhanega, kar se nama je zelo prileglo, še posebej, ker med vso vožnjo ni bilo časa za kaj drugega kot tu in tam ob kakšni kratki pavzi pojediti kakšno suho hrano, ki sva jo vozila seboj. Nato sva pa zaradi utrujenosti odšla takoj spat.



Etapa GENOVA - SOFIJA

Za nama je bilo že več kot polovica tekmovanja in čakalo nas je še dobrih 6000 kilometrov do cilja.

V Genovi, 9. oktobra dopoldne, sva bila po počitku in zajtrku v hotelu izredno dobro razpoložena, saj sva vedela, da bova kmalu vozila po Jugoslaviji, kjer bo na domačem terenu mogoče še veliko nadoknaditi in da naju čaka še 8-urni počitek v Sofiji. Takrat še slutila nisva, da bo to v bistvu najtežji del in da bo treba zaradi okvar na lovu za minutami ostati za volanom neprekinjeno štiri dneve in noči - vse do cilja v Trawemündu.

Darko je v hotelu najprej oddal kratka poročila za Delo in Dnevnik ter RTV Ljubljana in v sobi pregledal še vse karte za celoten itinerer, ki naju je čakal od Genove naprej ter proučeval pravilnik in potno knjigo. Ker nam je bilo dovoljeno zapustiti parc fermee, da si pripravimo avtomobile za naslednjo etapo s startom ob 14. uri, smo vsi tekmovalci poiskali različne servise. Jaz sem bil prepuščen samemu sebi, saj kakšnega specializiranega Citroën servisa ni bilo v bližini, niti ga nisem potreboval. Zato sem takoj zjutraj poiskal nek samopostrežni servis, kjer ti nudijo dvigala,

stisnjen zrak, vodo, posode za odpadno olje itd., za nizko ceno na uro uporabe. Pri vseh opravilih mi je še najbolj pomagala dvigalka na stisnjen zrak in kolesa so bila hitro sneta. Ne le prednje zavorne ploščice, ampak tudi zadnje so bile pri koncu in potrebne zamenjave. Kljub temu, da je Castrol olje bilo še lepo, sem ga zamenjal, če že ne zaradi drugega, da sem malo razbremenil težo v prtljažniku, saj sem ga imel s seboj še vedno 10 litrov. Tudi dva oljna filtra sta še bila na zalogi in enega sem seveda uporabil tukaj. Ker sicer na kompliciranem sistemu hidravlike olje LHM ni nikjer puščalo in je bil nivo v raztezni posodi normalen, ga ni bilo treba doliti. Prednja kolesa sem zopet prestavil na zadnjo os, saj je profil kazal dovolj dobro stanje, da bodo zdržale do Sofije, kjer nas je čakala s strani Semperit-ovega servisa planirana zamenjava vseh pnevmatik z novimi. Spredaj pa sem namestil nova kolesa iz rezerve. Še najnujnejše čiščenje notranjosti GS-a, pa vetrobranskega stekla po obeh straneh ter drugih steklenih površin in že sem porabil vse razpoložljive ure, ko se je kar prehitro že približevala ura štarta. Točno ob 14. uri in 4 minute sva odpeljala Jugoslaviji in etapni kontroli v Sofiji naproti.

Usodni skok

Skoraj neverjetno se mi je zdelo, da organizator v Italiji, ki slovi po dobrih in širokih cestah, najde poti, po katerih smo morali voziti mi. Bile so to sicer asfaltirane ceste, vendar zelo ozke, polne zahrbtnih ovinkov, še najbolj pa je bilo naporno vse skupaj za naše avtomobile, ker smo se neprestano vzpenjali v hribe in nato spuščali v nižine. Navzgor so trpeli motorji, navzdol pa zavore. Ceste so imele brez števila skritih pasti in zadoščala je že malenkost prevelika hitrost in že si poletel po zraku. Ko je GS vsaj že trikrat poletel, sem pri vožnji po serpentinasti cesti navzdol verjetno spregledal obcestne znake, da bo železnica prečkala cesto. Sredi ostrega desnega ovinka me je namreč presenetila železniška proga, ki je, kakor vsepovsod, vedno vodoravna in ko pridviš po strmini na takšno stopnico, deluje kot skakalnica. Avto je bil v trenutku v zraku in tedaj sem instinktivno prestavil v drugo prestavo, pritisnil na plin do konca ter z visokimi obrati motorja ter z v desno usmerjenimi kolesi želel doseči to, da v kolikor priletim na cesto, ne bova zletela na levo stran v prepad, saj je za to skakalnico sledil oster desni ovinek. Hvala bogu sem pri cvilečem pristanku na cesto s kontra volanom rešil še to, da nisem razbil avta, če bi priletel v škarpo na desni strani ceste. Po nekajkratnem slalomu med škarpo in prepadom sem ustavil in takoj sva planila ven pogledat, kaj vse se je pri padcu razbilo. Ene od obeh nizko montiranih meglenk ni bilo nikjer več, druga pa je še klavrno visela, vendar z razbitim steklom, nobene druge poškodbe ni bilo videti. "Zelo poceni, pa tako zelo uspešno si tole sfural", je izjavil Darko in takoj sem umaknil avto na skrajni desni rob ceste, sicer bi kakšen naslednji tekmovalec lahko celo priletel v GS-a. Druga posledica tega skoka, mnogo bolj neprijetna, pa se je pojavila šele po 1800 kilometrih, malo naprej od Dubrovnika.

Ko se je zmračilo, je pričelo deževati in vrh vsega sva se v Modeni še izgubila in nikakor nama ni uspelo najti časovne kontrole. Končno se nama je to le posrečilo, toda kar tako "mimogrede" se nama je nabralo 30 minut zamude. Na srečo nas je od tu naprej do Trsta vodila pot po avtocesti, toda zato

smo imeli seveda predpisano ustrezno višjo povprečno hitrost in treba je bilo voziti s polnim "gasom". Tukaj je vozil Darko, jaz sem počival. Tudi če si dremal, veš domala za vse dogajanje. Tam nekje blizu Benetk je bila nevihta in pri polni hitrosti je zaradi vode na cesti avto kar naprej privzdigovalo, pa še nek čuden vonj po katranu sem zaznal. Vprašal sem svojega namestnika za volanom, če se morda že nekaj časa voziva mimo kakšne rafinerije, da tako čudno nekaj smrdi. Pa je rekel, da ni nič kaj takega in takrat se mi je posvetilo, da je motor že predolgo časa tako preobremenjen in je zaradi tega tako zelo pregret, da ima kljub zelo kvalitetnemu Castrol olju vse skupaj vonj po zažganem. Nadaljevati je bilo treba z nižjim tempom. Toda misel, da je do domačega terena le še nekaj kilometrov, je bila močnejša od skrbi.

Zdaj po Jugoslaviji

Na mejnem prehodu pri Kozini so naju pričakali prijatelji in kar čudila sva se, ko so nama povedali, da sva pripeljala prva in šele kasneje sva izvedela, da so drugi "zašli" v Trst, medtem, ko sva midva šla po bližnjici čez Opčine.

Sedaj sta na domačem terenu, so komentirali športni kolegi, med katerimi sta bila tudi znana avtomobilista Aleš Mrzel in moj rallye prijatelj Andrej Vidic, ki si je ogledal tudi podrajsan desni blatnik in del manjkajočega branika. Na številna vprašanja sva jima odgovorila, da nama gre pravzaprav odlično, avto je v najlepšem redu in da je najtežje za nama... In kar žal nama je bilo, da sva se morala kar hitro posloviti, kajti na Reki nas je čakala časovna kontrola.

Zdaj bo vse lažje, sva si mislila, ko sva se peljala prve kilometre po domačih cestah, ko je kar nenadoma začelo motorju zmanjkovati moči in takoj sem ugotovil, da se voziva le še s tremi cilindri. Klub temu sva prispela na Reko pravočasno. Čeprav je bila ura pol dveh zjutraj, se je na časovni kontroli zbrala lepa množica ljubiteljev avtomobilizma in kar nekam razočarani so bili, ko so ugotovili, da sva samo midva "domačina", vsi naši drugi tekmovalci, ki so bili prijavljeni, pa so "odstopili" že pred startom. Midva sva bila najbolj vesela rallye kolega Vodeba, ki naju

je pričakal z velikim paketom jedil in s toplim čajem, za kar sva mu bila zelo hvaležna. On pa me je začel vzpodbujati, da naj sedaj pa le pokažem konkurentom svoje poznavanje naših hitrostnih preizkušenj, saj je vedel, da vse od Velebita naprej do Makedonije vse hitrostne preizkušnje natančno poznam in lahko toliko pridobim, da prehitim vse v svoji kategoriji. Takšen je bil pravzaprav moj načrt, ampak to je žal neizvedljivo, sem mu odgovoril. Ko sem mu odprl pokrov in zagnal motor, mu je postalo jasno, da s tremi cilindri nimam nobenih možnosti. Razen tedaj, če uspem motor popraviti.

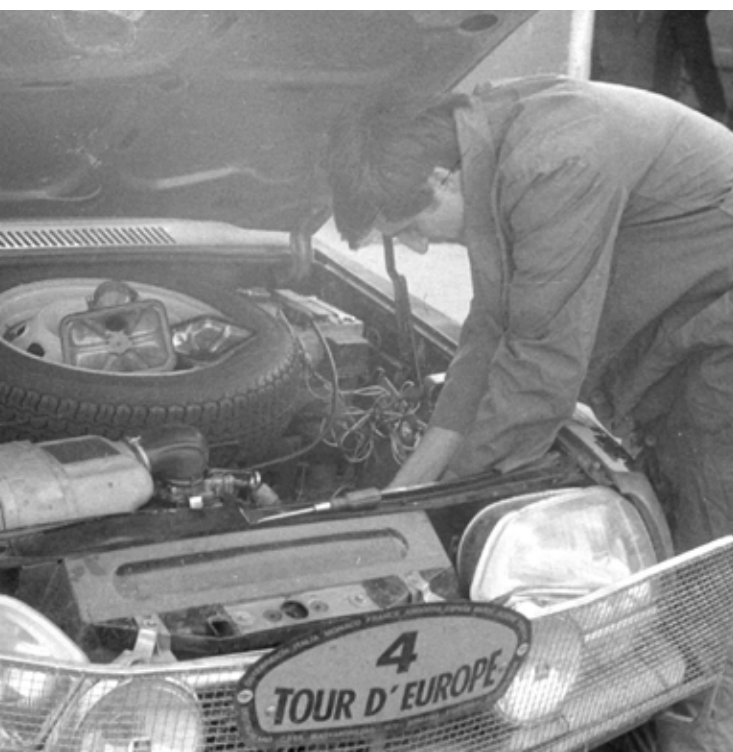
Ponoči ničesar ni bilo mogoče narediti, temveč šele ko bo dan. Odločil sem se, da izpustim dve hitrostni preizkušnji od Karlobaga do Gospiča, žal bo s tem prištetih kopica kazenskih točk, vendar pa je kljub počasni vožnji po ravninski jadranski magistrali do Splita mogoče pridobiti dovolj časa za popravilo. Ta odločitev je bila pomembna, ker je nudila možnost nadaljevanja tekmovanja proti cilju te etape in nato še naprej do končnega cilja. Bolje na četrtem ali petem mestu na cilju, kot pa odstopiti že nekje na Velebitu zaradi odpovedi motorja.

Ker sva izbrala to bližnjico, sva do Splita pridobila več kot uro in tudi časovna kontrola še ni bila postavljena. Takrat se je začelo daniti in motor se je že malo ohladil, ko sem se lotil dela. Že pred tem sem ugotovil, da bom moral najprej ugotoviti, zakaj eden od sesalnih ventilov na levi glavi motorja ne funkcioniira.

Bil sem tudi pripravljen zamenjati kompletno glavo, če bi bilo treba, saj sta bili v prtljažniku pripravljene za takšen primer tako desna kot leva glava z ventili vred. Ugotovil sem, da je treba na prvem sesanem ventilu ponovno nastaviti zračnost in ko sem to naredil, je motor zopet normalno deloval. Imela sva še ravno dovolj časa za preskrbo z gorivom in pravočasno sem zapeljal v časovno kontrolo. Tudi tukaj so naju spraševali kje so drugi "naši", pa še na druga vprašanja je bilo treba odgovarjati. Tukaj sva izvedela, da je posadka z Mercedesom zapeljala v morje in da sta oba le s težavo splavala iz potapljajočega se vozila.

Noč je bila za nama in kot za uteho se je pričel lep sončen dan. Z zelo hitro vožnjo po magistrali, ki je bila skorajda prazna, sem do Dubrovnika nabral toliko prednosti, da sva imela dovolj časa zapeljati še na letališče Čilipi. Tam je Klarič opravil svoje obveznosti za javljanje do novinarskih kolegov v časopisnih hišah in RTV, jaz pa sem poklical domov in sporočil, kako je vse potekalo do sedaj ter kam greva naprej. Ker je bilo blizu poldneva, sva se še na hitro malo okrepčala.

Nekaj minut čez 12. uro sva sedla v GS-a in ko sem speljal, se je po nekaj metrih zaslišal pod pokrovom motorja doslej neznan glas "tik, tik" in ko se je hitrost malo povečala "tik, tik, tik..." in pri kakih 40 km/h pa je že kar grdo ropotalo. Takoj sem pomisli, da se je verjetno nekaj zgodilo v diferencialu, saj sploh ni čudno, če je pri tistem hitrem sestavljanju v Kosovi delavnici morda šlo kaj narobe. Ko sem peljal še kakšen dober kilometer naprej, je bilo ropotanje pri 60 km/h vedno glasnejše. Takrat pa sva zagledala na levi strani ceste rdečo streho, na kateri je z zelo velikimi belimi črkami pisalo AVTOMEHANIČAR. Zapeljal sem na dvorišče in starejši mehanik je takoj prišel vprašat kaj potrebujeva. Ko sem mu povedal kaj se dogaja, si je pri dvignjenem pokrovu motorja najprej vse skupaj malo ogledoval, saj očitno tega tipa Citroëna ni poznal, nato pa je rekel: "Dečki, ovo vam je prednja vuča, jeli?" Potrdil sem mu in že se je sklonil preko blatnika tako, da je s celim telesom visel proti notranjosti in mi ukazal, da naj malo zapeljem naprej in takoj, da naj še malo hitreje. Zamahnil je, da je dovolj in takoj je povedal svojo diagnozo: "Poluosovina



lupa!". Jaz pa sem Darku rekel, da je škoda, ker me najin mehanik Kos ni ubogal, ko sva se doma prepirala, če naj rezervno polos vzamem s seboj ali ne. Žal je on pri tem prepiru zmagal. Jaz sem rezervno novo polos že potisnil v prtljažnik, on pa jo je vzel ven, češ, če bo pa ta crknila, si pa dam nekaj odrezat... Uf, kako se je uštel! Jaz sem seveda takoj vedel, da se je moralo nekaj zgoditi pri tistem skoku v Italiji. To je potrdil tudi mehanik, ki je rekel, da pri prednjem pogonu ne smeš nikoli pri veliki hitrosti "davati puni einšlag". In prav to se je zgodilo!

Z nekaj telefonskimi klici po vseh bližnjih Citroën servisih vse od Titograda in Splita do Reke, smo hitro ugotovili, da rezervne polos za moj GS nima nihče. Zato se je mehanik ponudil, da bo polos demontiral in homokinetični zglob odprl ter pogledal kaj lahko stori. Ker sem točno vedel kje leži nova polos, sem se odločil, da med tem časom, ko bo on to popravil, greva na letališče, kjer bova poskusila organizirati, da pride polos čim prej v Dubrovnik, seveda z letalom. V tej delavnici je bil telefon in Darko je naročil taxi, ki naju je zapeljal na letališče, saj sva vedela, da je med Dubrovnikom in Zagrebom JAT-ova redna linija. Ko sva prišla tja, sva se pričela dogovarjati za prevoz, v kolikor bo nekdo dostavil polos do zagrebškega letališča. Ker se je vsepovsod govorilo o najinem tekmovanju, je bilo vse letališko osebje takoj pripravljeno pomagati to akcijo realizirati, le polos mora biti pravočasno dostavljena v Zagreb. Poklical sem domov, povedal kaj se je zgodilo in očeta naprosil, da se naj takoj odpelje do Kosa, vzame polos in jo po najkrajši poti pripelje na zagrebško letališče, ker točno ob 17. uri JAT-ovo letalo odleti. Ko je bilo vse tako dogovorjeno in ko sem plačal račun za vso telefonijo, sva se vrnila v mehanično delavnico.

Mehanik je med tem časom vse razdril in ravno tedaj, ko sva se vrnila z letališča, je iskal iglice, ki so bile razmetane med mastjo v manšeti, saj se je takrat, ko je bil zglob preveč odprt pri tistih silnih obratih, snela ena od treh krogličnih puš. Ta puša je povzročala ropot, ker jo je prosto razmetavalo po ohišju zgloba ter trkala tudi v goli čep, s katerega se je snela. Mehanik je našel vse iglice in kmalu

je bil zglob sestavljen. Sledila je montaža polos nazaj na svoje mesto, nato pa je seveda sledila še poskusna vožnja. Vse je bilo OK, nobenega ropota ni bilo več. Mehaniku sva se zahvalila za uspešno popravilo in koristne nasvete, poravnal sem mu račun ter poslovila sva se od najinega odrešenika.

Kljub temu, da je sedaj bila polos popravljena, sem seveda zavil nazaj v smer letališča, saj bi naj, če bo šlo vse kot dogovorjeno, prispela rezervna polos ob 18. uri. Pri tej vožnji sem želel preizkusiti, če polos dobro deluje tudi pri višji hitrosti. Pospešil sem in ko je GS dosegel blizu 100 km/h, je nenadoma nastala pred vetrobranskim steklom tema in ceste nisem več videl. Na srečo je bila cesta ravna in pri paničnem zaviranju sem se lahko orientiral le s pogledom v levo in med drsenjem sledil polni beli črti, ki je bila na srečo dobro vidna. Vzrok teme: zaradi slabo zaskočene ključavnice pokrova motorja je pri tej hitrosti zrak pokrov dvignil in takrat, ko se je GS ustavil, je bil pokrov še vedno pokonci in naslonjen na vetrobran. Če ne bi imel montiranega lepljenega trislojnega vetrobranskega stekla, ki je bilo predpisano s strani organizatorja, bi se navadno steklo tukaj zagotovo sesulo, kar bi tudi pomenilo konec vsega, saj takšnega vetrobrana absolutno nikjer ne bi bilo mogoče dobiti hitreje kot v desetih dneh.

Ob prihodu letala je nastalo razočaranje, saj kapitan ni pripeljal rezervne polos in nama je rekel: "Dečki, žao mi je, ali tatice nije stigao do vremena poletanja!" Ravno takrat se je v letališki avli oglasil zvočnik: "Drug Ferlež nek se javi na telefon kod recepcije!". Ko sem prijel v roke slušalko, je glas mojega očeta bil precej spremenjen, ko mi je rekel: "Veš Karli, nisem....", pa sem ga prekinil in mu rekel: "Ja, že vem, saj akse pilot ni pripeljal v Dubrovnik."

Šele kasneje je Milan Kos povedal kako je bilo. Ko sta že imela v avtu polos, ki bi jo naj po najbližji poti spravila v Zagreb, se je moj oče domislil, kaj pa če bi morda njegov sin Dušan oz. moj brat, ki je bil pilot pri Adria Airways, morda hitreje spravil to reč v Dubrovnik, pa je zavil proti Ljubljani. Seveda ga tam v stanovanju nista našla in krmilo očetovega Volva 144 je prevzel Milan, ki je začel zelo

divje voziti proti Zagrebu. Ko sta prišla do letališča, pa sta lahko le še nemočno gledala kako je JAT-ov avion bil že v zraku...

Ker rezervna polos ni prispela in je bilo že preveč ur porabljenih pri organizaciji za rezervno polos ter za popravilo pokvarjene, sva morala takoj narediti plan za najkrajšo pot do Sofije in s tem pridobiti vsaj nekaj zamujenega časa, ki je nastal pri vsem skupaj. Kljub temu, da sem že pred tekmovanjem pregledal vse propozicije, sva sedaj morala odpreti to knjigo na tisti strani, kjer je bilo natančno definirano vse glede diskvalifikacije tekmovalca, predvsem pa koliko znaša karenca. Pisalo je: "Tekmovalec je diskvalificiran, če v časovno kontrolo na posameznih ciljnih etapah zamudi več kot 6 ur." Cilj te etape je bil v Sofiji, kamor bi morala pripeljati ob 23. uri in 24 minut, skupaj z največjo možno zamudo pa sva morala v Sofijo pripeljati naslednjega dne najkasneje do 5.24 zjutraj in niti sekundo kasneje, sicer sledi diskvalifikacija - nama je bilo povsem jasno. Takrat je bila ura 20.15 in do Sofije je bilo 850 kilometrov in le še 9 ur časa. Vedela sva, da bo treba voziti s povprečkom iznad 100 km/h, kar bo zelo težko, saj so naju čakale zelo slabe ceste po hriboviti Črni Gori in Makedoniji, pa še mejni prehod, povrh vsega pa cestnih razmer v Bolgariji nobeden od naju ni poznal. Videti je bilo nemogoče, ampak odnehati ne smeva, sva si zadala nalogo.

Bojazni, da bova to noč zaspana, se nama ni bilo treba več bati. Na srečo je bila magistrala skorajda prazna in le žvižganje gum na ovinkih je motilo nočni mir. Na ravnih odsekih sem vozil preko 140 km/h in Budva je bila kar naenkrat za nama in hitela sva proti Titogradu. Namerno sem se izognil predpisani smeri preko Lovčena, saj bi to zelo pokvarilo povpreček. Sicer sem se prav te hitrostne preizkušnje že doma zelo veselil, saj sem to dirko do vseh podrobnosti zelo dobro poznal. Če bi jo vozil, bi imel zagotovo najboljši rezultat in bi pridobil prednost pred drugimi v svojem razredu. Ampak sedaj, ko časomerilcev itak ni bilo več tam, je bilo vseeno, če to dirko opustiva, nastal pa je pribitek kazenskih točk. Pri vsem tem kalkuliranju sva morala upoštevati tudi to, da ima Sofija vzhodno evropski čas. Torej bo

treba prispeti na ta cilj še eno uro prej glede na naš čas. To dodatno uro pa je bilo mogoče pridobiti edinole z opuščanjem hitrostnih preizkušenj in le tako se je pot krajšala. Toda za morebitno drugo mesto je zaradi okvare in čakanja v Dubrovniku bila možnost že itak izgubljena. Edino pomembno je bilo, da v času dovoljene zamude (karenca) pravočasno pripeljeva v Sofijo in potem naprej do cilja. Na to, da bova morala - tudi če bova pravočasno pripeljala v Sofijo - takoj nadaljevati pot in neprekinjeno voziti do cilja v Trawemündu, si nisva upala niti pomisliti.

Ruleta v megli

Do Titograda je šlo gladko. Le majhen zapetljaj je zmotil povpreček, saj časovne kontrole na določenem mestu seveda ni več bilo in kakor je v propozicijah pisalo, je v takem primeru treba poiskati žig pošte, železniške postaje ali hotela, kar pomeni, da je konkurent ta kraj pasiral. Le par minut sva potrebovala, da sva našla železniško postajo in postajenačelnik nama je udaril žig v potno knjigo. Toda le nekaj kilometrov nad Titogradom sva naletela na nepremagljivo oviro: meglo. Ta je bila tako gosta, da si videl le nekaj metrov pred seboj. Prisiljen sem bil zmanjšati na 60 km/h, kar je še vedno bila prevelika hitrost, saj če sem v hipu zagledal kamenje na cesti ali slabo osvetljen tovornjak, se ni bilo mogoče rešiti z zaviranjem, temveč s slalomom in če ni bilo nikogar naproti, sem se vsakič oddahnil ter zahvalil svojemu angelu varuhu. Med najhujše ovire so spadali neosvetljeni tovornjaki, ki so stali ob cesti. Morda so šoferji počivali in "šparali" svoje akumulatorje, ali pa so obtičali iz drugih razlogov. Teh ovir je bilo tisto noč nešteto, bilo je kot da igraš ruleto in imela sva neverjetno srečo, da sva ostala živa. Toda, ko imaš za sabo že 9000 prevoženih - bolj ali manj "norih" kilometrov in, ko že zares veliko pretrpiš, takrat se ti misel "vse skupaj pustiti", zdi nesprejemljiva. Enostavno nisva bila sposobna realno oceniti teh nevarnosti.

Končno sem celega GS-a pripeljal v Skopje. Na hitro sva v hotelu dobila žig in podpis receptorja v potno knjigo in takrat, ko sem s parkirišča krenil na glavno cesto, naju je ustavil miličnik. Bolj kot dokumenti ga je zanimalo, kako zdelan je avto, pa kam greva

naprej itd. Dogodka ne bi omenjal, če to ne bi bil edini miličnik ali policaj na vsem 13.000 kilometrov dolgem tekmovanju, ki naju je ustavil. Pred slovesom pa ni pozabil na koristen napotek: "Pojdita rajši spat, po takšni megli res nima smisla, da se vozita v Sofijo. Jutri je še en dan..."

Žal tega nasveta nisva mogla resno upoštevati. Do Sofije je bilo namreč še 243 kilometrov, imela pa sva le še nekaj več kot dve uri časa.

Za dve minuti

V teh odločilnih trenutkih pa sva le imela nekaj sreče. Kot naročeno, je megla nenadoma izginila. Lahko sem vozil zelo hitro in tako kot že vso noč, ko sva se sproti odločala, kje skrajšati pot, sva to počela tudi od Skopja naprej. Komaj sem se izognil mrtvi kravi, ki je ležala na cesti in preklinjal sem pastirje, ki so gonili živino kar po cesti.

Na mejnem prehodu sem v zadnjem hipu zaustavil, skorja bi treščil v zapornico. Cariniki, tako na naši kot na bolgarski strani, so razumeli najino ihto, bili so uvidevni in vse formalnosti sva opravila v pičli minuti.

V Bolgariji so bile ceste še bolj prazne kot pri nas. Paziti pa je bilo treba na železniško progo, ki je povsod močno dvignjena nad cestiščem, posebno poglavje pa je bil slalom mimo velikih lukenj, ki jih ni manjkalo. Minute so minevale kot sekunde in k sreči je bila cesta vse bolj ko sva se približevala Sofiji vedno širša in kakšnih 50 kilometrov pred njo celo tako dobra, da sem lahko vozil s povprečno hitrostjo okrog 120 km/h. Le še dobrih 12 minut je manjkalo do cilja, ko se je pričelo predmestje. Vpadnica je bila široka in zaradi zgodnje ure skoraj brez prometa in imela sva upanje, da je cilj še dosegljiv, ker bi naj bil hotel s ciljem in parc fermee - jem na obrobju mesta in to prav ob tej vpadnici, po kateri sva pravkar divjala. Tukaj bi se morala voziti že zvečer, ko naju je po cilju v hotelu čakal šesturni počitek. Toda kje je ta hotel? Darko je na karti lokacijo hotela pravkar našel, ko sva zagledala, da se dviga iz bližnjega parka moder dim. "Aha, tukaj je parc frmee in zadaj je hotel!", sva skoraj enoglasno zavpila, saj je moder dim pomenil, da so tekmovalci, ki so v hotelu prespali, že vstali in da že pripravljajo svoje avtomobile za štart na zadnjo etapo.

Ko sem divje zapeljal na parkirišče hotela, sem skočil iz GS-a in le še 6 minut je preostalo, da najdem direktorja rallyja. Samo direktor namreč potrди tekmovalcu čas prihoda v primeru korišćenja karence, je bilo jasno določeno v propozicijah. Zunaj ga nisem nikjer videl in kot zmešan sem tekkel v hotel, kjer sem vprašal receptorja, v kateri sobi spi gospod Joachim Tietsch - hvala bogu je receptor razumel nemško. Povedal mi je številko sobe, ki je bila v drugem nadstropju in mi z roko pokazal kje je lift. Ko sem že stal pred liftom in hotel pritisniti na gumb II, se je lift ravnokar spuščal dol in odprla so se vrata, ko je izstopil nihče drug kot gospod direktor Tietsch. Dobro je vedel zakaj stojim tam, saj me zvečer na cilju ni bilo. Takoj je pogledal na uro in mi rekel: "Ja, sie haben noch zwei Minuten Zeit!" Do konca življenja ne bom pozabil tistega srečnega trenutka, ko mi je direktor tega tekmovanja vpisal v potno knjigo čas prihoda v Sofijo.

In lahko sva se zapeljala v parc fermee, kjer so že vsi tekmovalci pripravljali svoja vozila za štart na zadnjo etapo. Eni so ogrevali motorje, drugi kontrolirali in dolivali olje, nekateri so se celo razgibavali in naju pri tem početju začudeno pozdravljali, saj niso vedeli od kot sva se kar naenkrat vzela. Meni motorja ni bilo treba ogrevati, le ključ za kontakt sem obrnil, da se motor malo ohladi in že sva lahko pričela hiteti s pripravami za štart. Tam so bila tudi vsa spremljevalna vozila tovarniških ekip, vendar pa nisva nikjer videla servisa Semperit, kot je bilo dogovorjeno. Kolega iz Fordove ekipe mi je povedal, da so naju zvečer čakali z novimi gumami, vendar pa, ker nisva prispela, so se žalostni obrnili in odšli. Semperitov servis poiskati sedaj je bilo prepozno. Pregledal sem stanje pnevmatik in ocenil, da je preostalega profila še dovolj do konca rallyja. Pod pokrovom motorja je bilo vse v redu, le pol litra Castrol olja GTX je bilo treba doliti, pa še vodo v posodo za vetrobransko steklo in očistiti seveda še vse luči ter vse steklene površine na avtomobilu. Na armaturi je kazalec za gorivo bil na ničli in gorela je že lučka - nič čudnega, saj prej, ko sva lovila zadnje minute, tega sploh nisem opazil, pa tudi vso noč nisva nikjer videla kake odprte bencinske črpalke. Nalil sem 20 litrov

bencina iz rezervne kovinske kante, ki sva jo vozila ves čas s seboj in prav tukaj je to gorivo prišlo še kako prav. Pri ogledu rezultatov sva bila na četrtem mestu, pred nama je bil za nekaj točk le Fiat 128.

Na štartnem mestu se je zbrala velika množica prebivalcev bolgarskega glavnega mesta. Tudi kasneje na cestah, posebno pa na specialnih preizkušnjah je bilo gledalcev ogromno. Vsi so nas vzpodbujali in nam ploskali. Na križiščih so nam zelo pomagali s tem, ko so vsi hiteli kazati smer kam naj peljemo. To je veliko pomagalo, saj tistemu, ki je počival, ni bilo treba kar naprej gledati v mapo z zemljevidi. GS je deloval brežhibno, saj se nama je hotel po težavah pri Dubrovniku verjetno oddolžiti.

Na bolgarsko-romunski meji sva doživela prednost pred nemškimi tekmovalci, ki so si morali urediti vizume, medtem ko midva teh nisva potrebovala in so naju spustili takoj naprej. Tako sva prihranila vsaj pol ure. Na časovno kontrolo v Bukarešti sva 11. oktobra pripeljala ob 20. uri zvečer, celo pol ure prezgodaj. Predviden je bil enourni počitek in skupaj z najino prednostjo sva imela uro in pol časa na razpolago, da greva na večerjo. Ker je bila v bližini restavracija, sva si privoščila po dolgem času toplo jed, ki je že tako dolgo nisva imela. Ostalo nama je še nekaj časa, da sva se pridružila skupini kolegov, ki so bili v bifeju na nasprotni strani ulice. Ob srebanju kave, ki je prav nama zagotovo najbolj koristila, sva imela priliko poslušati različne zanimive zgodbe, ki so jih doživeli na preteklih rallyjih Tour d Europe. Kaj podobnega in tako dramatičnega kot se je nama zgodilo na tej tekmi, pa nisva slišala. Vendar pa za pripoved najinega dogajanja na tem Touru ni bilo več časa, saj je kmalu sledil ponovni štart.

Kakih 50 kilometrov po tej pavzi sva naletela na prometno nesrečo. Eden izmed Opel Kadetov se je zaletel v neosvetljeno konjsko vprego in pri tem je konj poškodbam podlegel, kočijažu pa se ni nič zgodilo. Kadet je bil na desni strani tako hudo poškodovan, da je kolo bilo zamaknjeno nazaj in vse skupaj ni bilo več v voznem stanju, vendar pa se posadki ni nič zgodilo. Policije še ni bilo in tudi drugi tekmovalci, ki so se tam ustavili, so z nama

vred ugotavljali, da bo pač eden Kadet manj na cilju. Žalosten prizor. Ker pa ni mogel nihče nič pomagati, smo se odpeljali naprej. Po kakšnih dveh urah vožnje sva za sabo zagledala močno svetlobo, ki se je zelo hitro približevala. Pri prehitevanju sva videla očitno prenovo desne strani vozila – bil je prav tisti Kadet št. 2, ki smo ga prej vsi odpisali. Takrat sva razmišljala, kaj pomeni za neko posadko, če spada v tovarniško ekipo, ki je podprta s spremljevalnimi vozili. Kasneje smo izvedeli, da sta tekmovalca po radijski zvezi poklicala njihov Opel “Kastenwagen”, v katerem je bilo do vrha naloženih rezervnih delov, v kabini pa sta sedela dva mehanika. Od tu naprej se ni kaj čuditi, če je bilo popravilo opravljeno v kakih tridesetih minutah. In že smo dobili konkurenta nazaj. Če bi midva imela takšno podporo, se nama karenca zaradi Dubrovnika zagotovo ne bi zgodila.

Noč - to je bila že tretja zaporedna noč brez spanja - sva presenetljivo dobro preživela, saj, ko se je zdanilo, sva kar naprej ponavljala: samo še ena noč! Na tista dva dneva vmes, ki sta nas še čakala, pa sva kar pozabila. Nepotrebnih zgrešenih poti, razen dveh, skorajda ni bilo, če to primerjam z vsemi tistimi iz prejšnjih dni in noči. Dohitela sva posadko v Fiatu 128. Iz izpuha se je močno kadil bel dim. Na vsej poti sta zamenjala že tri tesnila na glavi motorja, pa tudi zvita je glava že bila in ker nista imela več rezervnega tesnila, sta bila prisiljena odstopiti – tu v Romuniji, le dobrih 2000 kilometrov pred ciljem.

Dan je hitro minil in pozno popoldne smo bili v Budimpešti, ko je bilo do češke meje le še nekaj več kot 100 kilometrov. Na tej poti sva v manjšem kraju doživela prvi “gumidefekt”. Nič čudnega, saj je na tisti cesti bilo polno konjskih vpreg. Ko sem se kar ob cest lotil zamenjave kolesa, je zamenjana pnevmatika imela prenizek tlak in kot naročen se je tam ustavil tovornjak, saj je šofer videl, da se mučim z nožno tlačilko. Brez besed je začel odvijati gumijasto cev, jo priključil na kompresor in že je gumo “napumpal”. Nato pa nama je še podaril gromozansko velik hleb še toplega belega kruha, ki ga je prinesel iz bližnje pekarnice. Zahvalila sva se mu za dobrodošlo uslugo ter kruh, Darko je naredil

posnetek dogodka in odpeljali smo se vsak v svojo smer. Ta kruh je tako dišal, da se nisva mogla zadržati in sva ga kar z rokami lomila kar naprej in kmalu ga je zmanjkalo več kot polovica, tako je bil slasten, pa tudi poživil naju je tako zelo, da sva dobila nov zagon.



Noč brez Konca

Na mejnem prehodu s Češko sva prvič sva prvič doživela temeljit pregled avtomobila, same formalnosti so pa bile hitro opravljene. To, da je pred nama bila zadnja noč in da bova drugi dan zvečer na cilju, nama je vlivalo novo moč. Toda zopet smo naleteli na gosto meglo, ki nas je spremljala na vsakem kilometru, kar naprej si v dvomih, če si na pravi poti, saj tabel in imen krajev v megli nisva videla. Če sva zagledala kakšne ljudi, sva se ustavljala in spraševala, če greva v pravo smer in pozno ponoči, ko ni ljudi, sva ustavljala avtomobiliste, ki so nama radi dajali informacije kam naj skreneva na križiščih, da ne bova zgrešila. Pozno ponoči sva pripeljala v Prago in da bi bila smola še večja, kontrola ni bila tam, kjer sva jo pričakovala, temveč na popolnoma drugi strani mesta. Poti do tja, kakih 20 kilometrov med številnimi ulicami in križišči seveda nisva poznala. Ko sva tako nebogljenost stala v nekem križišču, ni bilo ob treh zjutraj nobenega človeka nikjer, le tu in tam se je pripeljal kakšen taksist. Ustavila sva prvega taksista, ki je bil prost, mu povedala kam bi rada prišla in se dogovorila, da naj vozi pred nama, da pridemo tja in da mu bova plačala po njegovem tarifnem števcu. Da se ni več prazen vozil naokoli, je bil takoj pripravljen opraviti to "storitev". Ker je vedel,

da se nama zelo mudi, je s svojo Škodo 1000 MB vozil tako divje, da sem mu komaj sledil, ubiral je po bližnjicah in tako smo privihrali do točke časovne kontrole celo nekaj minut prehitro. Čeprav bi po daljši poti lahko zaslužil več kot je znašal znesek po števcu, je bil s plačilom zadovoljen in celo ni hotel vzeti nاپitnine.

Kmalu za to kontrolo smo imeli na velikem trgu enourni počitek. Lep sprejem nam je priredila Češka avtomobilska zveza, kjer smo bili tudi pogoščeni z jedačo in pijačo. Ker sva bila tam edina Jugoslovana in to celo iz Slovenije, so nama dali športni funkcionarji veliko koristnih napotkov za nadaljnjo pot od Prage naprej in vse do češko-nemške meje, še posebej so naju opozorili na nekatere pasti na tej progi.

Še zadnja okvara

Do meje ni bilo daleč in tudi vsi napotki čeških kolegov so nama prišli zelo prav. Na nemški strani v Schirndingu smo imeli kontrolo in ko sva v bližnji stavbi popisovala kontrolni karton, sem po naključju pogledal skozi okno proti GS-u. Groza: nadebudni fantje bližnjega avto kluba so v pičlih dveh minutah realizirali pranje najinega avtomobila. Pa kako ponosna sva bila na debelo plast blata in prahu na GS-u, saj se je to nabiralo na 12000 kilometrih! Ko sva prišla do avta, sva se komaj vzdržala, da pri najini zahvali za njihovo "pro bono" storitev nisva kazala preveč kislih obrazov.

Koje postalo svetlo, je bil pred nama zadnji dan vožnje in kot za nagrado celo po avtocestah. Za ostale tekmovalce je bila ta vožnja oddih, medtem ko pa je za naju bila ta pot dolgočasna in zelo utrujajoča, saj postelje nisva videla že vse od Genove naprej. Bodrilo in veselilo naju pa je to, da bova vendarle videla tudi cilj. Bližala sva se Hannovru in do cilja je bilo še okrog 350 kilometrov. Toda usoda nama je pripravila še zadnjo preizkušnjo. Pri zavijanju proti neki bencinski črpalki, ko sem hitrost že močno zmanjšal, se je oglasil podoben ropot kot pri skoraj usodnem Dubrovniku. Spogledala sva se in najprej pomislila ali je res mogoče, da bova morala prav zdaj, tik pred ciljem, odstopiti? Ustavil sem na parkirišču in po dvigu pokrova motorja sem takoj vedel, da moram preveriti, kako izgleda notranja

manšeta leve polosi. Bila je cela, vendar zelo topla in ko sem manšeto snel, sem videl, da se ni nič razletelo, le prav tista kroglična puša, ki je bila remontirana v Dubrovniku, je bila popolnoma suha – brez masti in vroča. Na črpalki sem kupil mast in ta del zgloba obilno namazal ter namestil manšeto nazaj. Vse skupaj je trajalo slabo uro in ko sem speljal, je bil zglob popolnoma tiho. Pri nadaljevanju vožnje sva začela analizirati, v katerem slučaju se to dogaja. Obakrat, tako pri Dubrovniku kot tukaj, je pričelo ropotati potem, ko si pred tem dolgo časa vozil s hitrostjo iznad 145 km/h in potem, ko si pričel s počasno vožnjo, se je ta ropot v polosi pojavil. Da se to ne bi več pripetilo, od tu naprej nisem več vozil iznad 130 km/h.

Končno na cilju

Žal sva tudi na cilju v Trawemünde-ju zaradi zadnje okvare malo zamudila in ko sem zapeljal na slavnostno dvignjeno rampo na cilju, sva bila presrečna, da je “norih” 13000 kilometrov končno za nama. Šele po končanem tehničnem pregledu smo zapeljali vozila na varovano parkirišče. Ko smo se prešteli, nas je prišlo na cilj samo 29 izmed 60 posadk, ki smo štartale na ta maratonski rallye 30. septembra. Šele tedaj je prišlo na vrsto težko pričakovano spanje, ki ga nisva bila deležna že od Genove in zbudila sva se šele naslednji dan popoldne!

Zvečer naslednjega dne je bila svečana proglasitev rezultatov z banketom in podelitev nagrad zmagovalcem po kategorijah. Ker je bila glavni pokrovitelj tega rallyja tovarna Opel, je zmagovalna posadka v generalnem plasmanu prejela za nagrado pozlačen diferencial, ki se je na odru na posebnem podstavku, osvetljen z reflektorji, bliskal v vsem svojem sijaju. Zelo impresiven je bil trenutek, ko sta ga Kurt Waldner in Feri Böckmann, voznika Opel Ascone, prijela vsak na svojem koncu in ga odnesla s smejočimi obrazi z odra. Za dvig takšne mase bi bil v normalni situaciji pravzaprav potreben viličar... Ko pa je nama direktor rallyja gospod Joachim Tietsch izročil pokala za osvojeno tretje mesto v kategoriji in ko nama je preko tisoč gostov in tekmovalcev nekaj minut ploskalo in čestitalo, nisva mogla skriti solz.



Po podelitvi nagrad in pokalov je sledil banket in nato še veselo druženje. Prisrčno so nama čestitali vsi drugi tekmovalci, kot tudi konkurenti in tako smo postali naenkrat veliki prijatelji. Žal nam je bilo tistih, ki so razbili avtomobile, tistih, ki so jim avtomobili zgoreli in so si rešili le življenja in vseh, ki niso doživeli nepozabnega sklepnega banketa po proglasitvi rezultatov in podelitvi pokalov. Ura je bila kar naenkrat ena po polnoči, toda zaspana sploh nisva bila.

V hotelu sva poskusila s spanjem, toda ni nama šlo, le pogovarjala sva se o vsem, kar sva doživela. Naenkrat je Darko rekel: "Karel, do doma je samo 1300 kilometrov!" Jaz pa, da je to desetkrat manj, kot sva jih minule dni in noči prevozila na tekmovanju. In že sva spakirala, se usedla v GS-a in naravnost domov. Najprej v Ljubljano, kamor sva pravočasno pripeljala, saj je bil na RTV Ljubljana dogovorjen intervju v Nedeljskem športnem popoldnevu o najinem uspehu na najdaljšem avtomobilskem rallyju v letu 1972 na svetu. Nato sem se pa po petnajstih dneh sam odpeljal domov v Velenje k svoji družini.



Foto Peter Marinšek)



Spominski Citroën GS - TOUR d Europe 1972

Po letu 1972 se nisem več ukvarjal z rallye športom. Angažiranje pri gradnji hiše, vzgoja otrok in njihovo šolanje, služba in druge obveznosti, vse to mi ni več dovoljevalo ukvarjanja s tem dragim športom. Minevajo leta in le redkokdaj se spomniš na davne dogodke. Le, ko se upokojiš, te prevzame želja, ko si želiš ukvarjati se z nekim hobijem. Seveda nič drugega kot avtomobilizem, sem si rekel. Pričel sem z restavriranjem oldtimer vozil, ki sem jih zbiral vse življenje. Nekaj je narejenih, nekaj je nedokončanih, še več pa jih čaka, če se jih bodo usmilili moji sinovi. Leta 2012 mi je navdušen kolega "Citroënar" podaril močno "bolanega" GS-a z namenom, da si ga naj obnovim. To me je seveda vzpodbudilo k restavriranju.

Prvotni plan je bil, da bi se naj ta projekt končal do 40. obletnice tistega Toura d Europe, vendar je na podarjenem objektu dosti stvari manjkalo, vse od motorja naprej in tudi rje je bilo skoraj več kot zdrave pločevine. Tako se je projekt zavlekel vse do letos, ko sem si zadal cilj, da bi pa le bilo lepo,

če bi replika tistega GS-a zagledala luč sveta sedaj, ko je ravno 100 letnica Citroënovih vozil, povrh tega pa je še 23. Svetovno srečanje navdušencev Citroënovih Spačkov in Amijev v bližnjem Samoboru. S sinovo pomočjo je bil GS do letošnjega julija narejen in treba je bilo le še nanj pritrčiti sprednjo zaščitno mrežo s specialnimi lučmi ter z rallye tablico številka 4 vred na ustrezno mesto. Vse to sem imel shranjeno na podstrešju za spomin, sedaj je pa prišlo vse skupaj tako zelo prav, saj je ta najpomembnejša relikvija popolnoma originalna. V podjetju GORENJE so mi priskočili na pomoč in mi priskrbeli identične nalepke kot so bile tedaj. Po originalnih takrat shranjenih štartnih številkah mi je prijatelj Lučo Žgank v svojem ateljeju izdelal nove nalepke s štartno številko, firma SEMPERIT mi je z navdušenjem poslala nove pnevmatike in cel kup reklamnega materiala in takoj, ko je bilo vse zmontirano in nalepljeno, je naenkrat GS zasijal v nekdanji podobi.

Na svetovno srečanje v Samobor sem ga zapeljal na prikolici, prav tako na žegnanje v Novo Štifo.



Sedaj pa so že opravljene vse formalnosti, da je ta leteči zgodovinski objekt dobil status starodobnika in registriran GS se je že pojavil na raznih srečanjih v Sloveniji, kjer seveda ne manjka občudovalcev, tudi takšnih, ki se tedaj, tistega davnega leta 1972 še rodili niso. Letos je 100 let, odkar je Citroën dal na trg svoj prvi avtomobil. Čez 3 leta bo 50 let, odkar sem vozil svoj najdaljši rallye v življenju. In ta Citroën GS naj služi v ta namen in v spomin na tisti čas.



CITROËN GS V SAMOBORU , 5. AVGUST 2019



CITROËN GS NA ŽEGNANJU V NOVI ŠTIFTI , 12. AVGUST 2019



OBISK AVTOHIŠE KOS. LEVO MATEJ KOS, DESNO MARJAN TRATNIK- TEDANJI MEHANIK PRI MILANU KOSU.



CITROËN GS NA 20 LETNICI SVAMZ - 21. AVGUSTA 2019 NA VRANSKEM. POLEG MENE JE NA FOTOGRAFIJI MIHA VRHUNEC.