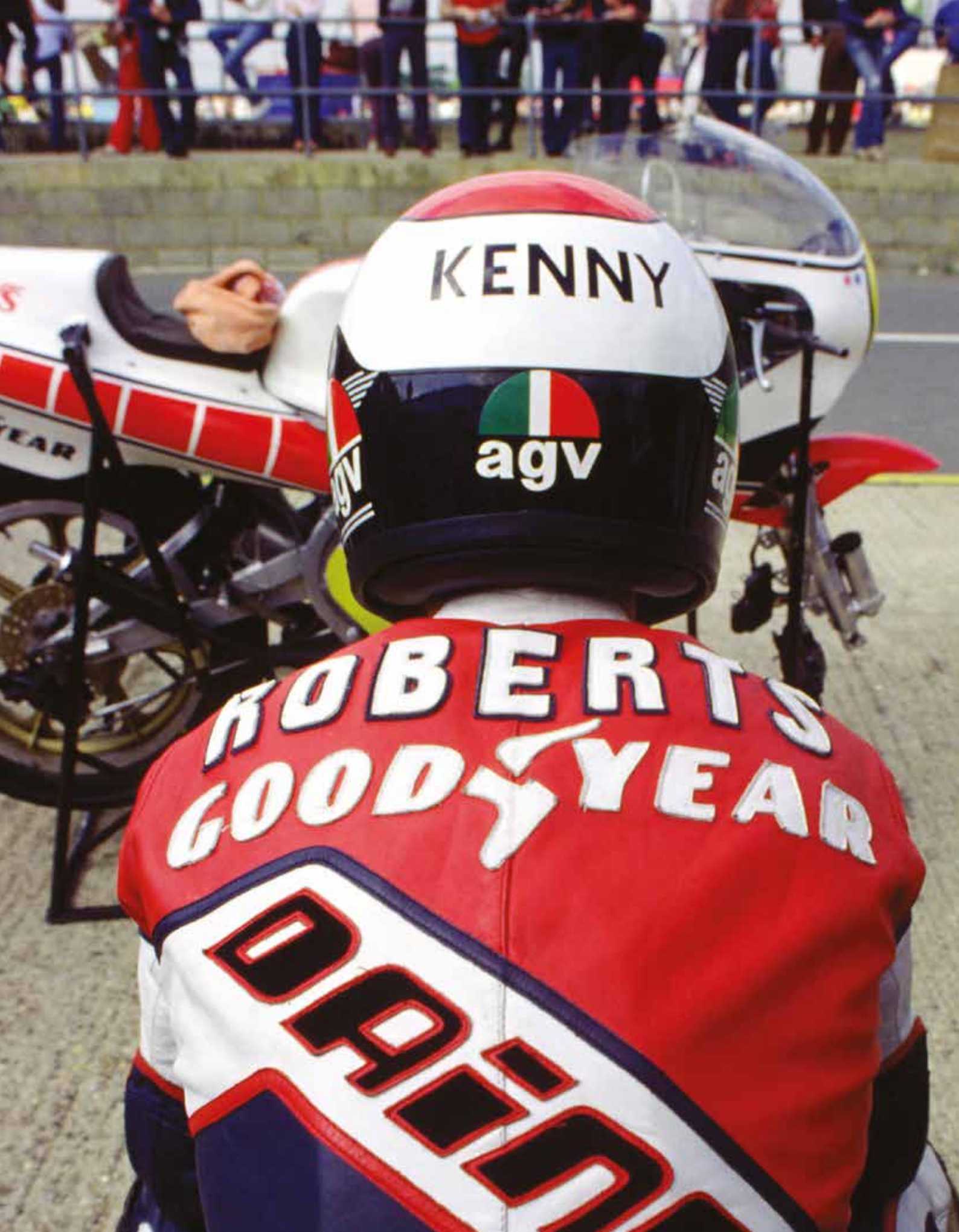


AMERIČANÉ NA SCÉNĚ






KENNY

agv

ROBERTS
GOODYEAR

DAP



◀◀◀ Roberts sleduje z boxů svou pětistovku Yamaha z roku 1981. Na vrchol se dostal kombinací vůle a dovedností.

Předchozí stránky: V roce 1985 se v Donington Parku utkali jezdci Freddie Spencer (1), Ron Haslam (5), Wayne Gardner, Randy Mamola (2) a Rob McElnea (33).

AMERIČANÉ NA SCÉNĚ

Kenny Roberts byl malý, ale pevný, se silnou osobností a zničujícím přístupem k závodění. Svým odhodláním a talentem odstartoval novou éru, zajistil si předmostí, které již vybojovali jeho američtí předchůdci, a přímo pokračoval v invazi. Po brzkém zviditelnění se následovala léta v prostředí velkých cen s řadou pozoruhodných výkonů v mezinárodních závodech... porazil například Agostiniho v Imole a Sheena v závodech Trans-Atlantic Easter Match, vše na tratích, které viděl poprvé.

Přibližně ve stejné době, kdy Kenny debutoval na mezinárodní scéně, nebo o rok či dva dříve, došlo ke dvěma zásadním technickým změnám. V předchozích letech se tu a tam objevily kotoučové brzdy, ovšem v době, kdy Kenny získal svůj první titul v roce 1978, se používaly plošně. Také pneumatiky byly radikálně odlišné – po vzoru závodů dragsterů se vzorek odebral do historie a z pneumatik se staly superlepivé slicky. Tyto změny nahrály americké generaci.

Z Ameriky přicházela varování, evropský establishment si jich ale příliš nevšímal. Očím, které se na ostrově Man, ve Spa Francorchamps a v Assenu dívaly na tradici, se zdálo, že Američané dělají všechno špatně. Vyškolení z tratí dirt track seděli vzpřímeně, a v zatáčkách dokonce pokládali nohu na zem jako plochodrážní jezdci. Jezdili na Harleyích, které byly úzce spřízněné se silničními křižníky ze stejné továrny. Neměly dokonce ani horní vačkové hřídele! Samozřejmě že skutečné závodění nezvládaly.

Toto sebeuspokojení bylo ozvěnou reakce na příchod Japonců před 20 lety. Pravdou ovšem bylo, že americké závody dirt track byly tím nejtvrdějším tréninkovým prostředím, jaké existuje. Ve srovnání s ním představovaly silniční závody procházku růžovým sadem. A sňatek těchto dvou disciplín, uzavřen a zpečetěn v Americe, měl přinést úžasné ovoce.

Americké závody dirt track tvořily hlavní část národního šampionátu. S výjimkou závodu v Daytoně, který se konal na velkém oválu s klopenými zatáčkami (s využitím pouze části klopení) poté, co původně využíval pláž floridského letoviska, se většina šampionátu odehrávala buď na oválných prašných tratích, které se jezdily proti směru hodinových ručiček, nebo na takzvaných „tratích TT“, které zahrnovaly skoky a zatáčky v obou směrech, stále ovšem na nezpevněném povrchu.

Oválné dráhy měly obdobu v britské a evropské ploché dráze, kde jezdec na každém konci rovinky vjel do zatáčky bokem a pak se s motorkou svezl v driftu. V pravém americkém stylu ale byly větší a lepší. Mnohem větší. Plochodrážní okruhy měly jen zřídka čtvrt míle (400 metrů) a motorky byly lehké, bez převodovky, s jednoválcovým motorem o objemu 500 cm³. Americké dráhy byly zřídka kratší než půl míle (800 metrů) a nejslavnější z nich měly délku celé jedné míle (1,6 km). Jezdilo se na velkých Harleyích 750 se všemi čtyřmi rychlostními stupni. Jediné, co měly společné, byla absence přední brzdy.

S rychlostmi na rovinkách kolem 190 km/h a téměř se dotýkajícími říditky nebyly americké závody místem pro slabé povahy. Skutečnost, že se od počátku 70. let do kalendáře AMA (American Motorcyclist Association) Grand National přidávalo stále více silničních závodů, byla klíčem k tomu, aby se tento duch dostal i na asfalt a nakonec i do prostředí motocyklových velkých cen.

Prvním americkým hrdinou, který to rozjel v silničních závodech, byl Cal (Calvin) Rayborn. Do Británie přivezl svůj starý Harley, porazil všechny domácí jezdce kromě jednoho a v roce 1972 dokončil Match Races se stejným počtem bodů jako nejlepší Brit



Ray Pickrell. Se stejným motocyklem dvakrát zvítězil v závodě Daytona 200, přestože ho nová vlna dvoutaktů značně převyšovala. Cal podepsal smlouvu se Suzuki na rok 1974, osud na něj ale čekal hned při prvním závodě na dvoutaktu – neznámém podniku v Pukekohe na Novém Zélandu na konci roku 1973. Jel na vypůjčeném dvouválci Suzuki 500. Motor se pevně zadřel – nepříjemný zvyk dřívějších dvoutaktů – a ve vysoké rychlosti ho motocykl vyhodil ze sedla se smrtelnými následky.

Po něm přišli Steve Baker a Pat Hennen a poté se na cestu vzhůru vydal Kenny Roberts.

Malý Kalifornian byl tvrdý a málomluvný a rád si dělal věci po svém. Například vyzýval silné Harleye z tratí dirt track na zastaralé Yamaha. Jeho jízda na hlině byla velkolepá a vyvrcholila slavnou Indy Mile 1975, kde Kenny jednou (a pouze jednou) jel na stroji pro dirt track vybaveném dvoutaktním motorem ve stylu mistrovství světa o objemu 700 cm³. Přemotorovanou bestii bylo téměř nemožné ovládat, Kenny na ní ale přesto vyhrál. Motocykl šel do smyku pokaždé, když Kenny uvolnil ohromnou sílu motoru. Pak na jeho naléhání motorku zakázali, byla příliš nebezpečná. Tímto způsobem (a díky přidaným silničním závodům) se stal šampionem Grand National v letech 1973 a 1974, kdy se také prosadil při příležitostných výjezdech do Evropy v roce 1974 – bojoval s Agostinim v Itálii v Imole a Sheenem v Match Races v Británii.

Kenny vyrůstal v těžkých podmínkách v Kalifornii a závodil od doby, kdy matka lhala o jeho věku, aby ho přihlásila do juniorského závodu dirt track. Samotný talent ho dovedl až na vrchol, zatímco jeho paličatá povaha může za to, že si vybral Yamahu místo Harleye. Rád

Marco Lucchinelli – zábavný mistr světa s nebezpečnými návyky.

Kenny Roberts byl vytrvalý jezdec Yamahy. Zde je na 750 a předvádí svůj typický razantní styl.

božil zjeté pořádky a hledal lepší cestu. Tento přístup později výrazně změnil způsob, jakým se závodilo.

Kenny dorazil do prostředí šampionátu v roce 1978. Začal závodit ve třídách 500 i 250, přičemž druhá jmenovaná třída mu pomáhala při poznávání nových tratí. Jak jsme viděli v minulých kapitolách, dokázal zvítězit. Pozoruhodné je, že většinu roku dokázal odjet pouze s jedním motocyklem – Yamaha mu nakonec v předposledním závodě poskytla náhradní. Druhý rok již s přezdívkou King Kenny pro něj byl těžší poté, co se před sezónou při testování v Japonsku těžce zranil, včetně zlomenin páteře. Jeho start v ročníku byl nejistý, v průběhu pozoruhodné sezóny ale dokázal pochybnosti zažehnat. Jedním z vrcholů byla Velká cena Velké Británie, kde spolu se Sheenem ohromili diváky dechberoucím soubojem. Ten trval až do cílové vlajky poté, co se Sheenovi podařilo dohnat ztrátu, kterou nabral zpomalením na začátku posledního kola. Dohonil ho na rozdíl tří desetin, když ale Kenny po závodě prohlásil, že by Sheena porazil s náskokem nebo bez něj, znělo to tak nějak naprosto věrohodně.

Kenny vyhrál znovu v roce 1980 – třikrát v řadě. A přestože z různých důvodů, které neměly mnoho společného s jeho jezdeckými schopnostmi, o titul na další tři roky přišel, nikdo mu nepřestal říkat King Kenny. Porazily ho polotovární Suzuki italského týmu Gallina. V roce 1981 zažil Marco Lucchinelli svůj rok slávy, okouzující životní styl korunovaný nejvyšší cenou. V roce 1982 se totéž podařilo Francovi Uncinimu. V obou případech se rychlost a konzistence spojily s nyní již vyladěným čtyřválcem Suzuki a učinily je neporazitelnými. Lucchinelli přisedlal v roce 1982 na Hondu a už nikdy v žádné velké ceně nezvítězil. Později byl po kokainovém skandálu uvězněn, přesto se stal populární národní osobností. Uncini prožíval krušné chvíle při obhajobě titulu v roce 1983, když na nizozemské TT utrpěl

