

[Eugenio Lazzarini]

Eugenio Lazzarini na početku karijere, ovdje 1965., na prvom modelu Piovaticcija od 250 ccm, kojega je dijelom i sam konstruirao



E. Lazzarini 1979. godine na Kreidler Van Veen 50, na kojem će sljedeće sezone osvojiti naslov svjetskog prvaka

PIŠE: MIRO BARIĆ

Poput Dustina Hoffmana u glasovitom filmu "Mali veliki čovjek", ovaj epitet nosi i Eugenio Lazzarini, mali, ali veliki čovjek moto sporta sedamdesetih i osamdesetih godina. Kad smo već kod filмова, njegov "film" bio je potpuno različit od onoga popularnog glumca. Jedino ih je povezivao nizak stas. Lazzarini je težio tek 54 kilograma, a uz visinu od 151 cm imao je idealne fizičke predispozicije za budućeg motociklističkog prvaka. Ali nije to bio jedini adut sićušnog Talijana iz motociklističkog grada Pesara. U takvom okruženju prepunom malih tvrtki kojima su motocikli bili uska specijalnost Lazzarini je stekao veliko tehničko znanje. Tu je velika razlika od današnjih "Grand Prix" pilota, koji ni izdaleka ne barataju takvom vještinom. Upravo to iskustvo pomoglo je Lazzariniu da postigne to što je bio.

Veliki rivali na pisti tijekom cijele karijere, A. Nieto i E. Lazzarini na Kreidlerima 1975. godine



Već kao četrnaestogodišnjak počinje raditi u Benelliju na montažnoj traci. Uvidjevši njegov kapacitet, interes i afinitet, sele ga u odjel za razvoj. Bio je to snažan vjetar u leđa za mladića kojemu su utrke bile imperativ, san i posao. Baš to je razlog što je sam sebi bio najbolji mehaničar. Kako je i sam govorio, između pilota i mehaničara postoji "trenje", nesuglasice i međusobno pomanjkanje uvažavanja. Naime, u slučaju dobrog plasmana pilot obično fokusira zasluge na osobni uspjeh. U slučaju manjka rezultata, "dežurni krivci" su mehaničari. Oni pak misle obrnuto, za neuspjeh, lom motora ili pad krive pilota, dok

Kratka priča o sjajnom tehničaru, specijalistu za natjecateljske motocikle i trostrukom svjetskom prvaku

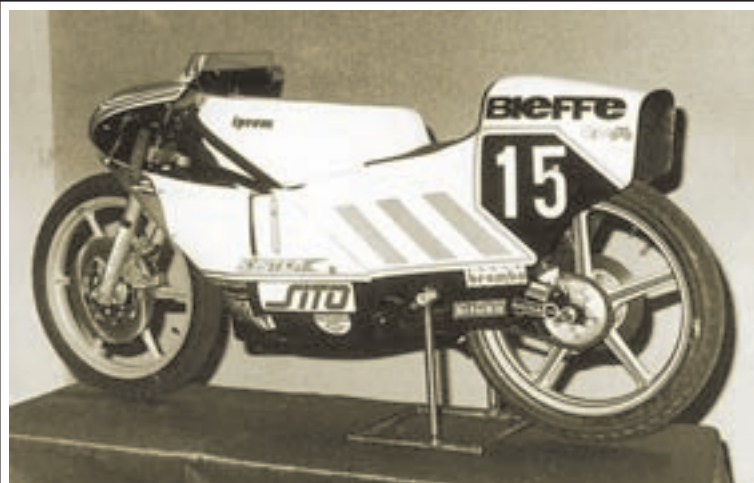
Mali veliki čovjek

Pred kraj karijere Lazzarini je uspješno nastupao u timu talijanskog Garellija u klasama 50 i 125 ccm. Ovdje ga vidimo u klasi "mikrobolida" od 50 ccm

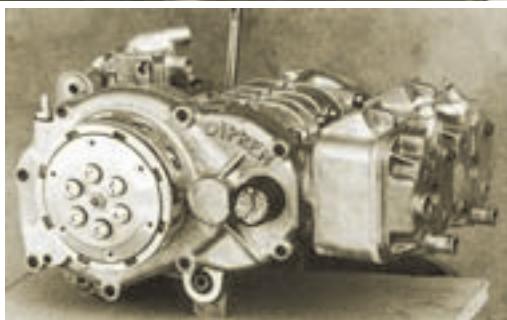


MBA 125 s okvirom koji je sam konstruirao i izradio, ali ga je stajao statusa tvorničkog vozača te tvrtke 1979. godine





Iprem, natjecateljski motocikl od 125 ccm, koji je nastao uglavnom zahvaljujući Eugeniju Lazzariniu, na kojem se sredinom karijere natjecao na GP-u



su uspjeh skloni pripisati sebi i svojoj vještini. Upravo to, a i nagovor kolega i prijatelja, navelo je mladog Lazzarinia da se okuša kao natjecatelj. Bilo je to 1964. godine. Uprkos očekivanjima s obzirom da je radio u Benelliju, debitirao je na Ducatiu

125, kojega je kupio vlastitom ušteđevinom.

Nakon kratkog vremena napušta posao u Benelliju i postaje privatni vlasnik radionice specijalizirane za prepravke motocikala. Iako je to bio teži životni put, dobio je više

vremena za projekte koji su ga zaoкупljali. Uglavnom su to bili projekti vezani uz ciklistiku, okvire, ovjese itd. Međutim, sada se bavio i pripremom motora za utrke, pa možemo reći da je bio apsolutno angažiran u struci koju je izabrao za sebe. U nacionalnom se prvenstvu nekoliko godina uhodavao na raznim tipovima talijanskih motora manje zapremine.

Godine 1969. po prvi puta nastupa na svjetskom prvenstvu u francuskom Le Mansu, kao zamjena za Renza Pasolinia, tvorničkog vozača Benellija, koji se ozlijedio pri padu. Tako se ponovno vraća u matičnu kuću na Benelliju 250, čuvenom četverocilindričnom motoru od četvrtine litre. Nije to bila klasa motocikla koja je oduševljavala sićušnog Eugenija. Njegovo će vrijeme tek doći, i to u kategorijama od 125 i 50 ccm, koje je više volio. Početkom sedamdesetih počeo je surađivati sa čuvenim Nizozemcima, stručnjacima za dvotaktne motore. To su bili Jan Thiel i Martin Mijwaart, koji su konstruirali Jamathi 50. Njihov zajednički rad bio je motocikl Piovaticci GP 250, ali taj je projekt ubrzo napušten. Koncentrirali su se na 125 ccm kojim se je Lazzarini natjecao 1975. godine. Gotovo istodobno, 1975. su projektirali i izradili Piovaticci GP 50, koji je imao zapažen uspjeh, postav-

ši viceprvakom svjetskog prvenstva, ali bez znatnije materijalne podrške. Tako je taj inače odličan projekt ustupljen španjolskom Bultacou, koji je već sljedeće godine, 1976., upravo tim motorom postao svjetskim prvakom.

Lazzarini se usredotočuje na natjecanje u svjetskom prvenstvu u dvije kategorije, 50 i 125 ccm. U 50 ccm na Kreidleru, a u klasi 125 na MBA-u. Godine 1977. osvaja tri prva mjesta, dva puta u 50 i jednom u 125 ccm. Naredne godine postaje svjetski prvak u klasi 125 ccm. Međutim, njegov posao je sve prije nego lak. Naime, konkurenti su izuzetno jaki, sve same klase: Angel Nieto, Ricardo Tormo, Bruno Kneubuhler, Pier Paolo Bianchi, Stefan Dorflinger i mnogi drugi sjajni natjecatelji tog doba.



Krajem osamdesetih Lazzarini je vodio tim vrsnih budućih prvaka na GP-u

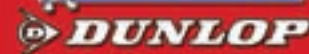
EXTREME
MOTO
trgovina i servis



Podsusedske Aleje 83, 10 090 Zagreb
Tel.: +385 1 3498 234; Fax: +385 1 3498 669
www.extrememotoshop.com
info@extrememotoshop.com • extrememotoshop@gmail.com



Novo u ponudi: prodaja i montaža guma
Za svaku kupljenu gumu - besplatna montaža



Ovlaštena prodaja i servis:



Život mu se iz temelja mijenja. Natjecanje u svjetskom prvenstvu nije šala - nastup u dvije kategorije plus nacionalno prvenstvo tražili su veliki angažman. Tako nije ostajalo mnogo vremena za radioničke aktivnosti. Ipak je Lazzrini našao vremena za poboljšanja svojih vlastitih motocikla, uglavnom projektirajući nove okvire. Međutim, to se nije svadjelo vlasnicima tvrtke MBA, pa je suradnja prestala. No, nije ostao bez posla. Nazvao ga je poznati nizozemski stručnjak za Kreidlerove motore, glasoviti Van Veen, i ponudio mu ugovor kao tvorničkom vozaču. Godine 1979. postaje prvakom svijeta u najmanjoj klasi upravo na Kreidler Van Veenu.

Već sljedeće 1980. Eugenio Lazzarini ponavlja svoj uspjeh i po treći put postaje svjetskim prvakom, ovaj put u klasi 50 ccm. Sada je to na motociklu Iprem, vlastitoj preradi. Naime, toliko se puta u životu pokazalo - a u ovom slučaju i potvrdilo - da i najveći talenti bez novca nisu potpuni. Tu potpunost ponudio je industrijalac čija se tvrtka nazivala Iprem. Proizvodio je (kakve li slučajnosti) strojeve za obradu drveta, baš kao i Morbidelli! Lazzariniju su omogućene nabavke kvalitetnih materijala i dane slobodne ruke u realizaciji poboljšanja. Međutim, otišlo se i korak-dva dalje, pa su tako kon-

Nastupi na revival susretima često ugošćuju i Eugenija Lazzarinia, na omiljenom Piovaticciju 125. Na slici lijevo u akciji kao nekad, dok desna slika otkriva vitalnog šezdesetogodišnjaka



struirana dva potpuno nova modela natjecateljskih motocikla.

Radilo se o dobro uhodanim konstrukcijama dvotaktnih motora (povratni sistem prelijevanja smjese u cilindru sa šest kanala i punjenje preko rotacionog diska), kakav su preferirali tadašnji projektanti. Naravno, to je monocilindrični "pedesetak" i dvocilindrična "stodvadesetpetica". Oba motora su hlađena vodom, s horizontalno postavljenim cilindrima, te lateralno postavljenim roto-diskom.

Godine 1982. i 1983. njegova se sjajna karijera nastavlja u Garelliju. Ponovno u formi i punom sjaju nastupa u dvije njemu pripadajuće kate-

gorije od 50 i 125 ccm. Dvostrukim viceprvakom postaje 1982., dok naredne godine u najmanjoj klasi ponavlja uspjeh, a u klasi 125 ccm je sjajan treći. Godina 1984. je posljednja godina natjecateljske aktivnosti Eugenija Lazzarinia, a završava ju ponovno kao viceprvak. Naime, u Garellijevu timu, koji se sastojao od četiri aktivna pilota uz Fausta Gressinia, Stefana Caracchia, bio je i Španjolac Angel Nieto, kojemu je te godine pripala titula prvaka.

Nekoliko sezona nakon toga Lazzarini vodi svoj natjecateljski tim u GP-u. Njegovi piloti su određeni budući prvaci, kao Ezio Gianola, Luca Cadalora, Bruno Casanova i

Fausto Gresini. Na našim sportskim priredbama, Preluci i Grobniku, Lazzarini je gotovo u pravilu nastupao i sjećaju ga se dobro srednje generacije. Treba istaknuti njegovu kvalitetu, budući da se svake sezone nastupanja na GP-u Lazzarinijevo ime spominje među prvom desetoricom.

Nakon više od dvadeset godina sportske karijere Lazzarini se u rodnom Pesaru posvećuje radu u radionici, ne napuštajući svoj prvotni entuzijazam kakav je svojstven za sve ljude njegova kova. Često navraća na susrete starih motociklističkih priredbi i napravi još koji "krug", kao u stara dobra vremena. ■

PURE POWER.

AKRAPOVIČ

MIGOMOTO

Zagreb, tel: +385 98 23 29 21
fax: +385 1 37 31 522
migomoto@migomoto.hr
www.migomoto.hr



Ben Spies, 3-time AMA Superbike champion

WSBK
Yamaha Motor Italia



+7.8 PS
+9.4 Nm
-4.1 kg

EVOLUTION system

YAMAHA YZF R1 2009

MOTORRAD
BEST BRAND EVER

www.akrapovic.com