



TT rallyji

ali prvi koraki starodobništva na Slovenskem

Avtor: Škofič Peter

O Buicku

S šest ali sedem sedežnim Buickom, glavnim junakom Čapkovega filma »Naš avto«, posnetim le nekaj let pred TT rallyjem, se je prijavil trzinjski mehanik Matevž Štefe. Takratni fičkisti se gospoda Štefeta zagotovo še dobro spominjajo po vgradnjah Abarthovih vsadkov.

Bolj po spominih iz zakladnice ljudskih mitov in legend kot po dokazljivih podatkih, so pred prvo TT dirko glede Buickovega porekla krožile govorice, da prihaja iz garaže kraljevega dvora. Znano je, da so bili Karađorđevići precejšnji snobi, še posebej se je to tikalo prestižnih avtomobilov. Tako so ob popisu premičnega inventarja po zlomu Jugoslavije v njihovih garažah našli 75 avtomobilov: 1 Rolls Royce (s pripisom »stari«), 3 Lincolne, 1 BMW, 1 Mercury, 4 tovarne Škode, 28 različnih Fordov, 2 Opel Kapitaena in pozor, 27 Packardov! Ločili so jih takole: 1 blindiran, 1 športni, 4 dvanajstvaljni in 21 »raznih«. Med ostalo šaro sta bila še tovornjaka Mercedes in Büssing, Hansa, Peugeot »i 4 mala automobila«. Buick ni bil posebej omenjen, težko pa bi ga uvrstili v kategorijo malih avtomobilov.

Ves ta pleh je bil ocenjen na blizu 16 milijonov dinarjev, kar bi po predokupacijskem tečaju pomenilo 235 tisoč dolarjev (povprečni avto je takrat stal 850 USD), po pookupacijskem tečaju pa 64 tisoč Reichsmark (1 »delavski« VW naj bi stal 1.000 RM).



Kralj Aleksander in kraljica Marija se spuščata proti enemu od Packardov.



Kraljica Marija za krmilom Rolls Royce-a Silver Ghost Alpine Eagle



Buick – kot filmski junak v veseli družini na zaječarskih ulicah...



...ter v nekoliko bolj čemerni družbi žandarjev, tudi tam nekje v južni Srbiji.

Posvetimo se še nekaterim drugim udeležencem prvega TT rallyja. Silvo Andrejka, predstavnik AMZS, se je prijavil z bistriškim Piccolom. Piccolo, takrat še temnozelen, je sicer prišel v muzej iz Mozirja. Iz garaže mojstra Pepela, iz iste garaže, iz katere je dve desetletji kasneje prišel še Perl, avstrijski avtomobilček, pravzaprav cyclecar z elegantnim lesenim »boat tailom«, kot bi njegovi značilni krmi rekli Angleži.

Med tekmovalnimi vozili so sicer prevladovali Fiati (39 avtomobilov), predvsem Balille (bilo jih je kar 22), sledili pa so zakajeni DKW-ji s 15 primerki.

Predvojni Fiati in DKW-ji so bili na takratnih slovenskih cestah nasploh pogost pojav. Prvi so verjetno v precejšnjem številu prišli iz bivšega STO (Svobodnega tržaškega ozemlja), drugi pa so povečini preživeli vojno zato, ker jih Nemci ob begu niso mogli odpeljati, saj so pili mešanico, ki ni bila na seznamu standardnih wermachtovih goriv.

Precej osebnih avtomobilov je bilo v povojnem času predelanih v bolj praktične dostavnike, saj je bil to relativno enostaven poseg, glede na to, da so bili takrat avtomobili s samonosnimi karoserijami še

precejšnja redkost. Eni so to počeli z več, drugi pa z nekoliko manj oblikovalskega občutka in kleparskega znanja. Tudi na TT-jevi dirki je bilo precej primerkov te vrste. Eden od njih je bil šestcilindrski Opel, s katerim je Emil More dolga leta dovažal steklenice sifona v legendarni ljubljanski Daj Dam.

Večina udeležencev si je ob slovesu zaželela ponovnega srečanja ob letu osorej (kar se je uresničilo), še posebej pa ustanovitve kluba veteranov. To se je uresničilo precej kasneje. Začetki klubskega starodobniškega druženja namreč segajo šele v zgodnja osemdeseta leta, ko smo AMTK iz Ljubljane pridali Sekcijo ljubiteljev starih motornih vozil (SLSMV).

Med množico avtomobilstov je Jule Kačič, znani ljubljanski »tehnični arheolog« in zbiratelj s svojim švicarskim Motosacochem gorčične barve zastopal čast v tistem času tudi sicer zelo redkih motociklistov.

Na sami »dirki« si je najmanj kazenskih točk in s tem tudi zmago privozil Slavko Gabršček iz Kobarida z Lancio Augusto. Temno modra Lancia je redno sodelovala na vseh kasnejših rallyjih, tudi na tistih v 80-ih letih, ki jih je organiziral TMS.



Gledalci na preži nekje med Šempetrom in Žalcem v Savinjski dolini. Zrklu se približuje Tatra 30 (ali celo 52)? Prijavljena je bila kot Tatra 12, kar glede na velikost avtomobila zagotovo ni držalo. Taunus in Millecento ob robu ceste takrat seveda še nista bila starodobnika. Avtobus na desni – TAM ali FAP?



Fiat 518 S (Ardita) z drznim prehitevalnim manevrom naskakuje nekaj starejšega brata, Fiata 514. Bi bil slednji kaj hitrejši, če bi ne bil po sili spremenjen v tovornjak? Desno, ob cesti, delček zadka VW 1500.



Še vedno na preži med hmeljarji. DKW F7 ali F8? Reichklasse z nižjo ali Meisterklasse z višjo prostornino motorja?



9Fiat 508, Balilla, 4M



Steyr 220. Takrat je bil še v lasti Janeza Strgulca z Vrhnike. Avto se je v 80-ih preselil v Ljubljano, v Moste



11Frankolovo? Piccolo v oblakih omamnega dima dveh dvotaktnikov. IMV-ja, ki ga vleče in prehitavajočega DKW-ja 1000 S, iz katerega je nastal posnetek.



Piccolo. Slovenske Konjice, ali Slovenska Bistrica?



Hanomag. Zdi se mi, da se ni nikdar več pojavil na kakšni podobni prireditvi. Nekoliko nenavadna, vsaj za nemški avto, je pozicija krmila, ki je na desni strani.



Slovenska Bistrica in Ford A Rudija Ferleža. Na levi delček Balille. Morda gre celo za izdelek karoserijske delavnice Garavini?



Slovenska Bistrica. Buick, prijavljen je bil kot model 1925, čeprav je verjetno kakšno leto mlajši. Zadaj pano z napisom Štefe – Abarth – Trzin.



Slovenska Bistrica. Tatra 30, ali morda 52. Avto je bil prijavljen kot model 12, ki je bil izpeljanka majhnega modela 11, s tisoč kubičnim motorjem. Model 30/52 je imel 1700, oziroma 1900 kubični motor in za številko večjo karoserijo.



Slovenska Bistrica. Ford T, 1914. Eden izmed številnih starodobnih Fordov, ki jih ima v lasti Paolo Gratton. Za vetrobranom sta zataknjena dva letaka z napisom »Ford je krepek!«



Slovenska Bistrica. MG PA Midget iz Gorice.



Vlečna služba AMZS.