МАРАТОНСКИ **РЕЛИ** ЛИЈЕЖ-**СОФИЈА**-ЛИЈЕЖ
MARATHON DE LA ROUTE **LIEGE**-SOFIA-**LIEGE**

Аутор: Небојша Ђорђевић / Author: Nebojša Đorđević

(1)

(1) Сваком солидном познаваоцу ауто спорт прва асоцијација на најдужу кружну трку на свету највероватније би била фасцинантна трка „24 часа Ле Мана“. Ипак, прави одговор би био поприлично далеко, а цела прича почиње доста давно.

У пролеће 1912, у белгијском граду Лијежу је основан „Мотор унион“, што би се најпре превело као „Мото савез“. Белгија је са својим фабрикама „ФН“ и „Саролеа“ у то време била познати произвођач мотоцикала. „Мотор унион“ је одмах почео да се бави организацијом мото трка, све до избијања Првог светског рата. Ратне страхоте нису умањиле елан белгијских спортиста и они одмах по завршетку рата почињу да организују трке издржљивости, које у Европи тада нису биле толико популарне колико у Америци. Трке су редовно одржаване почевши од 1920, па све до 1930, а стаза је била све дужа.

Прва трка је одржана на релацији Лијеж-Париз-Лијеж, у дужини од 750 км, да би се у периоду од 1928. до 1930. дошло до целих 3.300 км, на стази Лијеж-Мадрид-Лијеж. Почевши од 1927, у овим вишедневним борбама почињу редовно да се такмиче и аутомобили.

(1)The first association to the longest circuit race in the world to any fan of motor racing would probably be the fascinating 24 Hours of Le Mans. Yet the right answer would be quite far and the whole story begins a long time ago.

In the spring of 1912, the Motor Union was founded in the Belgian city of Liege. Belgium, with its FN and Sarolea factories, was already a well known motorcycle manufacturer at the time. The Motor Union immediately started organizing motorcycle races, until the outbreak of the First World War. The horrors of war did not diminish zeal of Belgian sportsmen and immediately after the end of the war they began to organize endurance races which were not so popular in Europe at the time as in the USA. These races were held regularly from 1920 until 1930, and the track was getting longer and longer.

The first race was held on the route Liege-Paris-Liege, in the length of 750 km. In the period from 1920 to 1930 the entire distance reached 3,300 km, on the track Liege-Madrid-Liege. Beginning in 1927, cars began to compete regularly in these multi-day battles.

(2)

(2) Под патронатом лијешког „Журнала“, који је и до тада био главни покровитељ, почетком јуна 1931. је започета једна лепа традиција одржавања маратонских ауто трка Лијеж-Рим-Лијеж. Први победник је била посада Тусе-Еврар у „бугатију“ од 3.300 кубика. Ове трке издржљивости су имале велики успех и одржаване су све до 1939. Изузетак је била 1936. година, у којој је „Мотор унион“, због смрти двојице својих оснивача, Симаја и Верлена, замрзао спортске активности. Учешће у овом такмичењу, популарнијем под називом „друмски маратон“, на француском „Marathon de la Route“, узимали су познати возачи, од којих су се многи такмичили у чувеном релију „Монте Карло“. У 1939. срећемо имена возача који су те године учествовали на тркама одржаним на Калемегдану (Београд) – Милер, Бигалке, Баумгартен, Козински.

На првом послератном такмичењу, 1950. године, за авантуру од преко 5.000 км, пријављено је 75 екипа, а већ следеће 133. Неколико година касније, тачније у периоду 1958-1960, рута овог својеврсног маратона пролази кроз Словенију и Хрватску. Забележено је и учешће једног српског спортисте – 1959. су Немац Вармболд и Београђанин Петар Волчевић возили „ауто унион 1000 Сп“ са стартним бројем 8. Нажалост, нису завршили трку, што је успело само 14 посада од стотинак пријављених.

(2) Under the patronage of the Liege „Journal“, which was the main sponsor until then, at the beginning of June 1931 a beautiful tradition of holding marathon car races Liege-Rome-Liege began. The first winner were Tuse and Evrar in a 3.3 l Bugatti. These endurance races were a great success and were held until 1939. The exception was 1936 in which the Motor Union due to death of two of its founders, Simays and Verlaine, froze sport activities. Famous drivers, many of whom competed in the famous Monte Carlo rallye, took part in this competition, more popularly called „road marathon“ – „Marathon de la Route“ in French. In 1939 we meet names of the drivers who took part in the Kalemegdan (Belgrade) races that year – Müller, Bigalke, Baumgarten, Kosinsky.

For the first post-war competition, an adventure of over 5,000 km, in 1950, 75 teams were registered, growing up to 133 in the next year. Few years later, more precisely in the 1958-1960 period, route of the Marathon passed through Slovenia and Croatia. Participation of one Serbian driver was noticed – in 1959 German Warmbold and Petar Volčević from Belgrade were driving the Auto-Union 1000 Sp with entry number 8. Unfortunately they did not finish the race which only 14 out of around one hundred teams managed to achieve.

(3) У жељи да трке учине интересантнијим и тежим од осталих европских релија, организатор у периоду 1961-1964. трку одржава на релацији Лијеж-Софија-Лијеж. Траса великим делом иде не баш сјајним југословенским путевима. Колико је ово такмичење било важно, можда говори и податак да је победнику 1962. припао и велики сребрни пехар југословенског председника, Јосипа Броза Тита!

Наставити или одустати? Времена су се променила, па је тако на пример у Немачкој забрањено одржавање оваквих такмичења на отвореном друму. Организатори су решили да направе нешто ново и 1965. су одржали маратон, али на кружној стази, чувеном немачком Нирбургрингу. Те године трка је трајала 82 сата, наредне четири 84, а 1970. пуних 86 сати. Победник ове последње трке је била посада Ларус-Халди-Марко, у „поршеу". Лабудова песма „Мотор униона" је била трка одржана 1971, када су, такође на Нирбургрингу, аутомобили кружили 96 сати, односно пуна четири дана! Победници, Анри, Терије и Нусбаумер, су са својим „алпин реноом" прешли укупно 461 круг, што износи 10.525 км! Међутим, изгледа да је све то било пренапорно и за гледаоце и за организаторе, па је ово лепо замишљено такмичење, које је пролазило тешким путевима Алпа, Доломита и Југославије коначно угашено.

(3) Organizers decided once gain to change the route in order to have more interesting and competitive event compared to other European rallyes. In the 1961-1964 period there was the Liege-Sofia-Lige rallye. Long part of the track followed not very nice Yugoslavian roads. How important this competition was is perhaps shown by the fact that the winner in 1962 won the big silver cup of the Yugoslav president, Josip Broz Tito!

To continue or to give up? Times have changed, so for example in Germany it was forbidden to hold such competitions on the open road. The organizers decided to make something new and in 1965 they held a marathon, but on the closed circuit, the famous German Nürburgring. That year the race lasted 82 hours, the next four years 84 hours and finally in 1970 full 86 hours. The winners of the last race were Larrousse, Haldi and Marko in a Porsche. Motor Union's swan song was the race held in 1971 when cars were lapping the Nürburgring track for 96 hours or full four days! The winning Alpine Renault of Henry, Therier and Nusbaumer covered total of 461 laps, equal to 10,525 km!

(4) Тридесет и једну годину касније, 1995. поново је одржан рели Лијеж-Софија-Лијеж, истина овог пута не толико такмичарског карактера, са учешћем олдтајмера. Вожено је око 6.000 км кроз Белгију, Немачку, Аустрију, Словенију, Југославију, Бугарску, Румунију, Мађарску, Словачку и Чешку. Такмичари су касно увече стигли у Београд и оставили возила на паркингу у близини хотела Интерконтинентал, где је аутор текста снимио неколико фотографија. У хотелу су учесници имали смештај и гала вечеру.

(4) Thirty-one years later, in 1995, the Liege-Sofia-Liege rallye was held again, as a classic car event. Participants had to pass around 6.000 km through Belgium, Germany, Austria, Slovenia, Yugoslavia, Bulgaria, Romania, Hungary, Slovakia and Czech Republic. Drivers arrived in Belgrade late in the evening and left their cars in the parking lot near the Intercontinental Hotel, where the author of this text took several photos. At the hotel the participants had accomodation and a gala dinner.

(5-10) Не знамо из ког разлога Немац Валдемар Вармболд није могао да рачуна на свог сувозача Гинтера Болтеа, са којим се пријавио за VIII Јадрански рели. Тек, у јулу 1959. године на том такмичењу у његовом „волвоу“ је као сувозач седео (11) Београђанин Петар Волчевић. Шеснаесто место у генералном пласману и четврто у класи, а вероватно и добро дружење, довели су до тога да ова два возача заједнички наступе и на маратону Лијеж-Рим-Лијеж, одржаном у септембру исте године. Петар Волчевић, због свог ниског раста познатији као Пера Пикавац, рођен је 17. децембра 1924. После рата је почео да се бави мото тркама и забележио пристојне резултате. Био је и вешт балансер и са Миливојем Божићем 1957. победио у тркама за првенство Србије, а нешто касније и Југославије (коначно другопласирани у првенству, у класи приколичара). Био је Божићев партнер у Јадранском релију 1956, када су одустали возећи „јагуар“, модел „XK 120“.

(5-10) German Waldemar Warmbold and Günther Bolte were entered for the VIII Adriatic rallye, but the reason why Bolte did not appear is not known. Anyhow, in July 1959 as Warmbold's co-driver in his Volvo there was (11) Petar Volčević from Belgrade. After the sixteenth place in general classification (fourth in their class) and great fun these two drivers also participated in the Liege-Rome-Liege marathon in September of the same year. Petar Volčević, better known as Pera „Pikavac“ (cigarette butt) due to his short stature, was born on December 17, 1924. After the WWII he began to compete in motorcycle races having some fine results. He was also a skilled sidecar passenger and with Milivoje Božić as a pilot in 1957 he won races of the Serbian and Yugoslavian (2nd overall at he end of the year) championships. He was Božić' partner in the 1956 Adriatic rallye as well, when they had to retire driving a Jaguar XK 120.

(12) Нажалост, приликом тренинга на мотоциклу, на једном дорћолском стадиону (Београд), није ставио заштитну кацигу на главу. Ударац у стуб ограде приликом пада је био фаталан. Човек који је радио као возач у бурманској амбасади и толико волео друштво, забаву и живот је тог 9. септембра 1961. за собом оставио жену и двоје деце.

И на крају, једна прича коју сам чуо и од породице Божић и од породице Волчевић. За, испоставило се, своју последњу трку у „поршеу 550 A PC 1500“, одржаној на брдској стази Гајсберг код Салцбурга, прослављени ас Миливоје Божић је позајмио возачке наочаре од свог пријатеља Пере. На суботњем тренингу, негде око три сата, десило се нешто јако чудно – стакло на наочарама је само од себе једноставно пукло. По повратку, Божић је одмах чуо трагичну вест о смрти свог друга, али га је шокирала чињеница да је до удеса дошло у суботу, баш око три сата после подне!

(12) Unfortunately, while practising on his motorcycle at a Dorćol (Belgrade) stadium he did not wear his protective helmet. After a fall he hit the fence post which was fatal. The man who worked as a driver for the Burmese embassy, enjoyed good company and life so much left his wife and two children on September 9, 1961.

At the end, here is the story I heard from both Božić and Volčević families: For, as it happened, his last race in his Porsche 550 A RS 1500, held on the Gaisberg hill-climb track near Salzburg, famous pilot Milivoje Božić borrowed driving glasses from his friend Pera. During Saturday practice around 3 PM something very strange happened – one driving glass suddenly broke without any reason. Upon his return to Belgrade Božić immediately heard the tragic news of his friend's death, but he was scocked by the fact the accident happened on Saturday, just around three o'clock in the afternoon!

(9)
90
KLUDI
22
LIÈGE SOFIA LIÈGE
062938

(10)
SACHS
Castrol
PIRELLI
PIRELLI

6
LIÈGE SOFIA LIÈGE
NBU 536

(12)