

# DIRKA PO BREZPOTJIH PEKING-PARIZ

Vse skupaj se je začelo konec januarja 1907, ko je pariški Le Matin v uvodniku naznanil: »Odkar ljudje uporabljajo avtomobile, se z njimi lahko zapeljejo kamorkoli«. To je bila dokaj predrzna izjava za takratni čas, ko je minilo šele dobrih 20 let od nastanka prvega avtomobila, večina človeštva pa je še vedno bila prepričana, da vozila na lastni pogon ne morejo nadomestiti konjske vprege. Z razpisom, ki je sledil, so želeli predvsem spodbuditi takratno industrijo, da sodeluje s svojimi izdelki za takratni čas na enem največjih izzivov, dirki po brezpotjih med prestolnicama Kitajske in Francije na razdalji okrog 16.000 kilometrov. To pa ne bo enostavna vožnja enega udeleženca, ampak dirka več avtomobilov. Dodatno težavo pa bodo predstavljala brezpotja, brez naprej določenih in načrtovanih poti, brez kart in predvidenih postajališč in brez dokumentov, vsak po svoje in pod milim nebom, skratka, najbolj nenavadna dirka na svetu do tedaj. Dodatni problem je povzročalo gorivo, ki si ga je morala zagotoviti vsaka ekipa sama. Na mongolskih stepah in v puščavi Gobi so jim bile v ve-

pomoč kamele, ki so jim dovažale gorivo. Glede na relativno nezainteresiranost industrije, zavedajoč se pomanjkljivosti takratnih konstrukcij v smislu vzdržljivosti in zanesljivosti vozil se je za omenjeni podvig odločilo vsega 11 članov posadk v petih vozilih. Sodelovala so naslednja vozila: Spyker 15HP nizozemske proizvodnje, dve vozili De Dion Bouton 10HP in trikolesnik cyclecar Contal 6HP, vsi trije francoske proizvodnje ter najmočnejša Itala 40 HP, italijanske proizvodnje, ki jo je upravljal princ Scipio Borghese, z mehanikom in novinarjem skupaj. Mnogi so menili, da je ta avantura namenjena bogatašem, ki za dosego cilja ne izbirajo sredstev, na cilju čaka zmagovalca le velika steklenica prestižnega šampanjca Mumm in slava!

10.junija 1907 so vozila krenila na pot iz Kitajske prestolnice. Že kmalu po startu, ko so avtomobili dosegli zahodno gorovje na meji z vzhodno Kitajsko in ravninsko Mongolijo, so se pričele težave. Poti tod so bile vklesane v gorate stene in z nenormalno strmimi vzponi, ki jih tudi zaradi preobremenitve vozil, le - ta niso bila v stanju premagati. Nujna je bila pomoč ljudi in mul z vlečnimi vrvmi. Problem pri spustu v dolino pa so predstavljale neučinkovite zavore, takrat običajno na vozilih samo na gnanih kolesih in mnogokrat je varnemu pristanku botrovala sreča, še posebej, če imamo v mislih zelo ozko izklesane poti v skalnate stene. Naslednjo prepreko je predstavljala mongolska puščava Gobi, kjer je brez goriva za vedno ostal trikolesnik Contal, oba člana posadke pa so na srečo rešili mongolski nomadi še preden so ju pokončale opeklina in žeja... Avtomobili so se na vročem pesku pregrevali, preostanek vode v

Zemljevid  
in zarisana pot  
od Pekinga do Pariza iz dirke 1907



hladilnik motorja pa so namenili tudi pitju – zelo nevarno početje. Telegrafski drogovi so jim služili za določitev smeri vožnje. Kot se je izkazalo, je bilo potovanje skozi puščavo kljub vsem omenjenim težavam hitrejše. Zanj je vodilna posadka na Itali porabila 4 dni v primerjavi s 5 dnevnim potovanjem preko predhodnega gorskega prelaza. Ostale ekipe so tukaj zaostajale že za cca pol dneva.

Po predvidevanjih naj bi potovanje skozi Sibirijo potekalo po poteh, ki so pred časom služile izgradnji Trans Sibirske železnice. Žal se je izkazalo, da je del ceste ponovno poraslo drevje, del lesenih mostov pa je odplaknila hudourniška voda ali so bili delno poškodovani. Borgheze se je odločil, da bo preko delno poškodovanih mostov drvel z Italo s polnim plinom, domneval je, da je ob tem početju manj verjetnosti za zrušitev mostu. Vseeno bi se njegova pot skoraj končala tragično, ko se je avto na enem od mostov pri počasni vožnji vdrl z zadnjimi kolesi v odprtino polomljenih desk. Na srečo so jo vsi trije člani posadke srečno odnesli brez posledic, po treh urah so avto ponov-



1907 Itala 35/45hp – original iz dirke Peking Paris – v Nacionalnem muzeju



Vleka Itale navkreber s pomočjo vrvi

no postavili na kolesa in srečno nadaljevali z vožnjo. Občasno so tekmovalci uporabljali tudi progo za cesto. V ta namen so izdelali lesene distančnike, ki so vodili par koles na zunanji strani, drugi par pa na notranji strani tira po lesenih pragovih. Glede na vožnjo po sibirskem blatu in produ je to predstavljalo nekakšno olajšanje, pri srečanju z vlakovno kompozicijo pa je vodilni avto za las ušel trčenju. Da bi lahko nadaljevali z vožnjo po blatu, je Borghese za boljši oprijem cestišča, nasadil verige na kolesa. Zaradi prekomernih vibracij pa so se prelomile lesene napere sprednjih koles. Na srečo jih je rešil ruski kolar, ki je ročno izdelal nove napere iz starega borovega lesa. V nekaj urah po okvari so zopet nadaljevali z vožnjo. 20. julija je Itala prečkala mejo med Azijo in Evropo in posadka je en teden kasneje prispela v Moskvo, s prednostjo celih 17 dni pred konkurenti. Potovanje po Evropi je potekalo relativno mirno, razen pripetljaja v Belgiji, ko je policist ustavil vodilno vozilo zaradi prekomerne hitrosti. Posadka je kot »Pregnani iz Kitajske« končala svojo pot na cilju v Parizu 10. avgusta 1907. Za celotno



n avtomobilskem muzeju v Torinu.

pot so potrebovali natančno 61 dni. Preostale tri posadke so prispale na isti cilj šele 20 dni za zmagovalno ekipo.

Nekateri nameni, da se vožnja po legendarni poti iz leta 1907 ponovi, niso bili nikoli uresničeni. Tudi prošnja ruskim oblastem v letu 1957, da naj dovolijo ponovitev vožnje po trasi skozi Sibirijo, s strani novinarjevega sinu, ki je želel odkriti avanturo svojega očeta na Itali v letu 1907, ni bila uslišana. V letu 1997 je sicer bila realizirana spominska vožnja na relaciji Peking – Pariz, žal ne po isti trasi skozi Sibirijo.

Legendarna dirka tako ostaja edinstvena v zgodovini motorizacije, saj do danes ni bil ponovljen dosežek voznika z vozilom na enaki trasi kot v letu 1907!

Kljub temu so občudovanja vredni vsi realizirani poizkusi vozil in posadk s starodobnimi vozili, ki uspešno zaključijo vožnjo na relaciji Peking – Pariz. Letos imamo posebno čast, da udeležence tega podviga pozdravimo tudi pri nas v Sloveniji.

Še nekaj podatkov o legendarnem vozilu Itala 35/45hp.

Leta 1904 je tovarno ustanovil Italijan Matteo Ceirano v Torinu, ko se je odcepil od družinske tovarne istoimenskih vozil. Ambicija pri kreaciji vozil je bila zmagovati na hitrostnih preizkušnjah. Osnova konstrukcije vozila je bila lahka in fleksibilna nosilna šasija s 4 ali 6 valjnim, za tisti čas sodobnim pogonskim agregatom s t.i. »rotirajočimi ventili«. Konkretni agregat, ki je bil namenjen vztrajnostni dirki Peking – Pariz, je imel naslednje tovarniške podatke:

Volumen 4 valjnega agregata	7433 ccm pri 1250 vrt/min
Premer valjev in hod	130x140mm
Valji	iz sive litine po dva v paru
Največja moč	45CV pri 1250 vrt/min
Vžig	nizkonapetostni magnetni
Največja hitrost	95 km/h
Zavore	samo na par gnanih koles, boben.
Teža praznega vozila	1370kg

Kot je razvidno iz tehničnih podatkov, so v tistem času gradili t.i. počasi vrteče motorje (slow revving), prirejene za nizko oktanski bencin.

Povečanje moči agregata so praviloma dosegali s povečanjem prostornine agregata in številom valjev. Najmočnejša izdelana Itala iz tedanjega časa je bila z močjo 120hp in delovno prostornino 16,7 litra! V letu 1911 so izdelali preko 750 vozil, tovarna pa je zadnje vozilo prodala leta 1932.



Nesreča Itale pri prehodu enega od mostov v Sibiriji