



TT rallyji

Odlomki iz knjige

Začetki starodobništva na Slovenskem

Avtor: Peter Škofič



Drugi, takrat že tradicionalni TT rally je potekal konec septembra 1967 na relaciji Medno-Medvode-Kranj-Brnik-Kamnik-Domžale-Šentjakob-Ljubljana. Tokrat je bila meja za udeležence spuščena za leto dni, torej le za avtomobile, izdelane do vključno leta 1938. Od sedemdeseterice prijavljenih se jih je v precej meglenem jutru pred motelom Medno dejansko pojavilo 54. Veliko je bilo znancev s predhodnega štajerskega rallyja, nekaj pa je bilo tudi zanimivih novincev: Fiatov tovornjak iz Kobarida, Fiat 508S iz Trsta, Tatra 57, za katero je bilo rečeno, da je služila za taksi v Mariboru in je zdaj del zbirke muzeja v Bistri, ter še posebej izstopajoči rumeni Jaguar iz Lukovice. Ta dirkalec, ki je bil redni udeleženec rallyjev starodobnikov v tistih in tudi v kasnejših letih, zagotovo zasluži nekaj več pozornosti. Nazadnje sem ga še ne tako davno, srečal v Portorožu. V rdeče-beli opravi

O Jaguarju in ljudski tehniki

Pred grozečo okupacijo Jugoslavije spomladi leta 1941 je precej spretnih lastnikov motociklov obvarovalo svoje ljubljence pred rekvizicijo tako, da so jih razstavili in skrili po podstrešjih. Z avtomobili je bilo nekoliko težje. S topolinčki je še šlo, saj so bili majhni in dokaj nezahtevni za razstavljanje in spet sestavljanje. Tako se spomnim strica, ki je pravil, kako je svojega malega Fiata razstavil in ga po delih na

raznih krajih skrnil pred Italijani, kasneje Nemci in še kasneje pred partizani in ga nato na začetku petdesetih let, ko je bilo vse hudo v glavnem mimo, spet sestavil. Nikoli ne bom pozabil čarobne vožnje s tem avtom na ljubljanski Bellevue na torto za moj tretji, ali četrti rojstni dan. Drugi, ki so imeli bolj nerodne avtomobile, so jih (zelo praktično) zazidali. To se je na primer zgodilo Chryslerju iz znane ljubljanske družine Slamič, avto je zdaj spravljen – ne zazidan – v Bistri.

Tretji pa so po vojni iz odpada, torej ostankov vsega tistega, kar so za seboj pustili Nemci, sestavljali unikate. Tisti, ki so tvegali oznako »buržuj«, so to počeli sami, drugi pa so motocikle in avtomobile ustvarjali v okviru ljudske tehnike. Vključno z njenimi športnimi sekcijami, kjer je bil, to si upam trditi, skreiran tudi omenjeni Jaguar. Sicer končni zmagovalec druge TT-jeve dirke. Dirke Za drobnjakarje: Prvi avto, ki so ga poimenovali Jaguar, je bil predstavljen leta 1935. Jaguar, ki je sodeloval na TT rallyju, pa je nosil letnico 1932.

Jaguar ob neznanem času (slike levo) in v neznanem kraju v družbi dveh pravih rivalov. Srednji ima značilno prednjo premo Lancia Lambde, desni pa nezgrešljive izpušne cevi Mercedesesa SSK.



Krožna dirka, najbrž nekje v Srbiji v zgodnjih petdesetih letih. Glede na tokrat pravi Jaguar XK 120 Drophead Coupe v ospredju (z lokalno registrsko tablico?!), se to zagotovo ni dogajalo pred pomladjo 1951. Zadaj nekaj večja mercedesova mrcina. Morda kar 540K? Še bolj v ozadju pa, skoraj Cisitalia. Vsekakor je videti zelo trendy. Na transparentu med topoli piše: Narodna tehnika avtomobilsko – motociklistički (najbrž sledi savez) Srbije. START .



Pred štartom na Ljubelju leta 1959. Zdaj gre pa že zares. Tokrat stoji v spodnji vrsti prava pravcata Cisitalia - z domačo registrsko tablico (?!), v srednji vrsti Denzel, Porsche, MG TD in AR 1900. Zgoraj BMW 327. Nekaterih dirkalcev, ki nikakor niso videti kot sadovi dela ljudske tehnike, ne prepoznam.

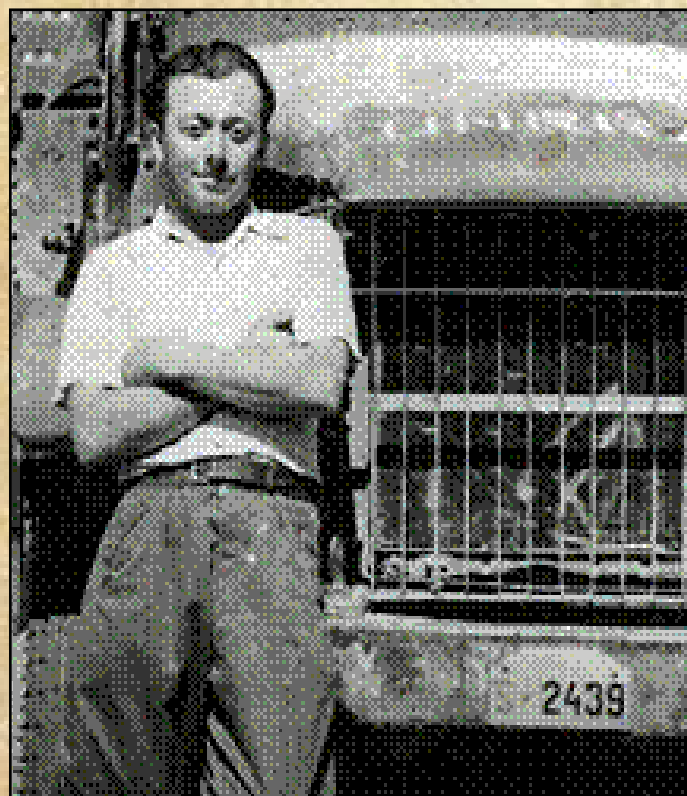
O registrskih tablicah

Kaže, da smo v takrat na novo nastali državi v pičlih petih ali šestih letih kar štirikrat (če ne celo petkrat) menjali registrske tablice.

Partizanska vozila oziroma vozila Jugoslovanske armade (formirane marca 1945), za začetek, sploh niso bila označena s tablicami, ampak kar s tablami, kar lepo kaže desni posnetek jeepa, slikanega nekje na Primorskem. Na odbijaču ima pričvrščeno tablo s silhueto Triglava in peterokrake zvezde. Po osvoboditvi so bile (vsaj na področju Slovenije) uvedene šesterokotne tablice z oznako DFJ—zadaj večja in spredaj manjša (že narezana pločevina za tetablice je verjetno izvirala kar iz opuščениh wermachtovih skladišč). DFJ pomeni Demokratično federativno Jugoslavijo, znano po tem, da so pred njenim nastankom namesto volilnih lističev uporabili gumijaste kroglice. Da se je slišalo, kdo koga voli!



Barvni posnetek pa kaže nekaj večjo zadnjo tablico, pritrjeno na enega mojih topolinčkov.



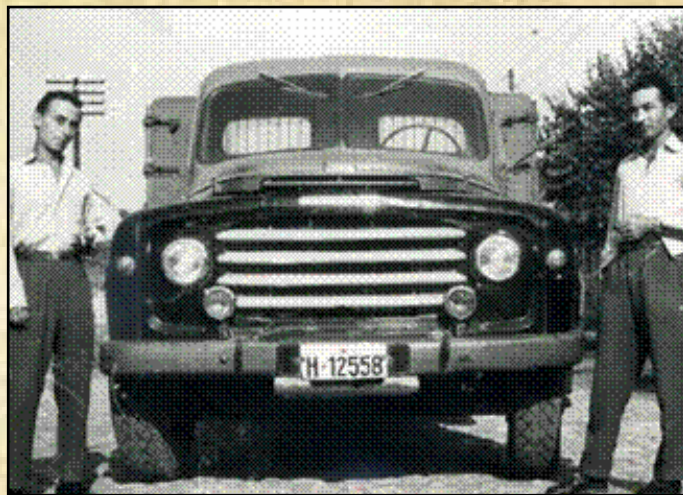
Posnetek lepo kaže šesterokotno tablico (slika desno zgoraj), ki je bila pričvrščena na Unrinem JMC (đemsu), posnetem leta 1946 v avtošoli v Cerknici. Letnica nastanka posnetka in kratica DFJ na tablici se časovno ne ujemata. Domnevam, da pri menjavi starih tablic z novimi pač niso bili posebej ažurni.

Konec leta 1945, ko se je DFJ preimenovala v FLRJ, Federativno ljudsko republiko Jugoslavijo, so te šesterokotne tablice zamenjali s tablicami z oznako republike, zvezdo in pripisom FLRJ (oziroma FNRJ).

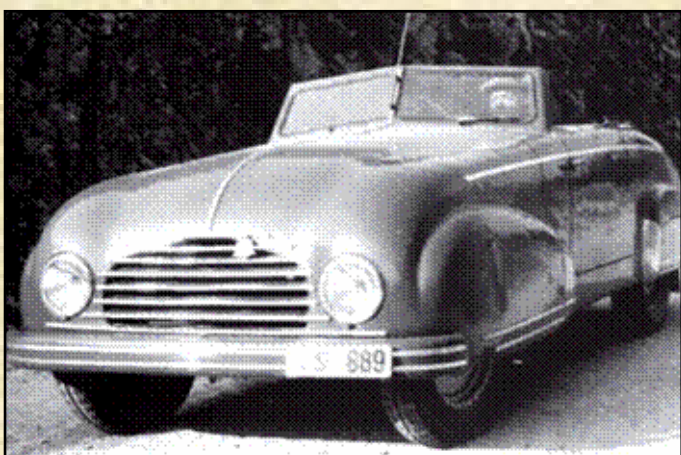
Tako tablico je mogoče z nekaj napora opaziti na eni gornjih fotografij—na srednjem bolidu med »jaguarjem« in »lokomotivo«. Nekoliko bolj jasno pa se to dodano kratico »FLRJ« vidi na naslednjih fotografijah motocikla in kabrioleta.



Gre za nemški Triumph. Črka M najbrž ne pomeni Makedonije, pač pa Ljudsko milico. (Kdo ve, če je mladenki v nekaj naslednjih trenutkih po posnetku še uspelo obsedeti na



Osijek, enkrat v zgodnjih petdesetih. Najbrž je šlo tudi v tem primeru za Unrrino pomoč. Pri tablici je lepo vidna umestitev zvezde ob zgornjem robu. To je bila očitno kratkotrajna varianta pred umestitvijo zvezde na levi rob, torej pred začetnico imena republike. Je bila morda ta vmesna varianta vpeljana le na področju Hrvaške?



sociusu?) "Naš" (po angleško bi zagotovo napisali Nash). Avto, ki ga je v letih 1947/48 izdelal Jernej Kožar, sicer takratni predsednik republiške športne komisije pri AMZS.

Kasneje, v petdesetih letih so se pojavile tablice z zvezdo in oznako republike, ki so nato zdržale vse do leta 1961, ko so jih zamenjali s tablicami z oznakami krajev. Torej s takimi, kot so jih po večini imeli avtomobili na TT rallyjih.



Zundapp KS 750 V Kotorju? Zagotovo je šlo za vojni plen. Tablica: levo zvezda, sledi CG in trimesna številka.



Kamnik ali Mengeš? Steyr 220.



FIAT 15 TER, ki so ga kobariški gasilci poimenovali po generalu Cadorni, poražencu bitke pri Kobaridu.



Piccolo v Kamniku.



Fiat 508S (Balilla, Coppa d'oro)



Futuristični avto Johna Desideria (po naše Ivana Želje), ki je menda razdaljo med Rimom in Neapljem premagal v pičli uri. Posnetek je s Kongresnega trga v Ljubljani.



FIAT 508, Balilla, 4M