PLESAL JE ENO SAMO POLETJE

Bruno Coga, Codelli klub Ljubljana

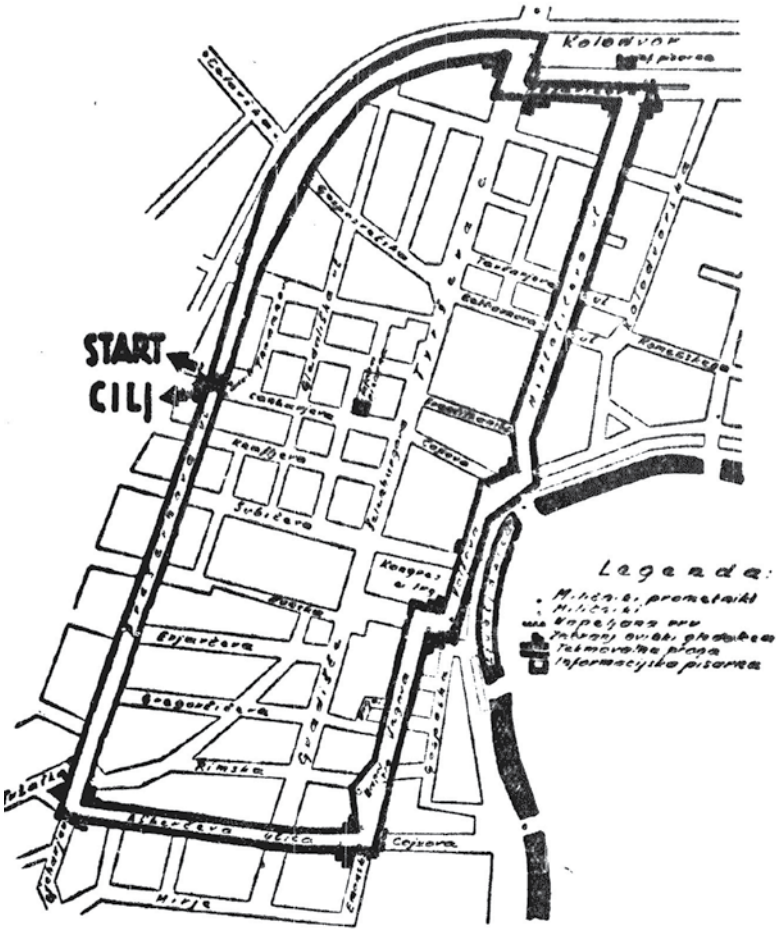
PIERO OSTUNI, VESPA, NA MIKLOŠIČEVI CESTI OZIROMA NA PREŠERNOVEM TRGU

Parafraza se nanaša na švedski film »Plesala je eno samo poletje« z Ullo Jacobsson v glavni vlogi, ki je bil na berlinskem filmskem festivalu leta 1951 nagrajen z Zlatim medvedom.

V mislih pa sem v resnici imel tržaškega motociklista Piera Ostunija, ki je v sezoni 1951 v razredu motorjev do 125 ccm zmagoval na skoraj vseh mednarodnih dirkah na naših tleh, kjerkoli se je le pojavil: v Beogradu, v Sarajevu, v Ljubljani, v Borovem in v Opatiji (kjer je bil drugi). Italijanski viri navajajo še »Krog Semedele«, vendar pa v lokalnem časopisju, kjer so pisali celo o dveh dirkah v okolici Kopra (2. maja in 30. novembra 1951), o Ostuniju ni sledu. V naslednji in v poznejših sezonah ni več dirkal. Posvetil se je delu v matičnem motoklubu in vzgoji nadarjenih mladih dirkačev. Eden njegovih varovancev je bil tudi legendarni Gilberto Parlotti.

In kaj je bilo to Ostunijevo zmagovito orožje? Vespa. No, ne čisto navadna vespa, ampak taka z oznako »ss« (Super Sport) in s pridevnikom »corsa« (dirkalna). V Piaggiu, ki je bil (in je še vedno) v osnovi proizvajalec letal, so na samem začetku 50-ih let preteklega stoletja sestavili 10 primerkov skuterja z aluminijastim okvirjem (ali bolje rečeno z aluminijasto karoserijo), s kolesnimi platišči iz lahke litine in s »friziranim« motorjem standardne 125-kubične vespe, ki so mu povečali kompresijo, vgradili večji uplinjač in

VESPA »SS« »CORSA«, 1950



POTEK TEKMOVALNE STEZE

PIERO OSTUNI KOT ZMAGOVALEC V KATEGORIJI MOTORJEV DO 125 CCM PRED PEN KLUBOM

DVOJEC POŽUR-VUKOVIČ S PRIKOLIČARJEM KATEGORIJE DO 600 CCM (BMW R67) NA PREŠERNOVEM TRGU

START AVTOMOBILOV PRED MODERNO GALERIJO. PRVA VRSTA Z LEVE: NEZNANI AVTO, LOJZE GABROVEC, ZMAGOVALEC V KATEGORIJI NAD 1,1-LITRA (BMW 328) IN KARL LIČEN, TRETJEUVRŠČENI V KATEGORIJI NAD 1,1-LITRA (JAGUAR). DRUGA VRSTA: DANTE SALETNIK, ZMAGOVALEC V KATEGORIJI DO 1,1-LITRA (FIAT BALILLA »S«)

namestili dirkalni izpuh. Menjalniku pa so poleg ojačane sklopke dodali še 4. prestavo. Tako je ta vespa tehtala vsega skupaj 68 kilogramov, se pravi okoli 40 kilogramov manj od standardne »faro basso«, hkrati pa je bila bistveno močnejša. Leta 1951 so v Piaggiovem eksperimentalnem oddelku dva dirkalnika opremili še s posebno visokotlačno črpalko za prisilno polnjenje mešanice. Tako je Ostunijeva vespa (ena od dveh prej omenjenih) ob 7.500 obr./min. iz motorja iztisnila kar 12 KM in dosegala hitrosti preko 130 km/h.

Namen teh dirkalnikov je bila promocija prodaje vesp v svetu. Povsem drugo vprašanje pa je, koliko učinka je imela ta promocija na jugoslovanskem trgu leta 1951, ko je bilo težko priti celo do navadnega kolesa?

Ampak, kakorkoli. Piero Ostuni se je 8. julija leta 1951 pojavil v Ljubljani z avtom s prikolico, kjer je imel naloženi dve vespi: dirkalno in standardno »faro basso«. To vespo je uporabljal za ogled dirkaške proge, ki je bila speljana v smeri urinega kazalca od Moderne galerije na Prešernovi cesti do Bavarskega dvora, nato na desno na košček Tyrševe ceste (danes Slovenske ceste), pa na levo na Masarykovo cesto (danes Trg OF) in spet na desno na Miklošičevo cesto, čez Prešernov trg in Wolfovo ulico do Kongresnega trga ter naprej po Vegovi ulici in Aškerčevi cesti spet na Prešernovo cesto do Moderne galerije. Proga je merila 3.671 metrov, dirkači pa so jo morali prevoziti 5-krat. Se pravi, da je vsakega tekmovalca čakalo dobrih 18 kilometrov dirkanja.

Kot rečeno, je bil v najnižji kategoriji motorjev do 125 ccm najhitrejši Piero Ostuni s časom 14:44 (povprečje 73 km/h), v kategoriji do 250 ccm je zmagal Dunajčan Leopold Zoechling (AJS) , v kategoriji do 350 ccm je bil prvi

Zagrebčan Edo Bočkaj (AJS), v kategoriji do 500 ccm je zmagal še en Zagrebčan, Drago Kamenar (AJS), med prikoličarji do 600 ccm sta bila prva Požur in Vuković (spet Zagrebčana, z BMW-jem), med prikoličarji nad 600 ccm pa sta slavila Škofjeločana Paulus – Podobnik (tudi BMW).

Med avtomobilisti je v kategoriji do 1,1-litra zmagal Dante Saletnik iz AMD Matulji (fiat 508S »Coppa d´Oro«) , v višji kategoriji avtomobilov nad 1,1-litra pa je bil prvi Lojze Gabrovec iz AMD Milan Žeželj Beograd (BMW 328).

Na koncu sta skušala Leopold Zoechling s 350-kubičnim AJS 7R in Leon Ponikvar s 500-kubično gilero »Saturno« v ekshibicijski vožnji postaviti rekord proge nad mejo 90 km/h. Uspelo je obema. Prvi je pet krogov prevozil v času 12:29, kar je v povprečju pomenilo 92 km/h, drugi pa je bil, čeprav z močnejšim motorjem, nekoliko bolj počasen in je dosegel čas 12:55, kar pa je bilo še vedno nad postavljeno mejo 90 km/h. V časopisnem članku, kjer so poročali o tej dirki, so v Ponikvarjevo opravičilo zapisali, da je vozil z zlomljeno nogo.

Me prav zanima, kdo od nas bi si danes po ljubljanskih ulicah upal voziti s hitrostjo 90 km/h, ali pa »le« z Ostunijevimi 70 km/h?

In, ko smo že ravno pri Leonu Ponikvarju. Po končani dirkaški karieri je žel velike uspehe kot kitarist v ansamblu bratov Avsenik …

Viri:

• Alfonz Breznik, 50 let jugoslovanskega moto-dirkalnega športa, samozaložba, Ljubljana, 1976

• Franco Damiani di Vergada, Motociclismo a Trieste, 110 anni di storia nella provincia giuliana, Moto Club Trieste, Trst, 2016

• Miroslav Milutinović, Automobili i Josip Broz Tito 1912-1980., Javno preduzeće Službeni glasnik, Beograd, 2015

• Slovenski poročevalec, Ljubljana, 8. in 9.7.1951

• Trudbenik, Organ sindikalnog odbora i radničkog savjeta kombinata Borovo, Borovo, 27.10.1951

• Istrski tednik, Glasilo osvobodilne fronte koprskega okraja, Koper, 4. 5. in 7.12.1951

• Museo della Piaggio, Pisa (https://www.museopiaggio.it/modelli/vespa-racing/#3)

Fotografije

• Fototeka Muzeja novejše zgodovine Slovenije, Ljubljana, fond Vlastje Simončiča

• Museo della Piaggio, Pisa

• Slovenski poročevalec, Ljubljana

DRAGO KAMENAR (AJS) IN PIERO OSTUNI (VESPA) NA PREŠERNOVI CESTI PRED VSTOPOM NA VOŽNJO V ČASTNI KROG

LEON PONIKVAR (GILERA »SATURNO«)