

# Hrvatski Jarno Saarinen

Hegel se ogledao i na Prvenstvu Svijeta u klasi 350 ccm 1979. godine na Grobničkom polju. Ponovo je bio zaustavljen zbog problema tehničke prirode



**Malo je ljudi iz motociklističkog miljea Hrvatske i bivše Jugoslavije koji ne pamte Vladimira Hegela čija je karijera - da je bilo financijskih mogućnosti - mogla biti blistava i na međunarodnoj razini**



**Vladimir Hegel kao sedmogodišnjak pokazuje sklonosti budućeg motociklističkog asa, i to ne s igračkom, već s pravim natjecateljskim Tomosom D7**

**P**omalo nagluh, ekscentričan i simpatičan mladić, kakvim ga se mnogi sjećaju, danas je miran 50-godišnjak koji se s mladenačkim zanosom rado sjeća svakog trenutka provedenog na motoru. Hegelova duga i bogata, ali isprekidana karijera, okrunjena je mnogim uspjesima na nacionalnim prvenstvima. Nažalost, međunarodna karijera bila mu je onemogućena iz poslovnih i materijalnih razloga. Da su prilike bile drugačije, vjerojatno bi se ostvarili još bolji rezultati i uspjesi jer je Hegel bio potencijal svjetskog "kalibra". Tako su od internacionalnih nastupa ostale samo utrke u Njemačkoj i Australiji.

Teško je nabrojiti sve Hegelove uspjehe, što u konačnici nije niti važno. Mnogo je važnije naglasiti njegov danas toliko rijedak entuzijazam: nastupao je na mnogobrojnim utrkama sam snoseći troškove prijevoza, noćenja, prehrane, startnine i sve ostale logistike, kao što su to činili i njegovi konkurenti u to vrlo teško vrijeme. Naime, u tom razdoblju - koje se često naziva "olovnim godinama" - nije bilo pre-

više mjesta za motociklizam i moto sport. Motocikli su se nabavljali izuzetno teško, bolje rečeno nikako, a o dijelovima, gumama i sličnim popratnim stvarima da i ne govorimo. Razno-raznim trikovima uspio se nekako krpiti kraj s krajem, a na utrke se dolazilo sa točno isplaniranom svotom novaca. Dugovi za motocikl bili su težak balast, no ljubav i entuzijazam su bili jači.

Hegel je kao dijete živio sa roditeljima u Njemačkoj, koju je napustio kao mladić i vratio se u rodni Zagreb. Tu se, usprkos besparici, bolje "disalo". Motociklizmom, kojim su tada bili zaraženi i njegovi vršnjaci, malo se tko uspijevalo baviti. Baš kao i danas, jer to je skup i zahtjevan sport. U to doba dominacija Agostinija, Pasolinija i Saarinenova mladićima poput Hegela je bila poticaj, a sami vozači uzor.

Godine 1971. Hegel je vozio prvi reli s posuđenom Jawom 350 i odmah se ističe osvojivši prvo mjesto. Ubrzo zatim jedan od prijatelja ga animira za motocross i od tri polovične sezone samo jednom, 1973., završava utрку na moto-



**Hegelove tri sezone krosa pomogle su mu u budućoj karijeri, ali on ipak nije bio čovjek tog sporta**

**Kao i mnogim vršnjacima u socijalističkoj Jugoslaviji, i kod Hegela su se na listi izbora motocikla nalazila vozila poput Tomosa, MZ-a i Jawa 350. No, to Hegelu nije previše smetalo, jer i Jawa ide na "zadnji"**







Start klase 125 u Kraljevu 1978 godine



Na istoj pisti u Kraljevu 1979., ali sada u snažnijoj klasi od 250 ccm, s kojom se brzo "stopio". Glavni rival Hegelju bio je Kosić

Hegel je bio vozač vrlo osebnog i agresivnog stila. Zbog problema sa sluhom često su se događali mehanički kvarovi



Moto ekipa AMD Zagreb osnovana 1978. godine. S lijeva: T. Perišić (50 ccm junior), D. Dobrić (125 ccm), D. Keletić (50 ccm), Z. Adamović (250 ccm), V. Sever (175 ccm), B. Maruša (50 ccm), F. Malinarić (logistika), T. Bosnar (175 ccm), M. Barić (50 ccm) i V. Hegel (250 ccm)

Svaki trenutak slobodnog vremena Hegel je provodio u radionici V. Severa, gdje se radilo i do duboko u noć kako bi se motori pripremili za utrku

ciklu Jawa 250. Na kros se nije uspio "navući", ali je zato u toj disciplini stekao mnoga vrijedna tehnička iskustva.

**Brojne tehničke poteškoće bile su stalni pratitelji Hegelove karijere. Često je i sam bio u ulozi mehaničara, s više ili manje uspjeha**

S prekidom teren-ske karijere Hegel ponovno kreće putovima svojih idola i karijeru natjecatelja u cestovnom motociklizmu započinje 1978. u Kraljevu s motociklom Yamaha 125. Tamo se događa nešto neobično, gotovo sudbonosno. Pokazavši svoju kvalitetu i talent odmah "upada u oči" Vilku Severu koji ga - na neki način -vrbuje u svoju momčad. Već sljedeće sezone, 1979., Hegel otpočinje karijeru u njemu najdražoj klasi do 250 cm3. Motocikl Yamaha 250 je predstavljala upravo ono o čemu je sanjao, jer znao je da je to njegova klasa.

No, nije sve išlo baš tako lako. Bilo je u toj klasi dosta favorita poput Marijana Kosića iz Rijeke, Vuka Tomanovića iz Beograda, Darka Rogulića iz Šibenika, Ivana Šole iz Splita.... Te go-



dine "zagrijavanja" prvenstvo završava kao treći, ali nakon nekih međuljudskih problema unutar kluba Hegel se odlučuje za privatnu karijeru. Od poznatog talijanskog vozača Gianfranca Bonere kupuje Yamahu 350 kako bi nastupio na SP-u na Grobniku 1980. godine. Vremena za navikavanje bilo je premalo, novi motocikl - a naročito mjenjač brzina - bio je

drugačiji i sve je to opterećivalo neiskusnog Hegela. Zato se taj pokušaj zaustavio već na treningu, a glavni razlog zbog čega nije dosegao željeni cilj bio je pomanjkanje logistike: prije svega mehaničara, vremena i treninga.

Da bi povratio "odbjeglog" Hegela, Sever kupuje potpuno novu Yamahu TZ 250. S ovom ponudom Hegel je bio rasterećen u smislu ser-

**Hegel u punoj akciji na stazi Grobničkog polja, s tek kupljenom Yamahom od svjetski poznatog pilota Gianfranco Bonere**



Hegel se je odlično snalazio i u najmanjoj klasi od 50 ccm, na slici na Kreidleru na Grobniku





**Utrka u Prnjavoru (BiH) 1979. bila je vrlo atraktivna, a jedan od glavnih asova u klasi 2650 ccm bio je upravo V. Hegel, kojem su tada najveći rivali bili M. Kosić i V. Tomanović**



**Idora Hegel sa ocem Vladimirom i njihovim najvjernijim pratiteljem, njemačkim ovčarom Axsom neposredno prije utrke krajem devedesetih. Njegova aktivnost i u četrdesetim ne prestaje, a natječe se sa dvotaktnom Hondom 250 racing**



**1993 g. Hegel u Požegi ponovno u "svojoj klasi" 250 ccm**



**Morbidelli 250 - vrlo rijedak natjecateljski motocikl koji je zahtijevao posebnu njegu i koji je u potpunosti profunkcionirao tek nakon nekoliko sezona**

## Hegelovi „naj“

● Kao najvećeg rivala Hegel se sjeća Zdravko Lejljaka, kojeg je ujedno i najviše cijenio kao prijatelja i osobu. Kao svoj posljednji veći sportski uspjeh Hegel navodi titulu viceprvaka u kupu Alpe-Adria 1999. godine u klasi do 250 ccm. Najdraža utrka koja mu je ostala u sjećanju bila je ona iz Kraljeva 1980. godine, kada je "skinuo" rekord staze koji je dotada držao svjetski prvak Mađar Janos Drapal. Posebno ističe da je ponosan na to što je vozio sve klase motocikala: 50, 125, 250, 350 i 750 ccm.

**Veliki rival ali i prijatelj bio je klupski kolega Zdravko Lejljak, ovdje u predahu 1983 godine. Zamišljeno lice V. Hegela zbog poteškoća s novim Morbidellijem 250**



visiranja motora, financiranja i logistike (što je sve bilo klupsko), tako da se mogao koncentrirati isključivo na treninge i natjecanja.

Ovdje treba istaknuti da se u to vrijeme treniralo izuzetno malo, ustvari samo jedan dan prije utrke, jer se nije imalo gdje trenirati. Ceste za cestovne utrke bile su zatvarane samo na dan manifestacije, tako da je bilo nemoguće trenirati tamo gdje se odvija svakodnevni promet. No, bili su to isti uvjeti za sve natjecatelje, tako da se plasman temeljio na talentu, iskustvu, opremljenosti i kondiciji vozača i motocikla. Trkališta su bila razbacana po cijeloj Jugoslaviji, osim Slovenije gdje su ulične utrke bile zabranjene. Vozača natjecatelja bilo je mnogo, gotovo iz svih republika bivše SFRJ.

Hegel je 1980. i 1981. godine bio apsolutni prvak bivše države u klasi 250, te prvak u ukupnom poretku. Interesantno je spomenuti da je 1981. prvenstvo osvojio posudivši motor od kolege i rivala Šibenčana Darka Rogulića, jer je njegov vlastiti motocikl bio u kvaru.

Povremeno se Hegel "selio" i u tuđu klasu, mijenjajući nekoga, gdje se redovito odlično snašao. Naročito mu se sviđao "funfciger", pedesetak, kako je volio nazivati motocikle najlakše klase, do 50 ccm

Na kraju sezone 1981. ponovno novost. Naime, svjetskom je scenom u klasi 250 i 350 ccm tada dominirao Kawasaki. Upravo zato krenulo se pregovarati o kupnji motocikla od svjetskog prvaka Tonija Manga, no ta je mogućnost napuštena. Zato je u Italiji kupljen tek konstruirani, novi Morbidelli 250, koji je u dijelovima prevezen u Zagreb. Motor je sastavljen za sljedeću sezonu, no od samog početka bilo je velikih tehničkih poteškoća. Čak ni nakon pomoći samog konstruktora Jorga Mellera situacija se nije bitno poboljšala. Tako je sezona 1982. protekla u popravcima. I sezona 1983. je također bila polovična, djelomice zbog ženine "zabrane" bavljenja motociklizmom, a djelomično i radi rođenja kćerke Idore, koja je da-

nas u samom vrhu hrvatskog umjetničkog klizanja.

Slijedi stanka sve do 1987. godine, kada se Hegel ponovno aktivira i počinje s novim iskustvima, vozeći TT (Turist Trophy) motocikle. Hegel, koji je cijelu karijeru proveo na dvotaktnim strojevima, sada se ogledao i na četverotaktnim motorima, koji su iziskivali i drugačiju tehniku vožnje. No, i ovdje se Hegel izvršno snašao, iako su konkurenti već bili generaciju mlađi. Doduše, pomanjkanje mladalačkog entuzijazma ipak je malo kočilo Hegela koji bi Suzukija GSXR 750 odmah mijenjao za 2T Yamahu 250. Godine 1988. Hegel čak nakratko odlazi u Australiju da "ispita teren" na drugom kontinentu. Uz nekoliko proba i utrka Hegel zaključuje da je doma ipak bolje te se vraća u rodni grad.

Početak ratnih 90-tih godina obustavlja sve sportske aktivnosti na nekoliko godina, a Hegel se odmah angažira kao zapovjednik moto jedinice, gdje je služio sve do kraja rata. Ipak, natječe se i tih godina: osjetno "zreliji" od konkurencije, iskusni stari vuk se i dalje ne da, te su

zaredali i novi uspjesi. Četiri se sezone Hegel u sjedalu Honde 250 uspješno natjecao - više iz zabave i ljubavi prema utrkama, nego zbog nekog sportskog uspjeha.

Kao uspješan poslovni čovjek Hegel je za natjecanja imao sve manje vremena, ali uz pomoć prijatelja i to je uspijevaao. Njegov dugogodišnji pratilac i mehaničar bio je popularni Ivan zvan "Poštar", koji mu je bio desna ruka i najbolji mehaničar kojeg je, po vlastitom priznanju, ikada imao.

Vladimir Hegel ne žali niti za jednim trenutom provedenim na pisti koja mu je bila velika životna satisfakcija. Treba napomenuti da se Hegel svih tih godina i sve do kraja svoje sportske karijere nikada nije odrekao matičnog kluba "AMD Zagreb" koji je kasnije preimenovan u "1. HMK Zagreb". Dakako, i danas je tamo aktivan, a ponovno će biti i natjecatelj jer se, kako kaže, s Kawasakiem 500 Mach III priprema za utrke oldtimera. "Pa nismo još tak stari, kompa" - s osmjehom nam odmahuje uvijek vječni mladić Vladimir Hegel! ■



**1994 g., odmah nakon rata, Hegel se i dalje natječe i niti milimetra ne popušta tadašnjoj mladoj generaciji kao što su Đidi Aljinović, Matulja, Šola i Tuden. Iste godine u Krizevcima Hegel ostvaruje vodstvo od samog starta**