

Marko Kumer

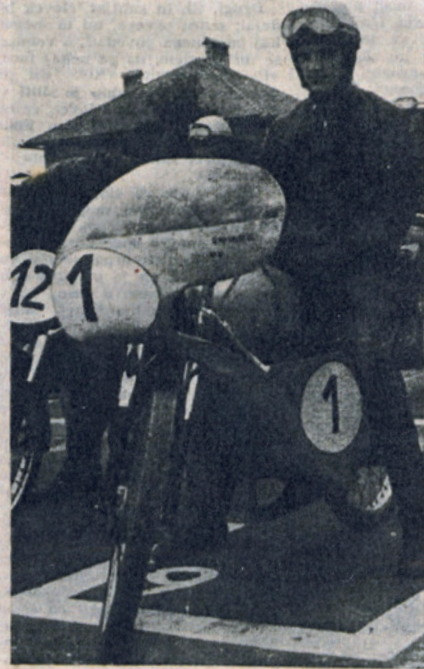
Janko Štefe

SRCE ZA DIRKE



Brez rekordov tudi tokrat ni šlo

Marko Kumer



Najboljši
Jugoslovan
letošnje
Opatijske
dirke:

Janko Štefe
na svojem
popularnem
Tomosu D-5

Velik uspeh Janka Štefeta v Opatiji

Mladi tekmovalac Janko Štefe, član kamniškega Avtomoto društva, je na dirkah za Veliko nagrado Jadrana 22. junija v Opatiji ponovno pokazal svojo veliko sposobnost.

Številni športni komentatorji nem drugem mestu v kategoriji so ob njegovem doseženem odličnem motorju do 50 ccm v močni mednarodni konkurenci zapisali: če bi med domačimi tekmovalci iskali

vrem krogu je povedel
tti, Milani pa je vodil

vdal v usodo, da obstane na
tretjem mestu, vsekakor pa
ni hotel izbiti prvega me-

V dirki prikolic je sodelo-
valo osem parov, med njimi
je bil najuspešnejši par Mül-
ker iz Zahodne
ki je vodil vseh
krogov.

naj povemo o orga-
letošnjih medna-
dirk v Kamniku?
cijskemu komiteju
dirk gre vsekakor
t, saj je poskrbel za
nanjše podrobnosti,
strebne ob tako veli-
litvi. Poskrbel je, da
kamniški progil po-
ena najboljši junaki
konjčkov, čeprav
ed trikrat več prijav-

Junaka letošnje opatijske dirke,
potem bi to bil Janko Štefe iz
Kamnika.

Na motorju Tomos D5 50 ccm je
Janko dokazal, da lahko mlado
podjetje Tomos enakovredno kon-
kurira mnogo bolj znanim in re-
nomiranim tovarnam v svetu.
Pred Jankom se je plasiral le
Nemec Peter Ezer, ki je tekmoval
s strojem Honda. Zaradi ne-
koliko slabšega starta je Štefe v
začetku zaostal za Nemcem in bil
nekaj časa celo četrti za Švicar-
jem Rutom in našim voznikom
Bernetičem. To je bil torej han-
dicap v začetku dirke. Toda Jan-

ko se je zanesel na svoj D5 in
izkoristil vse že znane možnosti
tega strojčka. Kmalu je uspel pre-
hiti Bernetiča in nato še Švi-
carja Ruta in si priboril svoj
največji uspeh — odlično drugo
mesto. Vozil je s povprečno hi-
trostjo 94 km na uro.

Ce upoštevamo, da »Tomos«
na to dirko ni prišel s svojimi spe-
cialkami, s katerimi se je že pro-
slavil v svetu, pač skuša plasi-
rati malolitražne stroje, potem
lahko rečemo, da je Tomosov D5
z Jankom Štefetom v dvoboju s
Hondom zmagal.

motorji, t. j. motorji
z istim časom postal soredor-

ljenimi ni bila lahka S. tem

Prve mednarodne moto dirke za nagrado Kamnika

Italijan Bergamenti postavil nov rekord kamniške proge

Prek 80 tekmoval. iz Švice, Ni-
zemske, Zvezne republike Nem-
čije, Irske, Belgije, Avstrije, Ita-
lije, Danske, Avstralije, Švedske,
Anglije in Jugoslavije, prek 10.000
gledalcev in nov rekord s 113,2
km so poglavitve značilnosti prv-
vih mednarodnih moto dirk za
nagrado Kamnika, ki so bile v
vzorni organizaciji Avto-moto
društva Kamnik v nedeljo, 23.
junija.

kmalu moral prepustiti prva me-
sta drugim tekmovalcem; pred-
vsem Nizozemcu Moojen, ki je
dosegel povprečno hitrost 88,5 km
na uro. Na drugo in tretje mesto
pa sta se uvrstila Švicar Benzler
in zahodni Nemec Esser, oba zna-
na favorita z mednarodnih dirk.
V kategoriji 350 ccm so sodelo-
vali samo tuji. Favorit te dirke
je bil Italijan Bilbeto Parlotti, ki
je s povprečno hitrostjo 109 km

pred koncem pa ga je prehitel
Avstrijec ing. Heinz Kriwanek,
ki se mu je na startu pokvaril
motor, vendar je ujel vse sotek-
movalce. To je bila ena izmed
najbolj napetih dirk le prire-
ditve. Ing. Kriwanek je najhi-
trejši krog prevozil s hitrostjo
104,6 km na uro. Drugo mesto
je zasedel Janko Štefe, ki je pu-
stil za seboj Angleža Smitha in
Švicarja Danzlerja.

V razredu do 500 ccm je bil
ponovno zrušen absolutni rekord
kamniške proge. Nov čas za naj-
hitrejši krog 113,2 km na uro je
dosegel Italijan Bergamenti.

Zelo izenačena je bila tudi dir-
ka prikoličarjev, v kateri je zma-
gal Anglež Tombs pred Nemcem
Müllerjem. Tretje in četrto mesto
pa sta zasedla Jugoslovana Sa-
lobir in Berden. Eden izmed fa-
voritov te dirke, Jugoslovan Bo-
voritov te dirke, Jugoslovan Bo-
voritov te dirke, Jugoslovan Bo-
voritov te dirke, Jugoslovan Bo-

zastojev med dirkami v posamez-
nih razredih. Tako tekmovalci kot
gledalci so bili z organizacijo dir-
ke res zadovoljni. Za to gre pri-
reditelju kamniškemu Avto-moto
društvu vse priznanje.

Večina tekmovalcev je prispela
v Kamnik že dan, dva pred prire-
ditvijo. Kamniški avto camp je
tokrat prvič preizkusil svoje
zmogljivosti, saj so ga tekmo-
valci s svojimi družinami na-
polnili do kraja. Našli smo prek
20 avtomobilov, 18 šotorov, avto-
mobilskih prikolic itd. Na pred-
večer dirke je predsednik občin-
ske skupštine Kamnik in pred-
sednik organizacijskega komiteja
Vinko Gobec priredil sprejem
za vse tekmovalce.

Nekateri tekmovalci so bili ta-
ko zadovoljni z našim mestom,
da so se vračali domov šele v
ponedeljek in torek. Vsekakor je
ta prireditelj precej pripomogla
k popularizaciji Kamnika na tu-
rističnem področju, hkrati pa nas
je opozorila tudi na nekatere po-
manjkljivosti, ki jih bo ob takih
prireditvah in sploh v našem me-



Kamniški avto kamp je bil ob dirkah napolnjen do zadnjega kotička. Obiskovalci so pogrešali boljše ceste in vidnejše oznake. Verjetno bomo oboje dočakali še letos.

Dirkači, nekateri so tekmovali
tudi po večkrat, so nastopili v 6
kategorijah. V posameznih kate-
gorijah je startalo od 13 do 20
tekmovalcev. Težko je reči, v ka-
teri tekmi je bilo videti več za-
nimivega. Zanimive so bile vse
od prve do zadnje. V kategoriji
do 50 ccm je bilo med gledalci
zlasti veliko navdušenja nad na-
šim znanim tekmovalcem Jankom
Štefetom, ki pa je imel v tej dirki
smolo, saj je zasedel šele 3. me-
sto. Nazajal mu je namreč motor
in tako je po začetnem vodstvu

v enem krogu, prvi na nedeljski
dirki presegel absolutni rekord
kamniške proge. Parlotti je dose-
gel prvo mesto tudi v dirki mo-
torjev do 250 ccm. Med našimi
tekmovalci v tej skupini je imel
največ izgledov Jovica Paliković
iz Zagreba, ki pa je moral že
kmalu po startu odstopiti zaradi
okvare motorja.

Zelo zanimiva je bila dirka mo-
torjev do 125 ccm. Pri tej dirki
je sodeloval Janko Štefe, ki je
najhitreje potegnil s cilja in vo-
dil kar 16 krogov. Štiri kroge

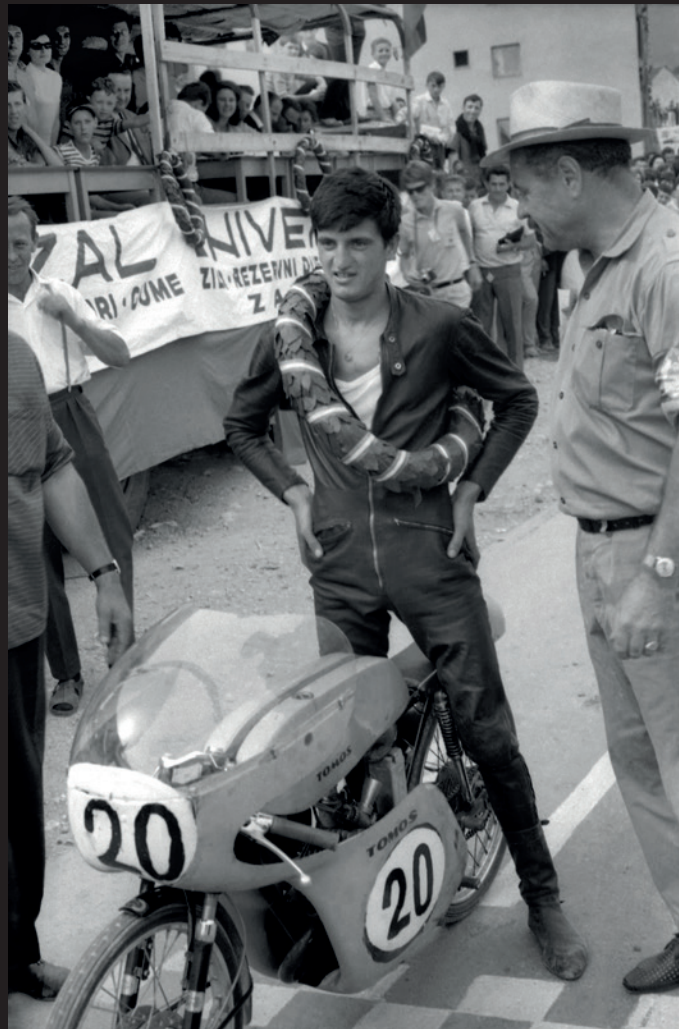


Boj dveh rojakov Italijana Gliberta Parlottija pa je prehitel Bergamenti

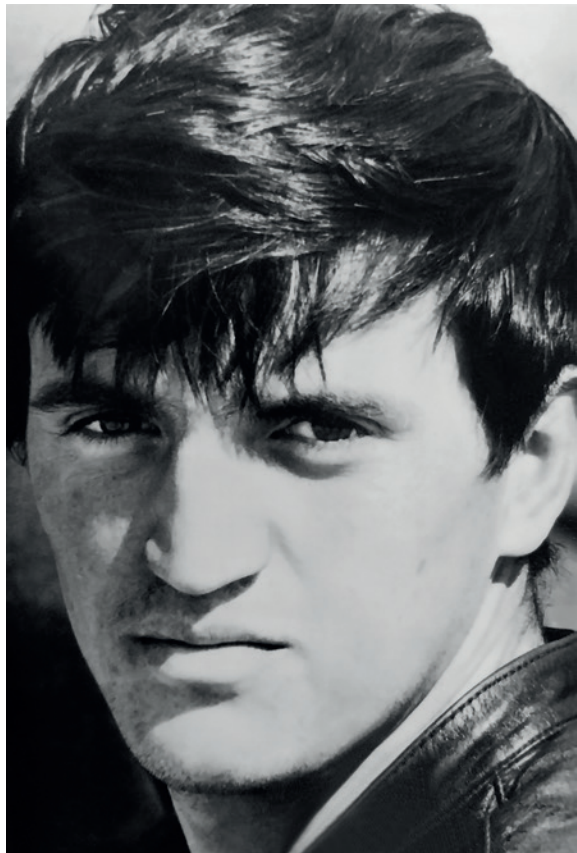
Motociklistično državno prvenstvo

Na letošnjih prvih dirkah za moto-
ciklistično prvenstvo Jugoslavije in
»nagrado Kamnika«, ki si jih je v
nedeljo, 11. junija, ogledalo okrog
8000 ljudi, so slovenski tekmovalci
odnesli dve, hrvaški pa tri nagrade.
Tudi v moštvenem tekmovalstvu je
ekipa iz Hrvaške zasedla prvo me-
sto. V kategoriji motorjev do 50 ccm³
je med 20 tekmovalci v 12 krogih
zmagal lanski zmagovalec Janko
Štefe, član AMD Kamnik, pred A.
Bernetičem, s časom 16:44,0. Vozil
je povprečno 86,2 km na uro. Oba
sta dirkala na Tomosu D-7. Lovo-
rov venec je na cilj obesil zmago-
valcu njegov oče Matevž Štefe, avto-
mehanič iz Trzina, ki je bil direktor
prireditve. Gledalci so prisrčno plo-
skali obema. V razredu do 250 ccm
sta lani Aleš Mrzel in Lipovnik z
99,5 km na uro dosegla rekord pro-
ge, letos pa so pričakovali nov re-

kord, ker je prireditelj razpisal na-
grado do 1000 N din za čas nad
105 km. Vendar rekord ni padel.
Zmagovalec Paliković iz Hrvaške je
prevozil progo na izposojenem itoli-
janskem motorju Ducatti v 12 krogih
v 24:48,0 ali povprečno 98 km na
uro. Drugi je bil po pričakovanju
Aleš Mrzel. Pri motorjih do 125 ccm
je zmagal Bernetič pred Štefetom.
Prireditelj je motil hud naliiv in v
dirki prikoličarjev so morali tekmo-
valci voziti že po močno premočeni
cesti. Nedisciplinirani gledalci, ki so
na ovinku pri gostilni Bevc preveč
silili na cesto, so povzročili tudi ne-
ljubo nesrečo, pri kateri so bili po-
škodovani štirje gledalci, da so jih
moral odpeljati v bolnišnico. Oplazil
jih je neki tekmovalac s prikolico.
Vsa prireditelj je bila glede organi-
zacije na višini.



Janko Štefe, zmagovalec dirke v Kamniku, 1966.
Foto: Edi Šelhaus. Hrani Muzej novejšje in sodobne zgodovine Slovenije.



Janko Štefe, 1967.

Predgovor

Janko Štefe je rojen Trzinčan, v tem kraju živi že od rojstva. V obdobju med 1960–1970 je bil eden najbolj prepoznavnih in najboljših športnikov nekdanje skupne države Jugoslavije. Ljubezen do motorjev je prinesel na svet. Že od mladih nog mu je bilo jasno, da njegovo srce bije za hitrost, za dirke in za motorje. Štefe trdi, da se dober dirkač ne naredi, ampak rodi. Gen za hitrost moraš imeti v sebi, ga použiti z materinim mlekom, za hitrost moraš biti rojen. Dirkač pač ne more biti vsak, ki ima dovolj volje in denarja, da si kupi najzmogljivejši motocikel. Angleški umetnostni zgodovinar John Berger je leta 1992 v članku z naslovom Kako hitro gre takole razmišljal o motorjih in hitrosti: *»Ljudje vsakič znova vprašajo: »Kako hitro gre?« To je povsem naravno vprašanje, saj gredo motorji hitro in tudi hitro lahko pospešijo. A njihovo razmerje s pojavom in občutjem hitrosti je kompleksnejše od preproste ocene največje hitrosti. Hitrost, ki šteje največ, je hitrost med odločitvijo in posledico, med dejanjem, ki je pogosto refleksno, in njegovim učinkom. Hitrost menjalnika, ne glede na smer, zaviranje ali pospeševanje. Druga prevozna sredstva lahko dejansko reagirajo hitro ali hitreje kot motor, a reaktivec, športni avtomobil in gliser niso tako fizično blizu vašemu telesu in niti eden od njih vašega telesa ne pušča tako izpostavljenega. Iz tega izhaja občutek, da se motor odziva tako hitro kot ena od vaših okončin – a brez vključenosti lastne vam fizične energije. Ta neposrednost podari občutek svobode.«*¹

Dirkači so gotovo neke posebne vrste ljudje – izjemno pogumni, celo predrzni, da tekmujejo na tako nevarnih dirkah. In čeprav se takrat še ni na široko razpravljalo o posebnih prehrabnih režimih in dietah, so intuitivno vedeli, da morajo biti čim lažji. Od nekdanj se je težilo k čim nižji in bolj optimalni teži motorja in dirkača.

Takole pa je zapisal Janko Štefe: »Dirkači smo bili malce nori. Nekaj bom povedal: če danes fantom ne bi dali nobenega denarja, bi ravno tako dirkali. Ne potrebujejo milijonov evrov, kolikor jih za pogodbo dobijo največji zvezdniki. Če imaš dirkanje v sebi, boš peljal tudi brez plačila. Tudi takrat nismo dirkali za denar, temveč za dušo. Tisti, ki je priden, a ni nadarjen, ne bo ničesar dosegel. Brez talenta ni športnika, to moraš imeti v sebi.«

¹ Berger, John: Male teorije vidnega. Založba Beletrina Ljubljana 2020, str. 316.

JANKO ŠTEFE - PREDZGODBA

Rodil se je 29. aprila leta 1945 kot Florjan Vrhovnik v Trzinu materi Ančki in očetu Janezu Vrhovniku. Zgodaj je izgubil očeta. Mama se je v drugo omožila z Matevžem Štefetom, ki je nato posvojil njenega sina. Doma v Trzinu so imeli gostilno Na kasarni in pa, kar je bilo za Janka najpomembnejše, servis za Tomosove mopede in Puchove motocikle. Tovarna Tomos je namreč že takrat imela razvejano mrežo servisov za motorje.

Tako je že pri dvanajstih letih lahko preizkušal različne motorje, ki so prišli k njim na popravilo. Vedno se je bil pripravljen uvesti na motocikel in se odpeljati, pa četudi je bila ura že polnoč ali pa je bil sredi zime v majici s kratkimi rokavi. In če ga je motor zelo navdušil, se je na njem vrnil šele naslednji dan, ko je zmanjkalo goriva. Med drugim se je ponosno prevažal tudi s policijskim BMW-jem. Tako mu je sčasoma bencin prešel v kri – brez motorjev in brez hitrosti mu ni bilo več živeti. Janko je na prvi dirki sodeloval že z rosnimi dvanajstimi leti – na hitrostni dirki na Sv. Urha pri Ljubljani – in bil tretji. Prejel je diplomo, s katero je potem v naslednjem mesecu tudi



Avtomehanična delavnica Matevža Štefeta v Trzinu (Janko Štefe je prvi z leve), okrog leta 1960. Hrani Janko Štefe.

spal, tako je bil ponosen nanjo. Takrat je dobil zagon in adrenalin se ga je držal naslednje desetletje ter ga vodil v vedno nove in nove izzive.

Prvič je dirkal leta 1959 v Portorožu z običajnim »trobrzincem« z navadnimi plašči Obiličevo in s prtljažnikom vred. Na treningu dan pred tekmo se je čudil, zakaj vsi vozijo tako previdno in po njegovem mnenju prav strahopetno. Kmalu mu je postalo jasno – že na prvem ovinku je zletel s proge v morje in si poškodoval nogo. V Kopru so mu jo dali v mavec, a želja po tekmovanju je bila premočna. Tako mu je oče mavec prerezal in mu nogo tako rekoč privezal ob motor. Kljub vsem neprijetnostim je bil na koncu sedmi. Toda na pobudo babice in mame mu je oče za kazen odtegnil motor. A to je imel najraje v življenju, polotilo se ga je hudo malodušje. Zapisegel je, da če ne bo dirkal, se ne bo niti učil. Komaj so ga prisilili, da je odšel v šolo k pouku. Tako je v enem od šolskih spisov napisal, da brez motorja ne vidi več smisla v življenju. Ko je oče to prebral, mu je vrnil motor. Janko Štefe se je po končani osnovni šoli izučil za mehanika.



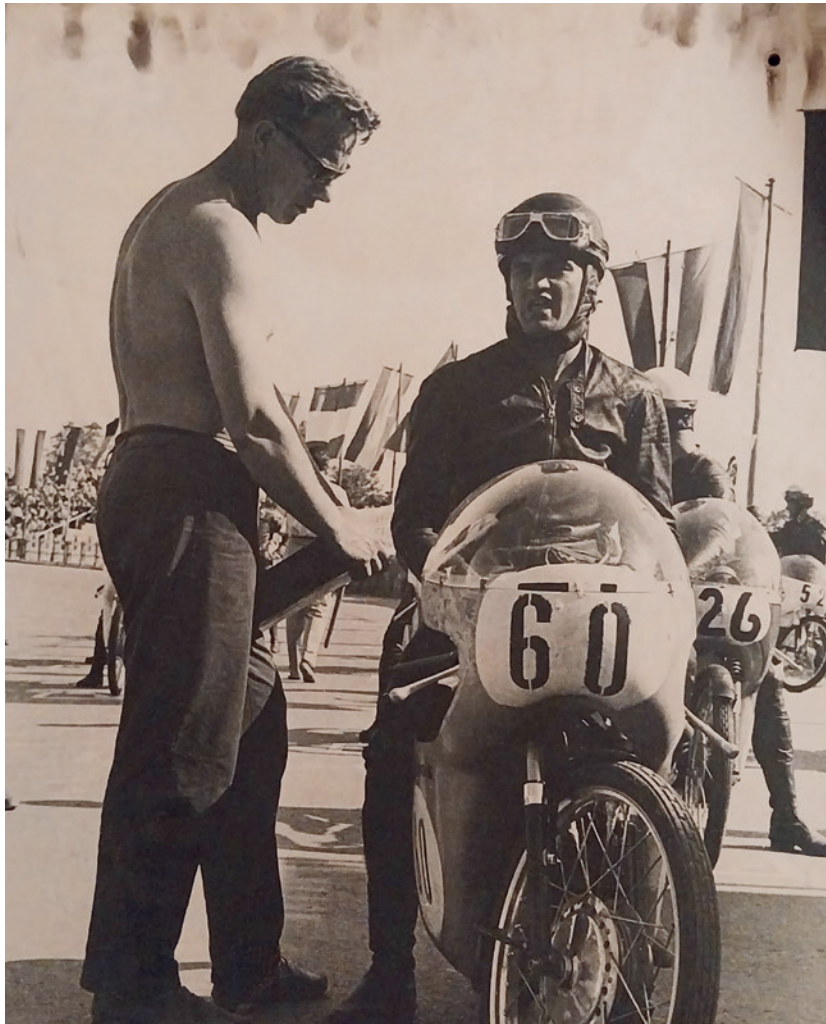
Mato Presečki in Janko Štefe pred domačo delavnico, okrog leta 1968. Hrani Janko Štefe.

DIRKE PO JUGOSLAVIJI – izbrane zgodbe

V petdesetih in šestdesetih letih prejšnjega stoletja so motociklistične dirke potekale na navadnih cestah in ne na posebnih, športu namenjenih progah in poligonih. Tekmovanja so bila ob nedeljah, treningi pa v soboto in nedeljo dopoldne. Tekmovalci so sprva prenočevali v šotorih ob svojih jeklenih konjičkih, varno spravljenih v boksih, ter v drugi polovici šestdesetih let že v hotelih.²

Štefe se spominja, da je vsako leto v sezoni odpeljal okrog dvajset dirk po nekdanji skupni državi. V Sloveniji so bile najbolj znamenite dirke v Portorožu, Kamniku, Novi Gorici in Škofji Loki; na Hrvaškem v Samoboru, Sisku, Trsatu in Opatiji; v Bosni v Banja Luki, Zenici, Banovićih, Tuzli in Srebrenici ter v Srbiji predvsem v Beogradu – na ustju Save in Donave ter na Kalemegdanu ali Arandelovcu. Janko je tako z dirkanjem začel res zgodaj. Včasih je bilo potrebno v dokumentaciji celo prirediti njegovo starost, da je ustrezala. Tako se spominja, da je bil kar nekaj sezon star 18 let. Ko so se začeli množiti njegovi uspehi, se je razširil tudi krog njegovih oboževalcev, navijačev in podpornikov. Nekateri so mu sledili tudi na dirke izven Slovenije in se z vlakom odpravili na primer v Zenico.

Janko Štefe je leta 1964 postal Tomosov uradni tovarniški voznik, a le za kategorijo 50 ccm. Tovarna mu je priskrbela dirkalnike in skrbela za njihovo brezhibnost ter obenem z izboljšavami tudi razvijala nove – boljše, zmogljivejše stroje. Tomosov šef je vsem svojim dirkačem položil na srce: »Bodite prvi in nikakor ne smete pasti.«

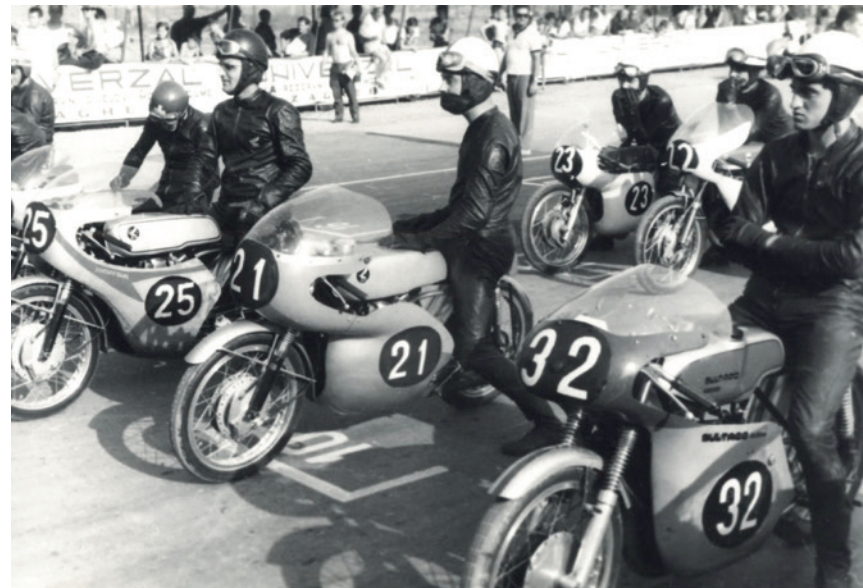


Tomosov mehanik Miro Kočever daje zadnja navodila Janku Štefetu pred startom dirke v Opatiji, 1965.
Hrani Janko Štefe.

Štefetovo najljubše dirkališče je bilo v Opatiji. Vozilo se je skozi skalnato pokrajino in ob kulisi morja. Proga je bila obenem tudi ena najbolj nevarnih. A to je le stopnjevalo privlačnost lokacije. Bolj kot je bilo tvegano, večji je bil užitek v vožnji. Na dirki za veliko nagrado Jadrana v Opatiji leta 1965 je Štefe le za las prehitel tekmeца Petra Esserja. Med neznansko hitro vožnjo po dolgem klancu navzdol sta

z Nemcem Esserjem vozila vštric. Naenkrat sta se spogledala. Takrat se je Štefetu v sekundi utrnila ideja, kako bo tik pred koncem spusta in še pred ovinkom rivala preliščil. Naenkrat se je dvignil iznad oklepa, kar je običajno nakazovalo zaviranje. Tudi Esser je stisnil zavoro, Štefe pa ga je – še vedno z odprtim plinom in pokončno držo – za pol metra v ovinku zaprl ter v cilj zapeljal za pol kolesa pred njim. Takrat se mu je tvegana poteza pač obnesla bolje kot v kakšnem drugem primeru. Predvsem turistični obmorski kraji, kot na primer Opatija ali Portorož, so bili znameniti tudi po banketih ob zaključku dirke. Banketi so bili v ekskluzivnih hotelih in s postrežbo na najvišji ravni. Nisi se jih mogel udeležiti v kavbojkah in puloverju. Tako je šef Tomosove dirkalne ekipe neprimerno oblečenega Štefeta poslal domov po svečano obleko. Lahko si povabil tudi svoje prijatelje, največ jih je imel italijanski zvezdnik Parlotti. Vse te zabave so se nadaljevale s plesom, včasih tudi krokanjem in se končale zgodaj zjutraj. Premeteni Štefe je vedno odhajal spat že po večerji, zabavo pa prepustil soprogi. S prikupno gospo so se naplesali njegovi tekmeci, Štefe pa se je zbudil spočit in je – zmagal.

Štefe je sčasoma začel tekmovati tudi v kategoriji do 125 ccm. Tik pred tekmo v Novi Gorici leta 1965 je dobil motor Bultaco. Vozil ga je prvič. Novi motor je imel celo komande na obratni strani kot



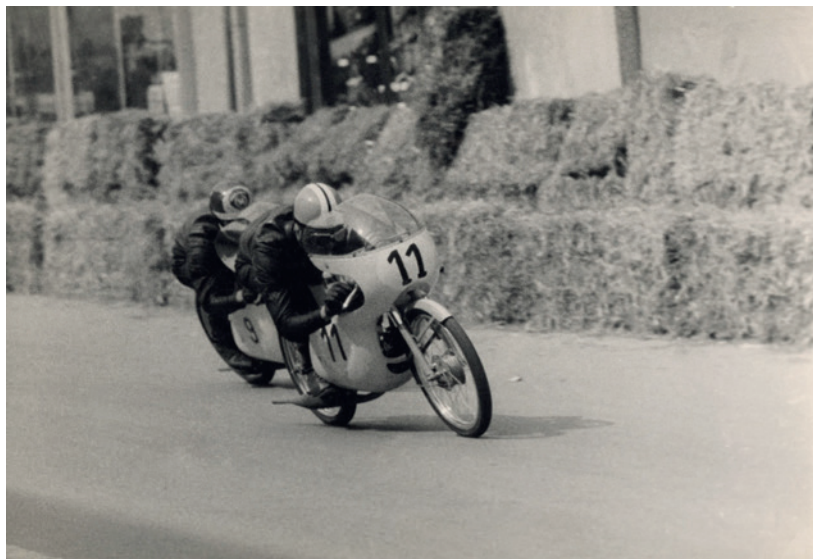
Start dirke v Škofji Loki (Janko Štefe na Bultacu 125 ccm s štartno številko 32), 1967.
Hrani Janko Štefe.

Tomosovi dirkalniki, a ni bilo niti časa za kake prilagoditve. Takrat je bil res Štefetov dan – zmagal je in za seboj pustil zaprepaščenega Parlottija, ki ni mogel verjeti, da ga je premagal trzinski mladinec. Štefetov rival Leon Pintar s Hondo je bil šele osmi. Janko Štefe je zmagal tudi v kategoriji do 50 ccm.

Ena največjih dirk v takratni Jugoslaviji je bila dirka za veliko nagrado Škofje Loke. Po pomembnosti je bila takoj za veliko nagrado Jadrana v Opatiji – tako po udeležbi tekmovalcev kot po številu gledalcev. Loške dirke so privabile kar 30 tisoč gledalcev, toliko jih ni prišlo niti v Planico na skoke in potem na slalomske podvige Bojana Križaja. Gledalci so prihajali v procesijah in prav veselje jih je bilo gledati. Štefe ima na loške dirke zelo lepe spomine: »Loko smo imeli zelo radi. Tako zaradi proge kot zaradi lepih deklet.«

Leta 1965 so Štefeta poklicali na služenje vojaškega roka v JLA, najprej v makedonsko glavno mesto Skopje. Po nekaj mesecih so ga na intervencijo oblasti premestili v precej bližji Pazin na Hrvaškem. S posebnim odlokom generalštaba jugoslovanske vojske v Beogradu so Štefetu dovolili udeležbo na treningih in dirkah. Tako se je Štefe iz Pazina kar trikrat na teden na izposojenem zmogljivem Tomosovem mopedu vozil v 65 km oddaljeni Koper na testiranja. Razdaljo je skušal prevoziti vsakič v krajšem času. Da so v Tomosu dosegli tak status dirkača Štefeta, je bilo v tedanjem političnem sistemu skoraj neverjetno. Seveda pa ni imel dovoljenja za dirke izven državnih meja. Konec junija naslednjega leta, 1967, se je Štefe vrnil iz vojske prav na dirko v Kamniku in takoj osvojil prvo mesto.

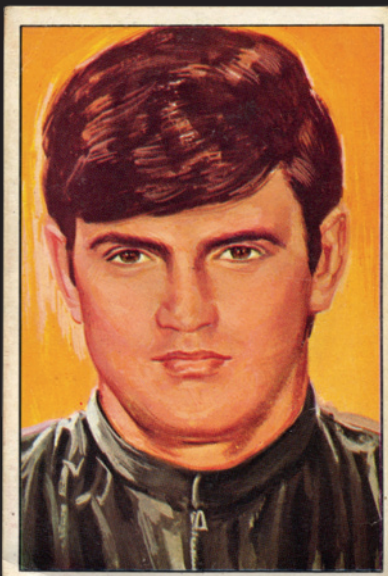
² V Kamniku na primer še ni bilo hotela.



Dirka v Murski Soboti – Janko Štefe tik pred Adrijanom Bernetičem, 1968. Hrani Janko Štefe.

Danes so dirkači živi, premični reklamni panoji. Včasih pa dejansko niso vozili zaradi denarja, ampak zgolj zaradi entuziazma. Ko je Štefe vozil za moštvo Slovenijavino Jupi Cockta, je z njihovim honorarjem kupil nekaj delov za motor. Bolj radodaren je bil Tomos, ki je celo izplačal nagrado 300.000 starih dinarjev ter običajno pokrtil tudi materialne stroške in stroške prevoza.

Kako zelo predan je bil dirkam, priča naslednja anekdota. Tik pred rojstvom hčerke Janje, je žena Janku zabičala, naj poskrbi za vse, kar pač rabi nov član družine: posteljnino, vzmetnico itn. Pozabil je, bila je nedelja in trgovine s pohištvom so bile zaprte, žena s hčerko pa že doma. Potem ga je žena pikro pobarala: »Kaj pa si novega kupil za motor?« In je začel naštevati: bate, gred, cilinder ... Če je bilo nujno, se je odpeljal vse do Milana.

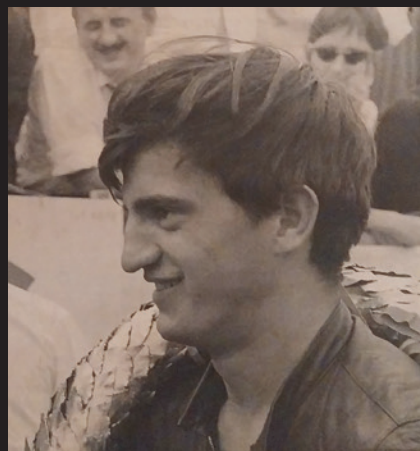


sličice dirkačev, motorjev, avtomobilov – dirkalnih in historičnih –, celo prometnih znakov in skušala zbrati prav vse. Album se je imenoval OTO-MOTO, slička Janka Štefeta je imela številko 301.

ZAMETKI ZVEZDNIŠKEGA SISTEMA

Na tekmovanja po Sloveniji se je iz leta v leto prijavljalo vedno več motoristov iz drugih držav. Zelo resno so vzeli tekmo motoristi in njihovi promotorji iz tedanje Vzhodne Nemčije (Nemške demokratične republike), ki so že vzpostavljali pravi zvezdniški sistem. Njihovi najboljši tekmovalci so med občinstvo delili razglednice s svojo upodobitvijo na motorju ter jih najbolj zagretim oboževalkam tudi podpisovali. Večini tekmovalcev je moto šport pomenil le prostočasno dejavnost, nekateri pa so poskušali s tem tudi kaj zaslužiti. Štartnine so dobili povrnjene, finančne nagrade pa so jim pripadle za prva tri mesta. Tako so se nekateri tekmovalci selili po Evropi od tekme do tekme.

Na začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja je jugoslovanska Avto-moto zveza poslala na trg album za lepljenje sličic. Cela generacija, predvsem fantov, je tako zbirala



Zmagovalec mednarodne dirke v Portorožu, 1964. Hrani Janko Štefe.

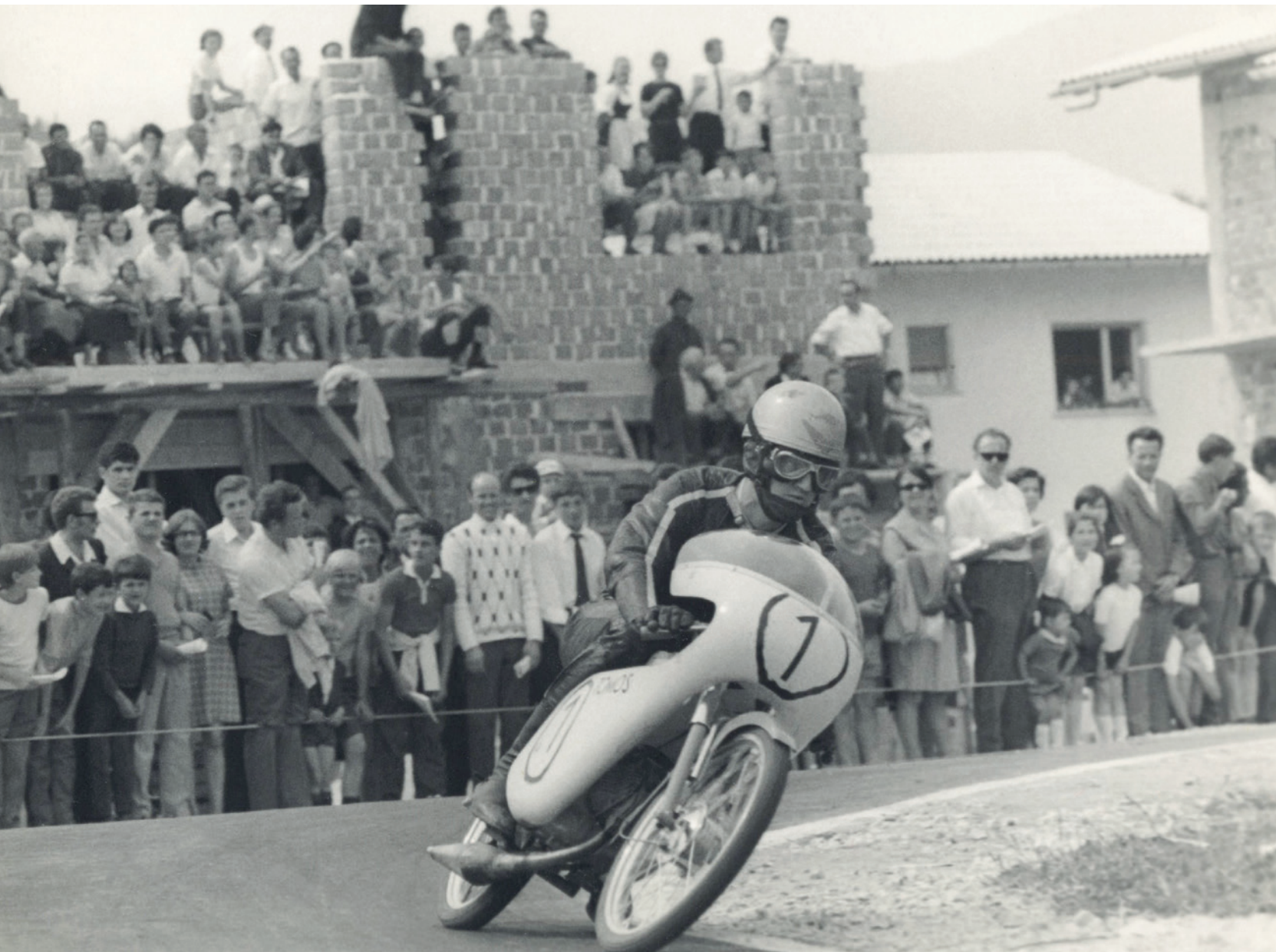


Start dirke v kategoriji do 50 ccm v Kamniku (Janko Štefe ima štartno številko 1), 1966. Foto: Marjan Ciglič. Hrani Muzej novejšje in sodobne zgodovine Slovenije.

V Kamniku 1961-1970

V Kamniku so dirke potekale na treh različnih trasah. Prve na posameznih dirkah pred letom 1960 so potekale na krožni progi po samem središču Kamnika. Naslednja inačica se je začela pri transformatorski postaji na križišču Ljubljanske in Kovinarske ceste, nato je šla po Ljubljanski cesti do nekdanje gostilne Bevc, kjer se je usmerila proti Titanu in se nazaj vračala po Kovinarski cesti. Ta trasa je bila dolga 2 kilometra. Tretja, 7-kilometrsko različica pa

je šla po Podgorski cesti in nato po Korenovi in nazaj po Ljubljanski cesti. Na taki trasi so vozili le na zadnji dirki leta 1970. V letih 1968, 1969 in 1970 so kamniški organizatorji pripravili mednarodno tekmovanje za nagrado Kamnika. Tokrat so tekmovali tudi v kategorijah do 350 ccm in do 500 ccm. Za prvo edicijo so uspeli privabiti tudi takratno veliko zvezdo – dirkača v kategoriji do 500 ccm – Italijana Angela Bergamontija. A že naslednje leto se je na kamniški progi huje poškodoval in ni več nastopil. Tekmovalci so vozili od 15 do 20



Janko Štefe na dirki v Kamniku, 1969.
Hrani Janko Štefe.

krogov na 2-kilometrski progi, vožnje so trajale med 21 in 26 minut. Tekme so bile sprva maja, nato julija in se leta 1964 ustalile v juniju. Sicer pa so prišli tekmovalci iz obeh Nemčij, iz ostalih jugoslovanskih republik, predvsem Hrvati in Bosanci, iz Anglije, Švice, Švedske, Češkoslovaške, Francije in celo iz Avstralije in Nove Zelandije. Zelo pomembno vlogo sta imela direktor dirke in štarter, ki sta odločala o začetku in morebitni prekinitvi tekme. V samih prireditvenih odborih zasledimo tudi druga ugledna imena kamniškega gospodarstva: omenimo na primer Staneta Marcijana iz Svilanita, Kazimirja Keržiča iz Kemijske industrije Kamnik, Franca Zoreta in Tomaža Jančarja iz Ete, Danila Cerkenika iz trgovskega podjetja Kočna, manjkal seveda ni niti župan³ Vinko Gobec. Na tekmi sta dežurali izurjena zdravstvena služba in gasilska enota. Za propagando je na primer skrbel mladi Tone Smolnikar, ki je postal pozneje

prepoznaven avtomobilski novinar in še pozneje tudi župan Kamnika. Uradni napovedovalec tekme je bil sloviti Mito Trefalt. Njegove komentarje so lahko poslušali vsi gledalci, saj je bilo ozvočenje razporejeno po celotni trasi dirke.

Najlepše, kar je dobil iz Kamnika, pa je bila žena Saša⁴, ki jo je iz Kamnika potem odpeljal v Trzin. V harmonični skupnosti živita že 57 let⁵.

³ Oziroma predsednik skupščine občine, kot se je takrat imenovala ta funkcija.

⁴ Saša Šuštar, večinoma so jo klicali Čira.

⁵ Poročila sta se 18. 3. 1967.

ŠTEFETOV NAJLJUBŠI POKAL

Med služenjem vojaščine so Štefetu pri časopisu Tehničke novine podelili veliki pokal za najboljšega v kategoriji tehničnih športov. Tako ga je vojaški častnik praznje oblečenega v avtu slovesno odpeljal iz Skopja v Beograd na podelitev. Kot se spominja Janko Štefe, »so ga kot medveda tri dni vozili po prestolnici«. Moral se je namreč udeležiti številnih pogostitev, počastitev, sprejemov in tiskovnih konferenc. Prvič se je zgodilo, da je to ugledno priznanje Tehničkih novin dobil Slovenec. Za njim je na primer ostal tudi sloviti dirkač Jovica Paliković.



Štefetov najljubši pokal, 2024.
Foto: Marko Kumer. Hrani Medobčinski muzej Kamnik.

V EVROPO – NA VZHOD IN ZAHOD

Leta 1967 je Janka Štefeta Tomosova tovarniška ekipa začela pošiljati tudi na mednarodne tekme – predvsem na Češkoslovaško ter v Francijo, Italijo in Nemčijo. Najprej so se odpravili na dirko za svetovno prvenstvo v nemški Hockenheim, kjer so premierno predstavili nov model dirkalnika – D9. Preizkušali so ga kar na avtocesti. Na sami tekmi se zaradi pregrevanja ni posebej izkazal. Motor je imel 18.000 obratov, prvi je imel zavore na diske, devet prestav in karbonski okvir.⁶ Vsi so ga občudovali. Avstrijci, Italijani, celo Japonci so se drenjali okrog motorja ter ga fotografirali, kot da bi bil raketa za pot na Luno. »Bil je – najlepši motor na svetu. Samo srca ni imel pravega. Zato je Bernetič dirko odpeljal z D7, saj je bilo očitno, da se bo ta bolje odrezal. Žal smo imeli na voljo samo dva D9 in enega D7. Jaz sem tako ostal na D9,« se spominja Štefe.



Pot na dirko v Hockenheim (z leve proti desni: Janez Imperl iz Tomosa, mehanik Marjan Bobola in Janko Štefe), 1967.
Hrani Janko Štefe.

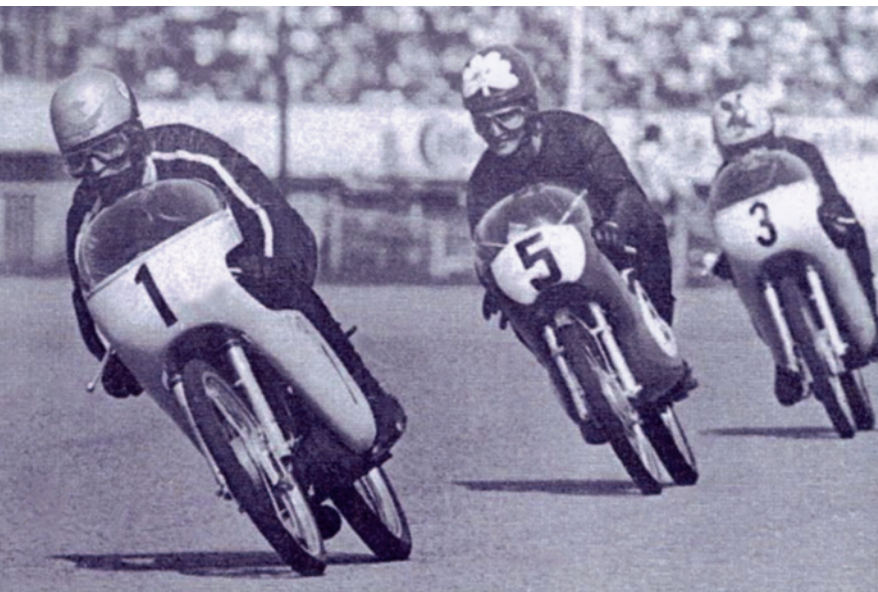
26. maja leta 1968 je tekmoval na dirki za svetovno prvenstvo na progi Nürburgring-Südschleife v Nemčiji. Osvojil je odlično šesto mesto, kar mu je prineslo dragocene točke. To so bile tudi prve točke za svetovno prvenstvo v cestno-hitrostnih dirkah za jugoslovanskega športnika. V skupni uvrstitvi je končal na 13. mestu. 29. junija istega leta se je Štefe udeležil tudi dirke za veliko nagrado Nizozemske in se uvrstil na 13. mesto, točk sicer ni dobil, a šlo je za dobro uvrstitev. Na tekmi v Piastanyu na Češkoslovaškem pa je dosegel odlično drugo mesto.

Leta 1969 naj bi Tomosova ekipa tekmovala s Štefetom na španskem dirkališču Jarama, a mu niso odobrili vizuma. Njihov Parlotti je dosegel četrto mesto. Oba tekmovalca sta sodelovala tudi v nemškem Hockenheimu – Parlotti je bil peti in Štefe sedmi. 18. maja tega leta je Štefe v francoskem Le Mansu osvojil točke svetovnega prvenstva, saj je bil deveti. Na legendarnem otoku Man so kategorijo do 50 ccm izpustili, na tekmi v Assnu je bil Štefe osmi, na dirki za veliko nagrado Češkoslovaške v Brnu pa deseti. Na sloviti dirki v Imoli je dosegel deseto mesto.

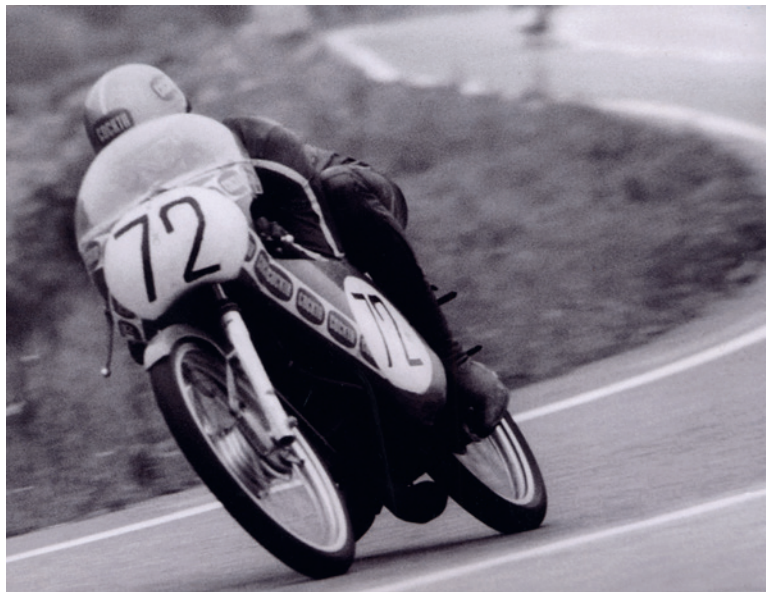
⁶ Štefe je še dodal: »Žvižgal je kot avion.«



Janko Štefe na dirki v Imoli, 1969.
Hrani Janko Štefe.



Dirka v Hockenheimu (štartno številko 1 ima Štefe, 5 Fassbender in 3 Parlotti), 1967.
Hrani Janko Štefe.



Janko Štefe na pisti v Prievidzi, 1970.
Hrani Janko Štefe.

Sklepno dejanje tekem za svetovno prvenstvo je bilo v Opatiji – velika nagrada Jadrana. Štefe se je v hudi mednarodni konkurenci uvrstil na osmo mesto takoj za Tomosovim kolegom Adrijanom Bernetičem in pred še enim tomosovcem Antonom Kraljem. Leta 1969 je v skupni razvrstitvi za svetovno prvenstvo osvojil trinajsto mesto, čeprav je sodeloval le na šestih tekmah od desetih. Na svoji zadnji mednarodni tekmi v Prievidzi leta 1970 je Janko Štefe zmagal v kategoriji do 50 ccm.

Jugoslovanska avto-moto zveza s sedežem v Beogradu se za motoristične dirkače ni kaj prida brigala. Štefetu so leta 1970 odredili celo denarno kazen, ker jih ni zaprosil za dovoljenje, da sme sodeloval na dirki v Prievidzi. Ker je zmagal, so bili v časopisih objavljeni članki. Namesto priznanja, vsaj moralnega, je dobil opomin.

ŠTEFE IN LEPA DEKLETA

Najboljše dirkače so že od nekdaj obkrožala lepa dekleta. Janko Štefe je na slovenski obali z motorjem naokrog popeljal tudi slovito divo jugoslovanskega filma – Mileno Dravič. Včasih so po tekmah navijačice razočarano ugotovile, da je ravno zmagovalec – Janko Štefe – prišel skoraj vedno v družbi svoje žene.



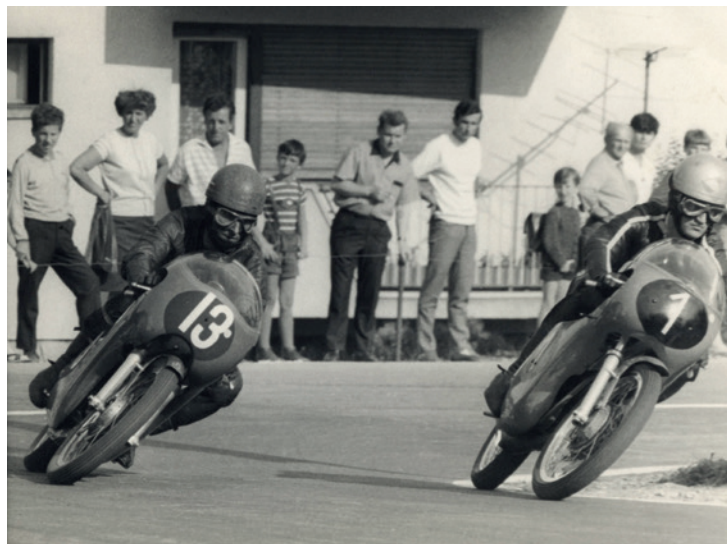
Jankova žena Saša na dirkah v Titogradu, 1964.
Hrani Janko Štefe.

ŠTEFETOVI MOTORJI

Prva štiri leta je Štefe prevozil na Tomosovem dvotaktnem dirkalniku D5, prostornine 50 ccm in s petimi prestavami. Dvotaktne dirkalnike si moral znati voziti. Treba je bilo imeti občutek. Še posebej problematičen je bil D7. Treba ga je bilo voziti z ljubeznijo, potem je zdržal.



Janko Štefe na Tomosu D6 na dirki v Kamniku, 1969.
Hrani Janko Štefe.



Dirka v Kamniku (štartno številko 13 ima Angelo Bergamonti in številko 1 Janko Štefe – oba na 125 ccm Aermacchijih), 1969. Hrani Janko Štefe.

Ko so dobili nove specialke, D9, in se z njimi pojavili na Hockenheimu, praktično niso mogli do svojih motorjev. Vsi so jih občudovali in fotografirali. Navdušenje pa je vse minilo že po treningih, ko sta tako Štefe kot Bernetič iz kroga v krog vidno zaostajala. Motor je bil dober, a se je pregreval in izgubljal na moči. Žal ni bil najbolj posrečen, imel pa je potencial.

D6 je bil veliko boljši. Zelo hiter in tudi odpovedal je le enkrat na deset dirk. Bil je konkurenčen v svetovni eliti. Njegovo tretjo, izboljšano verzijo so leta 1969 izdelali le v štirih primerkih. Motor je dosegel maksimalno hitrost 160 km/h, imel je šest prestav in maksimalno 14 konjskih moči pri 15000 obratih motorja v minuti, težek je bil 55 kg. Po rezultatih je bil to najuspešnejši Tomosov motocikel, kajti nekajkrat se je uvrstil v deseterico na dirkah za Grand Prix oziroma za veliko nagrado za svetovno prvenstvo.

Doma je Tomosova tovarna nabavila novega vodnohlajenega bultaca⁷, da so z njim trenirali za dirke v kategoriji do 125 ccm. Motor je bil hiter kot strela. Leta 1969 je Štefe bultaca zamenjal za italijanski motor Aermacchi⁸, kupil ga je od italijanskega dirkača Angela Bergamontija.

⁷ Bultaco TSS 125

⁸ Aermacchi je italijanska firma, katere solastnik je bil sloviti Harley-Davidson.

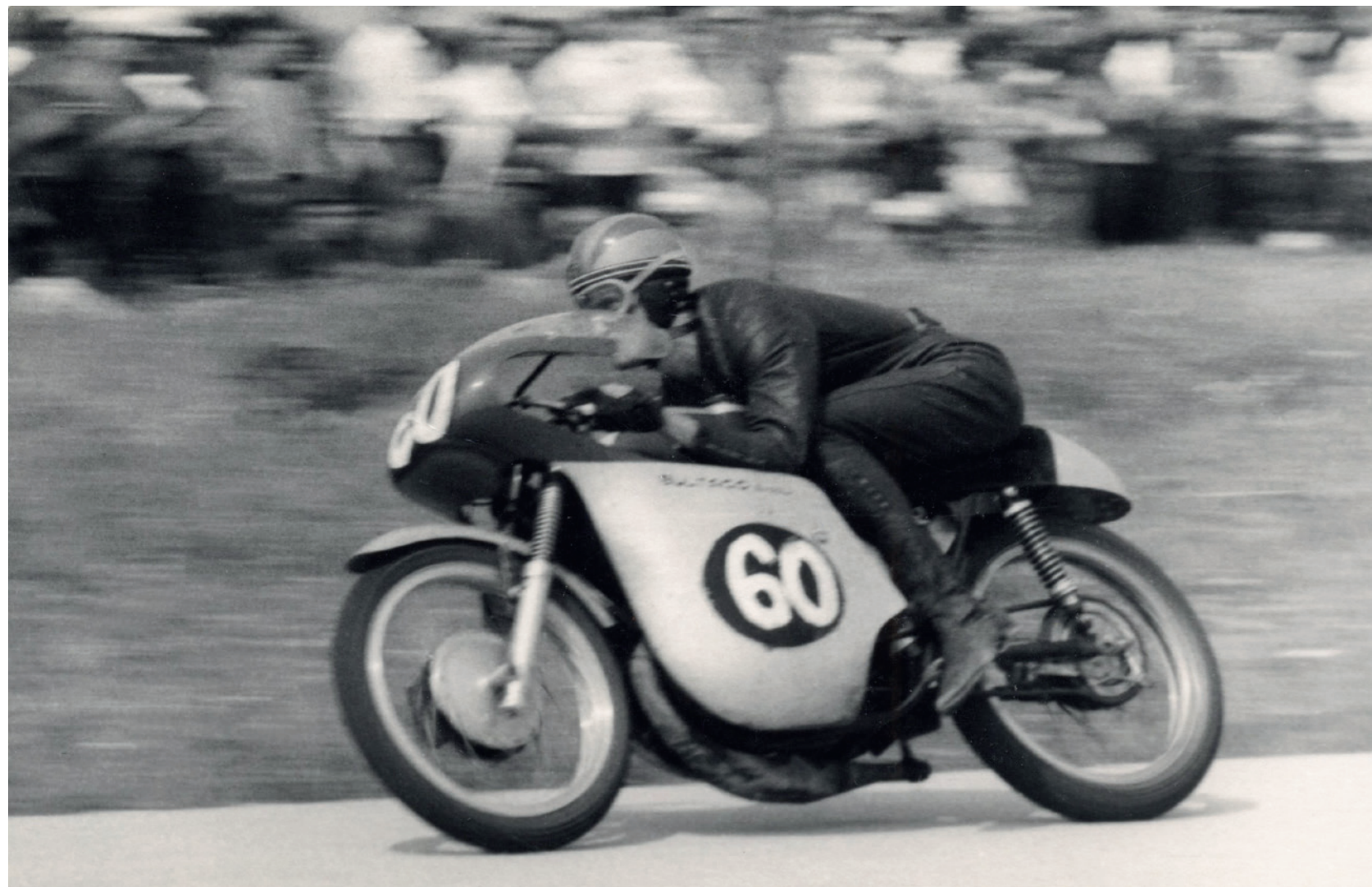
Janko Štefe na dirki v Škofji Loki na motorju Bultaco, 1967. Hrani Janko Štefe.



Janko Štefe na motorju Tomos D9 v Hockenheimu, 1967. Hrani Janko Štefe.



Janko Štefe na Tomosu D7 na dirki v Novi Gorici, 1967. Hrani Janko Štefe.





Pred startom dirke v Kamniku (Štefe s štartno številko 50 na motorju Tomos D5), 1966.
Hrani Janko Štefe.



Dirka v Kamniku (vodi Janko Štefe s štartno številko 1, na balkonih se drenjajo gledalci, obešeni so tudi transparenti s Tomosovim logotipom), 1966.
Foto: Edi Šelhaus. Hrani Muzej novejšje in sodobne zgodovine Slovenije.

Kratka zastranitev o tovarni Tomos

Leta 1945 je bila v Sežani ustanovljena Tovarna motornih vozil (TOMOS), naslednje leto se je po določitvi državnih meja preselila v Koper. Tomos je bil v prvih desetletjih sinonim za razvoj motociklističnega športa v nekdanji Jugoslaviji. Njihov dirkalnik colibri je bil pionir cestno-hitrostnih dirk v svojem razredu. Že leta 1960 se je Tomosova ekipa udeležila prvih dirk v tujini. Njihovi rezultati so močno povečali zanimanje za njihove motorje. Dve leti kasneje so v podjetju izdelali prvo serijo dirkalnih koles tipa D5. Neverjeten razcvet pa se je zgodil, ko so s Tomosovimi motorji začeli tekmovati italijanski in jugoslovanski dirkači. Omenimo tekmovalce, kot so Janko Štefe, Adrijan Bernetič, Anton Kralj iz Jugoslavije ter Luigi Rinaudo in Gilberto Parlotti iz Italije. Zveni skoraj neverjetno, a podjetje Tomos je po mnogih zapletih, prodajah in lastninjenjih pred kratkim končalo v stečaju.

Izjemno zbirko Tomosovih dirkalnikov v svojem zasebnem Muzeju motociklov na Vranskem hrani Petja Grom, nekatere Tomosove modele si lahko ogledate tudi v Tehniškem muzeju Slovenije v Bistri.

ZMAGA V VSEH KATEGORIJAH

Leta 1970 je v bosenski Srebrenici zmagal v kar petih kategorijah, kar verjetno ni uspelo še nikomur dotlej niti poslej. V kategoriji vseh najboljših tekmovalcev je bil dvakrat prvi v kategoriji 50 ccm s Tomosom, z Aermacchijem pa še v kategorijah 125, 175 in celo 250 ccm. Razlegalo se je pravo skandiranje čustvenih navijačev: Štefe, Štefe! Postal je njihov pravi junak. Tako je šel domov, kot je sam zapisal »ovešen s petimi venci kot pogrebni zavod.« Prav ta tekma se je Štefetu najbolj vtisnila v spomin – predstavlja vrhunec njegove uspešne športne kariere.



Janko Štefe vozi častni krog v Banja Luki, 1966.
Hrani Janko Štefe.

NESREČE

Janko Štefe je padel že na svoji prvi profesionalni dirki leta 1959 v Portorožu. Zletel je s proge v morje in si poškodoval nogo. Od takrat pa ni doživel nobenega resnega padca več. »Vsaka napaka te je takrat lahko stala življenja. Dirkali smo na slabo zavarovanih ulicah po Škofji Loki, Kamniku, Portorožu in Opatiji. Takoj si bil ob glavo. Bil pa je fantastičen občutek dirkati za več desetisočglavo množico, kljub temu da so prav gledalci povečevali nevarnost, saj so se ves čas nebrzdano zgrinjali na cestišče.«

Dirke se sprva po nesrečah sploh niso ustavljale. Malo so umaknili razbitine in vedno vozili naprej. Toda leta 1970 se je začelo nakazovanje na postopen umik dirk iz ulic. Prva tragedija se je zgodila leta 1970 na dirki za nagrado Kamnika, ko je nemški dirkač Diettrich trčil v nasproti vozeče reševalno vozilo. Leta 1971 so sledile nove smrtne žrtve. Na Reki se je že na treningu smrtno ponesrečil Avdo Alič, nato pa še v Škofji Loki Anton Kralj, ki je zletel iz ovinka in se zaletel v zid. Tragedij je bilo preveč. Vse je bilo prenevarno. Leta 1972 so bili padci s smrtnim izidom na dirkah, ki so potekale po ulicah naselij, vse pogostejši. Ker pravega dirkališča v Sloveniji ni bilo in ga tudi dandanes še vedno ni, so se vse pomembnejše prireditve državnega in mednarodnega značaja postopno začele preseljevati iz Slovenije v druge jugoslovanske republike. Zadnja dirka v Sloveniji je bila leta 1973 nagrada Loke v Škofji Loki, kjer je italijanski dirkač Emanuele Maugliani v ovinku padel med gledalce in je poleg njega umrlo pet gledalcev, deset pa je bilo ranjenih.



Gledalci se radovedno zgrinjajo čisto v bližino kamniške piste, 1966.
Foto: Edi Šelhaus. Hrani Muzej novejšje in sodobne zgodovine Slovenije.

Janko Štefe in nesreča v Kamniku

28. junija 1970 se je v Kamniku smrtno ponesrečil zahodnonemški tekmovalec Oswald Dittrich, star 34 let in oče štiriletne hčerke. Z motorjem Kreidler je čelno trčil v nasproti vozeče reševalno vozilo Fiat Zastava 1300. Na urgenco je peljalo onemoglega občana, ki se je zgrudil na tla pri kavarni. Tragična napaka je povzročila nepotrebno smrt. Tisti, ki so prvi prišli na kraj nesreče, so bili pretreseni. Nesrečnemu vozniku je odbilo pol glave in pol noge.

V trenutku, ko se je zgodila nesreča, so bili gledalci v strahu, da ni žrtev domačin Janko Štefe. Približno v tistem času bi moral namreč po četrtem krogu privoziti skozi ciljno ravnino. Sekundo preden se je Janko Štefe soočil z usodnim rešilcem, je zaprl plin, sicer bi tudi on pristal v vozilu. Takole je tik po nesreči zapisal sam: »V drugem krogu mi je blokiral motor. V četrtem krogu sem zaradi tega hotel odstopiti. V začetku sva se z Diettrichom kosala, potem pa je vozil pred mano. V ovinkih na Duplici sem imel še toliko hitrosti, da bi ga lahko prehitel, toda ker sem nameraval odstopiti, sem se dvignil. To me je rešilo, da sem uspel pravočasno ustaviti motor pred rešilnim avtomobilom, v katerega je treščil Diettrich. Bili smo nori. Ko so rekli, da se bo start ponovil, sem letel domov po nov bat in bil pripravljen na ponoven štart.«

Prireditelji so morali nato dirko za slabo uro prekiniti, nato pa so na start odšli motorji kategorije do 350 ccm.

V naslednjih letih dirk v Kamniku ni bilo več na sporedu.



Janko Štefe s hčerko Janjo v naročju, 1969.
Hrani Janko Štefe.

POTEM

Janko Štefe je po končani športni karieri vodil Citroenov servis v Trzinu. Spletni portal Yugopapir takole povzema pisanje neimenovanega srbskega časopisa v članku Popularne ličnosti kao poslovni ljudi iz leta 1972: *»Motociklist Janko Štefe je lastnik avtomehanične delavnice v Sloveniji. Specializiral se je za znamko Citroen in posel mu gre dobro, tudi po zaslugi športne kariere. Tudi njegovemu kolegu Branku Bevandi gre dobro, ne kot mehaniku, ampak kot lastniku gostinskega lokala v Preluki pri Reki.«*

Štefe je svoj motor odstopil muzeju motociklov na Vranskem. Še do nedavna se je občasno peljal s svojo 500-kubično Yamaho. Srce mu ni dalo, da bi v tem nevarnem športu trepetal za življenje sina Matjaža. Tako ga je počasi usmerjal v bistveno bolj varne tekme v gokartu. Janko še vedno zavzeto spremlja motociklistične dirke, predvsem na športnih kanalih. Včasih ga tudi povabijo na srečanja starodobnikov, praznovanja okroglih obletnic – na primer škofjeloških dirk – ali se mu poklonijo v Cafe Racerju na kamniškem Glavnem trgu. Zdi se, da v zadnjem času mlado generacijo ljubiteljev hitrosti spet vedno bolj pritegujejo legendarni dosežki dirkačev iz entuziastičnega obdobja šestdesetih let dvajsetega stoletja.

Janko Štefe ni bil le dirkač, bil je ikona časa, ko so dirke potekale na običajnih cestah, med navdušenimi množicami. Njegove dirke so privabliale tisoče gledalcev in njegovi uspehi so navdihovali mlade generacije dirkačev. Danes so njegovi dosežki zabeleženi v zgodovini

KONEC ŠTEFETOVE DIRKAŠKE KARIERE

Janko Štefe si je leta 1970 na smučanju na Krvavcu zlomil nogo. Zaradi komplicirane poškodbe je bil kar dve leti na berglah. Ko se je začel pogovarjati o vrnitvi na tekmovalne piste, je prišel ženin ultimati. Moral se je odločiti med nadaljevanjem dirkaške kariere ali precej bolj varnim družinskim življenjem. Tako je pri komaj petindvajsetih letih dirkaški kombinezon in čelado obesil na klin. Dve leti zatem, s smrtjo dirkaškega kolega Parlottija na otoku Man, je spoznal, da se je odločil prav.



Janko Štefe v svoji mehanični delavnici, 1969.
Hrani Janko Štefe.

slovenskega in jugoslovanskega moto športa, kjer še vedno velja za enega najboljših dirkačev svoje dobe. S knjižico in razstavo želimo izkazati priznanje človeku, ki je vse življenje sledil svojemu srcu – srcu za dirke.



Uvrstitve Janka Štefeta 1961-1970

Lokacija	Datum	Kategorija	Uvrstitev	Motor
Velenje	02. 07. 1961	50 ccm	2.	Tomos
Preluka	09. 07. 1961	50 ccm	?	Tomos
Kamnik	30. 07. 1961	50 ccm	2.	Tomos
Nova Gorica	10. 09. 1961	50 ccm	2.	Tomos
Gornja Radgona	15. 10. 1961	50 ccm	2.	Tomos
Ljubljana	27. 05. 1962	50 ccm	2.	Tomos D5
Ljubljana	08. 07. 1962	50 ccm 125 ccm	1. 2.	Tomos D5 Tomos D5
Preluka	17. 06. 1962	50 ccm	2.	Tomos
Kamnik	22. 07. 1962	50 ccm 125 ccm	1. 3.	Tomos D5 Tomos D5
Pulj	1962	50 ccm	1.	Tomos D5
Banja Luka	04. 07. 1962	50 ccm	1.	Tomos D5
Škofja Loka	19. 08. 1962	50 ccm	2.	Tomos D5
Ljubljana	05. 05. 1963	50 ccm	1.	Tomos D5
Kamnik	19. 05. 1963	50 ccm 125 ccm	1. 1.	Tomos D5 Tomos D5
Opatija	22. in 23. 06. 1963	50 ccm	2.	Tomos D5
Banja Luka	06. 1963	50 ccm	1.	Tomos D5
Murska Sobota	08. 07. 1963	50 ccm	1.	Tomos D5
Jezersko	23. 07. 1963	125 ccm	3.	Tomos D5
Škofja Loka	04. 08. 1963	50 ccm 125 ccm	1. 9.	Tomos D5 Tomos
Zagreb	01. 09. 1963	50 ccm	1.	Tomos D5
Nova Gorica	29. 09. 1963	50 ccm 125 ccm	1. -	Tomos D5 -
Reka	03. 05. 1964	50 ccm 125 ccm	1. 2.	Tomos Tomos D7
Ljubljana	17. 05. 1964	50 ccm	1.	Tomos D5
Škofja Loka	24. 05. 1964	50 ccm	2.	Tomos
Opatija	20. in 21. 06. 1964	50 ccm	1.	Tomos D7
Kamnik	28. 6. 1964	50 ccm	1.	Tomos D5
Banja Luka	04. 07. 1964	50 ccm	1.	Tomos
Banja Luka	05. 07. 1964	50 ccm	1.	Tomos
Maribor	09. 08. 1964	50 ccm 125 ccm	1. 2.	Tomos D5 Tomos D7
Nova Gorica	31. 08. 1964	50 ccm 125 ccm	2. 3.	Tomos Tomos D7
Beograd	06. 09. 1964	50 ccm	1.	Tomos
Portorož	20. 09. 1964	50 ccm	1.	Tomos D7
Reka	25. 04. 1965	50 ccm	1.	Tomos
Škofja Loka	23. 05. 1965	50 ccm	3.	Tomos D7
Jezersko	06. 06. 1965	50 ccm	1.	Tomos
Preluka	19. in 20. 06. 1965	50 ccm	2.	Tomos D7
Kamnik	27. 06. 1965	50 ccm 125 ccm	1. 4.	Tomos D5 Tomos D7
Zenica	05. 07. 1965	50 ccm 125 ccm	1. 3.	Tomos Tomos D7

Banja Luka	04. 07. 1965	50 ccm	1.	Tomos
Maribor	11. 07. 1965	50 ccm 125 ccm	1. 5.	Tomos Tomos D7
Murska Sobota	09. 08. 1965	50 ccm	1.	Tomos D7
Beograd	05. 09. 1965	125 ccm	2.	Bultaco
Nova Gorica	23. 09. 1965	50 ccm 125 ccm	1. 1.	Tomos Bultaco
Kamnik	26. 06. 1966	50 ccm	1.	Tomos D7
Banoviči	24. 07. 1966	50 ccm	1.	Tomos D7
Portorož	17. in 18. 09. 1966	50 ccm	4.	Tomos D7
Reka	23. 05. 1967	125 ccm	1.	Bultaco
Škofja Loka	28. 05. 1967	50 ccm	3.	Tomos D7
Kamnik	11. 06. 1967	50 ccm 125 ccm	1. 2.	Tomos D7 Bultaco
Banoviči	17. 09. 1967	125 ccm	1.	Bultaco
Banja Luka	01. 10. 1967	50 ccm 125 ccm	3. 1.	Tomos Bultaco
Zenica	15. 10. 1967	50 ccm	2.	Tomos
Reka	28. 04. 1968	50 ccm 125 ccm	1. 1.	Tomos Bultaco
Škofja Loka	26. 05. 1968	50 ccm	1.	Tomos D6
Samobor	02. 06. 1968	50 ccm 125 ccm	1. 1.	Tomos D6 Bultaco TSS
Opatija	15. in 16. 06. 1968	50 ccm	3.	Tomos
Kamnik	23. 06. 1968	50 ccm 125 ccm	5. 2.	Tomos Bultaco TSS
Maribor	11. 08. 1968	50 ccm 125 ccm	1. 1.	Tomos Bultaco
Nova Gorica	25. 08. 1968	50 ccm	4.	Tomos
Banja Luka	29. 09. 1968	50 ccm 125 ccm	1. 1.	Tomos D6 S Bultaco TSS
Zenica	06. 10. 1968	50 ccm	1.	Tomos
Reka	27. 04. 1969	50 ccm	1.	Tomos D6
Škofja Loka	25. 05. 1969	50 ccm	4.	Tomos
Samobor	01. 06. 1969	50 ccm 125 ccm	2. 1.	Tomos Aermacchi
Kamnik	22. 06. 1969	50 ccm 125 ccm	1. 4.	Tomos D6 Aermacchi
Opatija	14. 09. 1969	50 ccm	8.	Tomos
Arandelovac	09. 1969	50 ccm 125 ccm	2. 1.	Tomos Aermacchi
Reka	26. 04. 1970	50 ccm 125 ccm	2. 1.	Tomos GP Aermacchi
Opatija	23. in 24. 05 1970	50 ccm	odstop	Tomos
Škofja Loka	21. 06. 1970	125 ccm	10.	Aermacchi
Kamnik	28.06. 1970	50 ccm	nesreča	Tomos
Velenje	05. 07. 1970	50 ccm 125 ccm	2. 1.	Tomos D6 Aermacchi
Srebrenica	26. 07. 1970	50 ccm 125 ccm 175 ccm	1. 1. 1.	Tomos Aermacchi Aermacchi
Nova Gorica	30. 08. 1970	50 ccm	2.	Tomos
Kavadarci	13. 09. 1970	50 ccm 125 ccm	5. 3.	Tomos Aermacchi
Arandelovac	20. 09. 1970	50 ccm 125 ccm	3. 1.	Tomos Aermacchi



MM:K