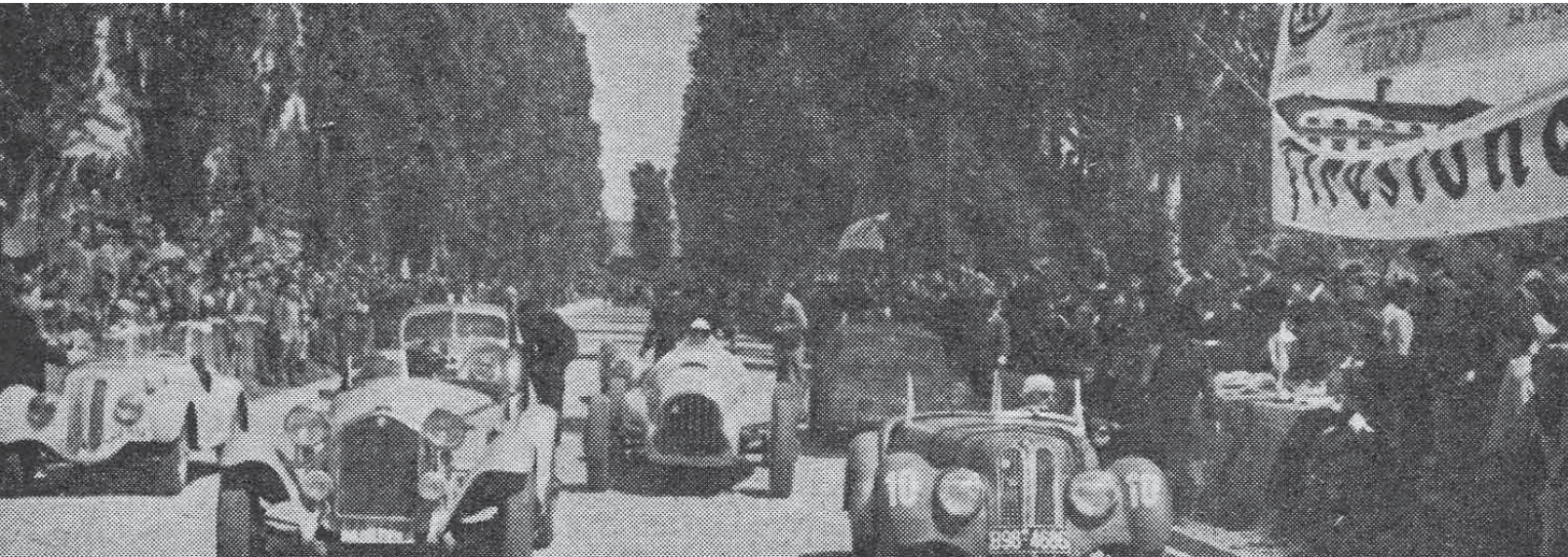


O POZABLJENIH JUNAKIH

Milivoje Božič



Dirke okoli Kalemegdana 1953. V prvi vrsti sta Veselinović (alfa romeo 6C 1750 Zagato) in Keller (bmw 328), v drugi vrsti sta Božič (bmw 328) in Bajda (talbot –AMD Maribor), v tretji vrsti pa Vuković (jaguar xk 120) in Koresch (veritas). Zmagal je Koresch, drugi je bil Vuković in tretji Bajda;



Milivoje Božič, Ljubelj 1956 (bmw 328). Bil je tretji za Ernstom Voglom in Guenterjem Gruberjem (oba porsche 1500 RS) in pred Milivojem Mikico Vukovićem z jaguarjem xk 120

V knjigi "Začetki starodobništva na Slovenskem" se v delu, ko pišem o dejavnostih ljudske tehnike takoj po 2. svetovni vojni, dotikam tudi nekaterih privilegiranih izjem v jugoslovanskem dirkaškem športu, ki so namesto s predvojnimi, ali pa z bolj kot ne amatersko sestavljenimi dirkalniki, tekmovali s sodobnimi, včasih pa celo z vrhunskimi vozili. V to skupino nekaj srečnežev bi lahko uvrstili Ljubljančana Dušana Maleriča

s porschejem 356 oziroma nekaj pozneje z mercedesom 190SL ter Srečka Petelina z dkw 3=6; nadalje Goričana Stanka Gulina z lancio aurelio B 20, Milorada Rodico iz Matuljev z alfa romeom 1900 sprint in nekaj pozneje z giulietto sprint veloce in Beograjčana Milivoja Mikico Vukovića z jaguarjem xk 120. Zagotovo pa je med vsemi izstopal Milivoje Božič, tudi iz Beograda, s porschejem 1500 RS, oziroma 550A spyder.

Milivoje Božič (1923-1991) je bil gardijski oficir, ki se je od leta 1953 naprej s predvojnimi, domnevno trofejnimi bmw 328, ki ga je v Beogradu pustila nemška vojska, relativno uspešno udeleževal takratnih avtomobilskih dirk.

Ta bmw je bil sicer del flote gardijskega specialnega voznega parka in ga je sprva vozil Titov sin Žarko, enoroki vojni veteran obrambnih bitk pred Moskvo, in to vse dotlej, dokler mu ni oče leta 1947 podaril tatre 87, ki jo je dobil od češkoslovaškega ambasadorja v Beogradu Jozefa Korbla – očeta bolj znane nekdanje ameriške zunanje ministrice



Ljubelj 1958. Alfred Pruckner (bsa goldstar) in Božić (porsche 550). Najhitrejša med motociklisti oziroma avtomobilisti;



Ljubelj 1959



Ljubelj 1959

Madelaine Albright. Ivan Kužnik, Slovenec in Titov vseživljenjski osebni šofer (od leta 1944 na Visu pa vse do Titove smrti leta 1980) je bil tisti, ki je v tekmovalni sezoni 1947 začel s tem avtom zares dirkati. Bmw je nato tri leta počival (verjetno zaradi neprimernih časov oziroma dogodkov, ki so jih sprožile kolobocije z Informburojem), dokler ga ni Alojz Gabrovec, tudi gardijski oficir, po poreklu pa Vrhničan, leta 1951 obudil in z njim sodeloval na različnih avtomobilskih tekmovanjih po Jugoslaviji. Med ostalim tudi na dirki po ljubljanskih ulicah julija tega leta, kjer je konkuriral Kamničanu Karlu Ličnu z jaguarjem (mimogrede, ta jaguar, v sicer precej spremenjeni podobi, še živi). Sledilo je spet leto odmora, domnevno zaradi okvar, potem pa je avto dobil v roke Milivoje Božić, ki ga je vozil zapovrstjo štiri tekmovalne sezone, pri čemer je bil nekajkrat podprvak FLRJ v kategoriji avtomobilov prostornine nad 1,1-litra, vsakič za favoriziranim Milivojem Mikico Vukovičem, ki je dirkal z novim in močnejšim jaguarjem. Bmw je menda ob koncu tekmovalne sezone 1956 dobesedno razpadel, nekateri njegovi vitalni deli (motor, menjalnik in podobno) pa so danes shranjeni v Petkovičevem avtomobilskem muzeju v Beogradu. Ker je Božić ostal brez dirkalnika, si je za sezono 1957 omislil motocikel bmw s prikolico, s katerim je postal celo zvezni podprvak v svoji kategoriji. Leto pozneje pa je dobil novega porscheja, s katerim je debitiral v Opatiji, prvič zmagal v Budimpešti in jeseni istega leta nastopil še na ljubeljskih dirkah, kjer je tudi zmagal. Po tem izčrpnem uvodu lahko končno preskočim k pravemu bistvu današnje zgodbe o pozabljenih junakih – to je k nakupu Božičevega novega dirkalnika. Ker se v pisnih virih pričevanja o nakupu Božičevega porscheja nekoliko razlikujejo, se bom v današnji zgodbi v osnovi držal pričevanja Nika Miheliča (nekdanjega televizijskega komentatorja F1), ki je Božića osebno spoznal na beograjskem avtosalonu leta 1989, na štantu Industriajimporta, ki je bil takrat uvoznik Subarujevih avtomobilov in jugoslovanski predstavnik Yamaha ter Harley Davidsona. Kot rečeno, Milivoje Božić je bil gardijski oficir, določen za motorizirano spremstvo maršala Tita, pri čemer naj bi mu ob neki



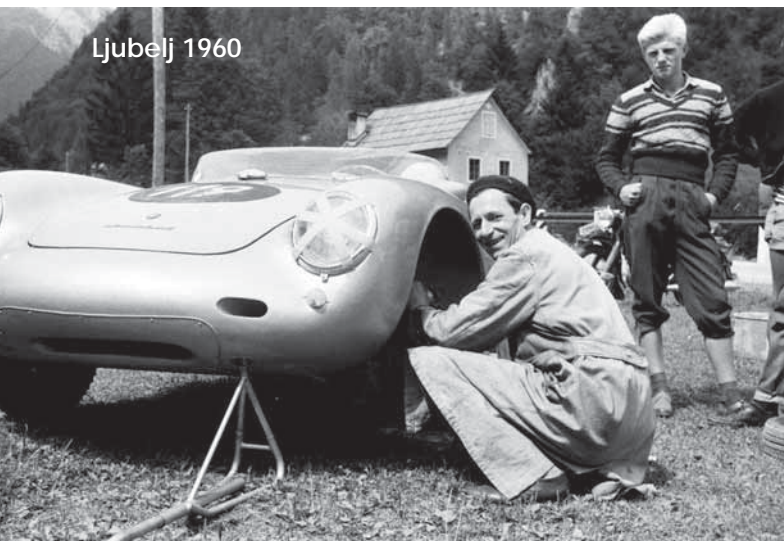
Ljubelj 1960



Alfred Pruckner in Milivoje Božić, Ljubelj 1960



Ljubelj 1960



Ljubelj 1960

priložnosti rešil življenje (podatka o tem kje, kdaj in zakaj, nisem nikjer našel). Maršal, znani filmofil, je nekoč ob gledanju filmskih novosti zasledil vest, da se je "njegov" uvrstil šele na drugo mesto in vprašal prisotne, kako to, da Božić ni zmagal. Odgovorili so mu, da pač vozi star, iztrošen bmw in bi za zmago verjetno potreboval nov avto. Kaj kmalu so Božića poklicali k maršalu, ki ga je vprašal, kakšen avto si želi. Božić je odgovoril, da bi rad porscheja, maršal pa je pripomnil, da se z nakupom tega francoskega avtomobila vsekakor strinja in naj odgovorni kar poskrbijo za to, da ga Božić čim prej dobi (ta je sicer nekoliko bosa, saj je Josip Broz v mladosti kot testni voznik delal pri Austro Daimlerju in to prav v tistih časih, ko je Ferdinand Porsche tam konstruiral nekaj modelov avtomobilov. Pa tudi sicer Tito ni bil nikakršen avtomobilski analfabet). Zadeva se je nekoliko zapletla, ko je Božić pojasnil, da misli na nemški avto, torej na izdelek nekdanjih sovražnikov, in ne na francoski avto. Zato so na pomoč poklicali prof. Mihajla Borisavljevića, takratno nesporno avtoriteto s področja motoroznanstva z beograjske strojne fakultete, ki je bil v času študija v Berlinu "slučajno" kolega Ferdinanda Porscheja. Od tu naprej so zadeve gladko stekle, tako da so novi Božićev dirkalnik naročili in plačali v paketu s tremi lokomotivami nemškega proizvajalca Krauss Maffei, ki so bile z imeni Dinara, Kozara in Sutjeska namenjene vleki modrega vlaka. Božić je avto prevzel osebno, pri čemer ga je ob prihodu v Stuttgart na železniški postaji pričakal Edgar Barth in ga je nato do Porschejeve tovarne odpeljal s svojim avtomobilom. Božića menda v življenju ni bilo nikoli tako strah vožnje z avtom, kot takrat.

V naslednjih letih je Milivoje Božić s tem avtom na domačih in mednarodnih tekmovanjih narezal celo vrsto odmevnih uspehov (Budimpešta, Monza, Innsbruck, Salzburg ...). Zenit Božićevih uspehov pa je bila pridobitev licence za GP tekmovanja leta 1961, ekvivalentna licence za dirkanje v F1, ki je ne takrat in ne danes nima nihče daleč naokrog.

Kmalu zatem je bil Božićev porsche že tako iztrošen in nekonkurenčen, da ni bil več primeren za dirkanje. Uskladiščili so ga na dvorišču centrale AMZ Jugoslavije v Beogradu, kjer ga je nekaj let kasneje opazil nek Italijan, ki ga ni izpustil z oči vse dokler ga ni dobil v zameno za dva abartha (po neki drugi verziji je šlo le za en fiat 850 za avtošolo). Porsche je menda danes v Padovi pri tamkajšnjem zastopniku audijev.

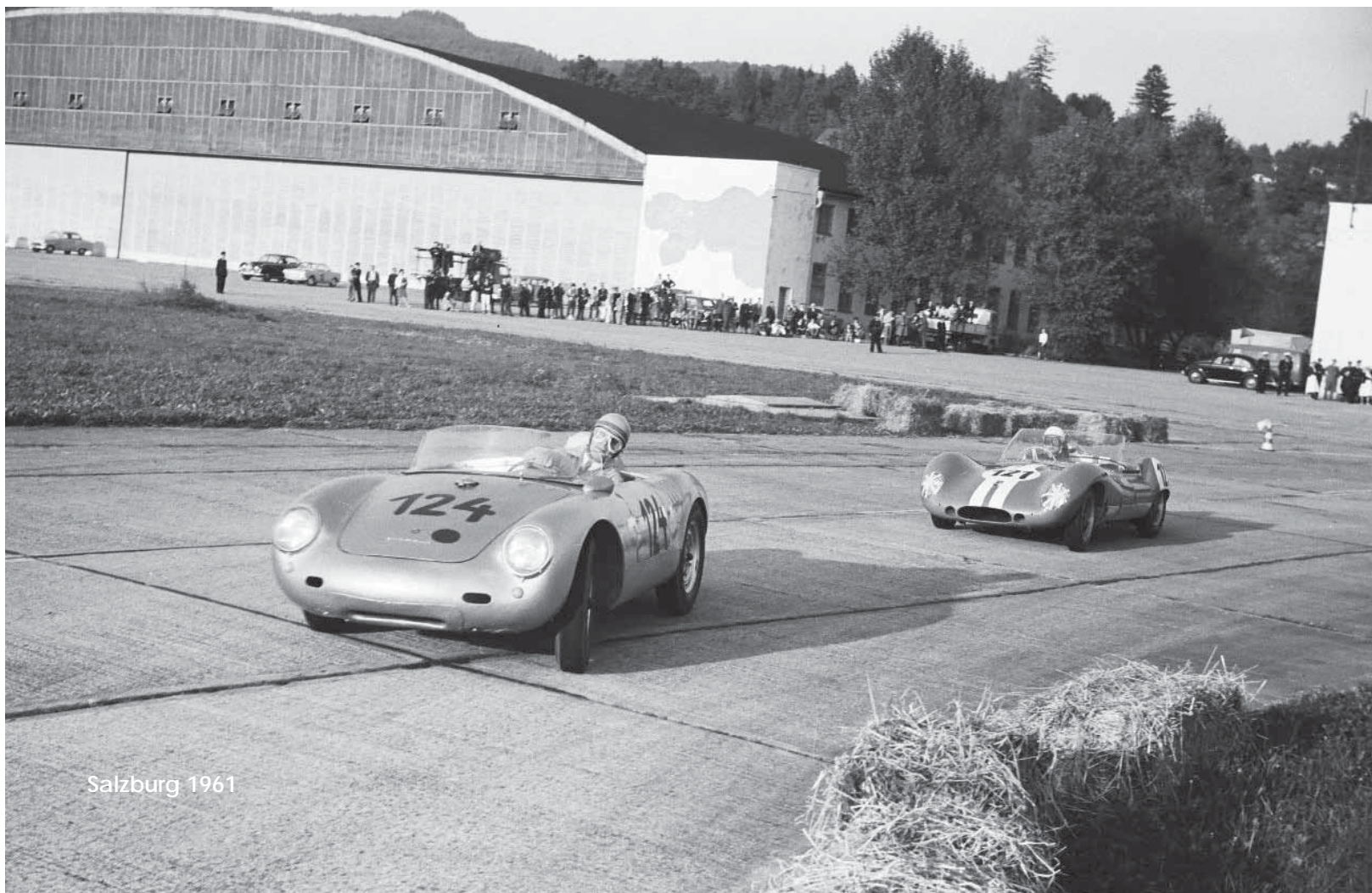
Božićeva dirkaška kariera sicer z odhodom njegovega porscheja ni povsem zamrla. Leta 1966 je sodeloval na dirki za veliko nagrado Beograda, ki je sodila v okvir evropskega pokala za turne avtomobile (1964-1974), kjer je v kategoriji do 850 ccm s svojim fičkom odstopil. Šlo je za Zastavinega fička, ki so mu v tovarni 21. maj iz Rakovice "navrtali" motor. Leto pozneje je z istim fičkom zmagal na prvem Yu rallyju, zatem pa je tekmoval še z zastavo 101. Z dirkanjem je, po dobrih dveh desetletjih od svojega debija, zaključil v tekmovalni sezoni 1974.



Korensko sedlo 1959



Beograd, maj 1966. Božić, s čelado, išče napako, ki je povzročila odstop. Morda je šlo za zdrobljeno pribadnico na položaji?



Salzburg 1961