

Zdravko Leļjak

Zdravku Leļjaku se ispunio dječaćki san da postane motociklistički prvak. Počeo je na lokalnim natjecanjima u rodnim Križevcima gdje je pokazao urođeni dar i veliku odlučnost. Početkom osamdesetih je dominirao na većini utrka u tadašnjoj državi pa se uspješno okušao i na međunarodnim natjecanjima

Leļjak je na svojim motorima radio sam, strpljivo i temeljito, što mu je davalo dodatnu sigurnost. Nesumnjivo kompletna ličnost s talentom, iskustvom, strpljenjem i znanjem



Leļjak je volio dvotaktne motore, bili oni od 50 ili 250 kubičnih centimetara. Uspješno se natjecao i u klasi 80 ccm na motociklu Sever, ovdje s brojem 20

Pilot gentleman

Zdravko Leļjak nas je srdačno dočekao u svom rodnom, idiličnom mjestu Križevci gdje je rođen 26. 01. 1956. godine. Smiren i koncentriran kao i prije 25 godina, srdačan i otvoren, rado je pričao s nama u društvu svoje kćeri motociklistice i sina Marka, motokros šampiona. Treba odmah reći da je Leļjak osamdesetih godina bio prvak bivše države u klasi 125 i 250 ccm.

Kraj njegovog imena "prvak" nije samo fraza jer je Leļjak dominirao baš na svakoj stazi, bilo to pista poput Požege, Kraljeva i Grob-

nika ili gradska utrka kao Prnjavor, Bjelovar i Bečej.

U to doba utrke za prvenstvo Jugoslavije vozile su se po svim državama osim u Sloveniji, gdje su bile zabranjene političkim dekretom. Bilo je tada puno uličnih utrka, dobrih i manje dobrih. Treba pohvaliti mjesne vlasti koje su davale sve od sebe kako bi od ulica napravili odgovarajuće piste. To nije bilo nimalo lako jer je trebalo blokirati promet, postaviti tribine i zaštitu od bala sijena na nebrojene zapreke. Valjalo je oprati i stazu, te postaviti redare i policiju koja nije baš razumjela događaje. Takve utrke su bile iznimno opasne jer se stazama u Somboru, Prnjavoru, Kavardarcima, Bjelovaru i Novoj Gradiški doslovce jurilo kroz drvored između kuća, uskim uličicama, preko zebri i po granitnim kockama umjesto asfalta.

Upravo takvi uvjeti prekalili su Zdravka Leļjaka, koji je na takvim podlogama ispekao zanat vrhunskog takmičara i hrabrog motociklističkog asa. Prvu utrku Zdravko je vozio 1974. godine upravo u Križevcima, gdje su se održavala lokalna takmičenja dvaju rivalskih gradova, Bjelovara i Križevaca. Počeo je kao i svi drugi u klasi 50 ccm na Tomosu, da bi kasnije prešao u jače klase od 175 i 250 ccm. Motori koji su bili na raspolaganju bili su Tomos, CZ, Jawa i MZ, dok japanski i talijanski modeli nisu bili dostupni.

Većinom se radilo o cestovnim motociklima prerađenim za utrke uglavnom u vlastitoj reziji, što je još jedan pozitivan bod. Da biste imali konkurentan natjecateljski motocikl, trebali ste sami zasukati rukave, što je svakako bilo dobro za stjecanje iskustva.

Kroz sezone 1974., '75. i '76. Leļjak se natjecao u tim međugradskim utrka koje su kasnije prerasle u kup natjecanje, odnosno u prvenstvo Hrvatske. Dakle to su bila tri nivoa koje je korak po korak Leļjak savladavao i razvijao se ukorak s razvojem natjecanja.



Smirenost i koncentracija bile su karakteristike Zdravka Leļjaka. Ovdje na grobničkom predstartu na Hondi 250



Jedna od popularnijih utrka 80-ih godina bila je ona u Bjelovaru. U klasi 125 na pobjedničkom postolju Leļjak, drugi Josipović, a treći Sever



Start utrke 125 u Slavonka Požezi 1981. godine. S brojem 1 Zdravko Leļjak, 34 je Mario Kosić, a broj 3 Vilko Sever



Prvenstvo svijeta 1980. godine. Leļjak izlazi na pistu Grobničkog polja i završava na 10. mjestu osvojivši 1 bod u vrlo oštroj konkurenciji

Schleiz staza Dreieck u tadašnjoj Istočnoj Njemačkoj. Vrlo teška i konkurentna međunarodna utrka 1986. godine, gdje Leljak na Morbidelliju 250 osvaja četvrto mjesto



Pred domaćom publikom u Križevcima na MZ-u 250 Leljak je pokazao manire budućeg prvaka

1977. godine sudjeluje u svojoj prvoj utrci za prvenstvo SFRJ u klasi 175 ccm i osvaja peto mjesto vozeći za svoj matični klub Križevci.

1978. godine u prvenstvu države osvaja treće mjesto u klasi 175 ccm, upoznaje se s vozačima AMD Zagreb i prelazi u njihov klub. U tom trenutku počinje prava natjecateljska karijera Zdravka Lejlaka.

1979. godina je potpuno novo iskustvo na novom motociklu Morbidelli 125 ccm. Leljak ima vatreno krštenje i na prvoj utrci u Prnjavoru (Bosna) pada. I pored te nezgode na početku sezone završava kao treći u prvenstvu države.

Kroz sezone 1980., '81. i '82. Leljak apsolutno dominira klasom 125 ccm u prvenstvu Jugoslavije, pa mu te tri uzastopne titule donose i prestižnu nagradu "Zlatna kaciga".

Sezonu 1980. Zdravko sam navodi kao godinu svog najvećeg sportskog uspjeha i ističe ju kao važnu u karijeri jer je tada nastupio na utrci za svjetsko prvenstvo kao jedini domaći vozač. Osvojivši deseto mjesto u oštroj međunarodnoj konkurenciji zaradio je i jedan bod u svjetskom prvenstvu.

Ovo međunarodno iskustvo mu se dopalo, pa je tako odlučio okušati svoje snage na drugim takvim natjecanjima. To je bilo izuzetno teško zbog toga što su kod nas natjecanja u moto sportu bila na znatno nižem nivou nego u svijetu. Sponzore i sličnih izvora financijske pomoći nije bilo, pa se valjalo pouzdati u svoje sposobnosti i snalažljivost.

No, vratimo se na prvenstvo Jugoslavije. Nakon tri osvojene titule u klasi 125 Leljak prelazi u klasu 250, gdje ponovo potvrđuje svoj talent i iskustvo, pa postaje prvak države i u toj klasi vozeći njemu dragi motocikl marke Morbidelli.

Kroz sezone 1984. '85. i '86. dolazi do malog zasićenja i krize, pa klasom 250 dominira

ju Slovenci (S. Habat), dok Leljak osvaja druga i treća mjesta.

Paralelno s prvenstvom Jugoslavije Leljak se natječe u prvenstvu Hrvatske vozeći motocikl "Sever" u klasi 80 ccm. Na tom motociklu se snalazio jednako dobro kao i na drugom 2-taktnim strojevima koje je preferirao.

1987. godine sa novom Hondom 250 Lejlak često odlazi na međunarodne utrke u Slovačku, Istočnu Njemačku i Češku. Tamo ostvaruje sjajne rezultate, naročito u sezoni 1988., pa postaje međunarodno priznat i poznat pilot.

1989. nastavlja s natjecanjem u prvenstvu države, ali ga pad na uskoj banjalučkoj pisti košta sezone.

Godine 1990. ispunjava sve uvjete za ponovno osvajanje titule u klasi 250, no zbog nedolaska na posljednju utрку (što je bila strateška odluka AMD Zagreb) gubi ju.

Sezonu 1991. nije vozio, a sljedeće godine nastupa na jednoj od tri kupljene Honde 250. Te godine natjecao se i u Superbike prvenstvu, u kojem je zauzeo drugo mjesto iza Josipa Drameša, koji je imao konkurentniji motocikl.

U svojoj posljednjoj natjecateljskoj sezoni, 1993. Zdravko Leljak zauzeo je drugo mjesto u klasi Superbike, kao i u klasi 250.

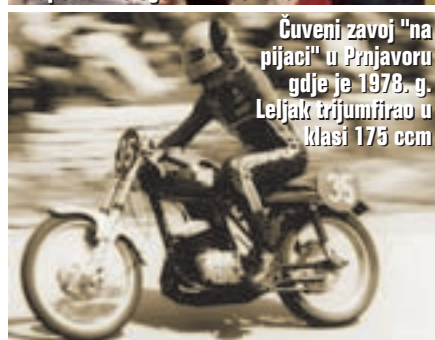
Time je završila sportska karijera Zdravka Lejlaka koji se nakon toga posvetio podupiranju motokros ambicija svojeg sina, koji je već, iako vrlo mlad, nadmašio oca po sportskim uspjesima.

Na pitanje što bi želio da se o njemu zna odgovorio nam je kako je kao mladić sanjao i silno želio biti motociklistički as. Taj san mu se ostvario isto kao i onaj o troje djece koju je također priželjkivao.

Po završetku ugodnog razgovora pozdravili smo se sa mladolikim prvakom osamdesetih godina, Zdravkom Lejlakom. ■



1980. godina je za Zdravka Lejlaka godina najvećeg uspjeha. Ovdje ga vidimo nakon pobjede u Požezi, gdje dijeli zadovoljstvo s klupskim kolegom Zlatkom Adamovićem



Čuveni zavoj "na pijaci" u Prnjavoru gdje je 1978. g. Lejlak trjumbirao u klasi 175 ccm



Sever je mnogima bio mećena i mentor, a ovdje ih vidimo s rastavljenim motorom samo sat vremena prije početka utrke

Piestany - Slovačka, još jedna u nizu međunarodnih utrka u takozvanom istočnom bloku na kojoj su nastupali "istočni" i "zapadni" natjecatelji iz Mađarske, Njemačke, Italije, Austrije, Češke itd. Ove su utrke bile vrlo popularne kao kup natjecanja



Jedna od prvih utrka u klasi 50 ccm na Tomosu u Bosanskoj Vlasenici