

NOVÁ KOMPLETNÁ BIOGRAFIA
NAJSLÁVNĚJŠIEHO
MOTOCYKLOVÉHO PRETEKÁRA

VALENTINO ROSSI



AKAR

STUART BARKER

STUART BARKER

***VALENTINO
ROSSI***

Preložil Martin Ruisl

IKAR

Stuart Barker
VALENTINO ROSSI

Copyright © Stuart Baker 2020, 2021
Originally published in the English language
in the UK by John Blake Publishing, an imprint
of Bonnier Books UK Limited, London.
The moral rights of the Author have been asserted
Translation © 2024 by Martin Ruisl
Photos by Steve Wobser / Contributor
Designed by Paweł Szczepanik / SQN
Slovak edition © 2024 by IKAR, a.s.

Z anglického originálu Valentino Rossi
(John Blake Publishing, an imprint of Bonnier Books UK,
London 2020, 2021) preložil Martin Ruisl.
Redigovala Nikola Kubaliaková.
Korigovala Silvia Zubeková.
Obálku podľa originálu upravil Augustín Putera.
Technická redaktorka Helena Oleňová.
Vydalo vydavateľstvo IKAR, a.s., Bratislava roku 2024
ako svoju 2 327. publikáciu v elektronickej podobe.
Sadzba a zalomenie do strán 3H creative, s. r. o.

ISBN 978-80-551-9754-8

*Venované mojej mame
Josie Barkerovej-Valentinovej
najväčšej fanúšičke.*

OBSAH



Predslov od Kevina Schwantza	7
Prológ: Komu zvonía zvoný	11
1. kapitola: AKO VALENTINO VYRÁSTAL	15
2. kapitola: MLADÝ PRETEKÁR	33
3. kapitola: ROSSIFUMI	49
4. kapitola: VALENTINIK	69
5. kapitola: 500	87
6. kapitola: THE DOCTOR	102
7. kapitola: MOTOGP	115
8. kapitola: YAMAHA	133
9. kapitola: PORÁŽKA	154
10. kapitola: INVICTUS	171
11. kapitola: PRÍLIŠ VEĽKÝ SKOK	187
12. kapitola: NAVRÁTILEC	205
13. kapitola: VŠETKO ALEBO NIČ	216
14. kapitola: DOZVUKY	233
15. kapitola: POD TLAKOM	246

16. kapitola: SATELIT	265
17. kapitola: POSLEDNÝ TANEC	281
Poznámky	300
Príloha: Prehľad výsledkov	312
Bibliografia	323
PodĎakovanie	327
Register	329

PREDSLOV



NAPÍŠAL KEVIN SCHWANTZ, MAJSTER SVETA
KATEGÓRIE DO 500 CM³ Z ROKU 1993

Je pre mňa veľkou ctou napísať predslov k tejto knihe. Valentina Rossiho poznám od roku 1989, hoci prvý raz sme sa stretli až niekedy v roku 1990 či dokonca 1991, keď som dostal pozvánku stráviť týždeň plný zábavy, lyžovania a jazdenia na snežných skútroch v stredisku Livigno v Taliansku. Bola tam skupinka talianskych jazdcov, medzi nimi Graziano Rossi a aj veľmi mladý Valentino. Predtým som ho videl pretekať na stroji triedy minimoto na motokárovom okruhu pri Misane. Boli to vytrvalostné preteky, už jeho tímový kolega bol výrazne rýchlejší než ktokoľvek iný na trati. A keď nasadol na motorku Valentino, nedalo sa prehliadnuť, že je ešte rýchlejší. Už vtedy som si uvedomil, že keby sa rozhodol pokračovať v jazdeckej kariére, naozaj by sa snažil a išiel za tým, mohol by dosiahnuť veľké úspechy.

Valentino vletel na scénu majstrovstiev sveta v kategórii do 125 cm³, práve keď som uzavrel kariéru pretekára. So športom som skončil po sezóne 1995 a robil som všetko pre to, aby som naň zabudol,

grand prix som nijako zvlášť nesledoval. Nechcel som totiž, aby ma niečo lákalo vrátiť sa. A tak som pretekom nevenoval pozornosť, až kým Rossi v roku 2000 nezačal jazdiť v kategórii do 500 cm³. V tom čase ma sledovanie pretekov opäť bavilo a predpovedal som, že ak sa nedostane do kaše počas úvodu sezóny, získa titul v päťstovkách hneď na prvý pokus. Hrob si napokon vykopal sám, pretože veľakrát v pretekoch havaroval a Kenny Roberts junior potom urobil už iba nevyhnutné minimum, aby zvíťazil v šampionáte. Avšak v ďalšej sezóne Valentino tejto kubatúre už dominoval.

Jeho vplyv na motocyklové grand prix bol obrovský a zároveň okamžitý. Skutočne zmenil svet, no zrejme nebudem jediný, kto si to uvedomil až s odstupom času, keď sme sa mohli lepšie pozrieť na všetko, čo dosiahol. Pretekať na takej vysokej úrovni a tak dlho je skutočne výnimočné. Navyše bol konkurencieschopný v každom šampionáte, v ktorom od roku 1996 pretekal. Nepoznám iného jazdca, ktorého kariéra by trvala tak dlho. Môžem úplne bez váhania povedať, že je najväčším jazdcom všetkých čias. Samozrejme, že viem, kto bol Giacomo Agostini, Phil Read či nedávno zosnulý John Surtees. Ale pretekať tak dlho na dvojtaktoch v kategóriách do 125, 250 a 500 cm³ a potom ešte na rôznych štvortaktoch kategórie MotoGP s objemom 800 až 1 000 cm³, to z neho robí najväčšieho jazdca všetkých čias, aspoň podľa mňa. Možno sa nevyrovnal Agostinimu v celkovom počte víťazstiev či majstrovských titulov, no dokázal vyhrávať na veľmi rôznorodých motocykloch, o tom niet pochyb. Surtees bol možno viac pozoruhodný, pretože neskôr presadol do monopostu F1 a aj v ňom sa stal majstrom sveta.

Pretekal som proti Valemu na motorkách triedy supermoto, v rely autách a tiež na motokrosoch, okrem toho som s ním jazdil aj na jeho ranči. A tak môžem povedať, že keď si niečo vezme do hlavy, je úplne jedno, v čom alebo na čom sedí, aký je povrch, či šotolina, alebo asphalt, vždy bude jedným z najrýchlejších. Počas testovania v Barcelone v roku 2006 navyše ukázal, že si môže sadnúť do monopostu formuly 1 a jazdiť rovnako rýchlo ako špičkoví piloti. Keby žil v rovnakej ére ako Surtees, keď bolo

jednoduchšie prestúpiť do F1, ktovie, koľko by toho dokázal na štyroch kolesách.

Keď som prvýkrát prišiel na Valentinov ranč, asi 20 minút som sa len tak vozil po okruhu. Potom sa pridala ku mne, a keď sa ma snažil dohnať, havaroval. Nešiel som až tak rýchlo, jednoducho spravil chybu. To však nie je podstatné, išlo o to, že všetky motocykle mali zabudované automatické stopky. Prišiel a s údivom sa pozrel na moje: „Čože? Ešte nikto sem neprišiel len tak a na prvý pokus by zajazdil takéto časy!“ Valentino je veľmi súťaživý, všetko je pre neho výzvou alebo súťažou, celý jeho život sa točí okolo časov na jedno kolo. Pomyslel som si: Čo ho ešte v jeho veku dokáže motivovať, aby pokračoval, aby cvičil, trénoval a pripravoval sa na ďalšiu sezónu MotoGP s osemnástimi pretekmi? A vtedy som pochopil, že vpred ho ženie jeho večne neukojená vnútorná túžba poraziť všetkých a vo všetkom.

Ja som sa odjakživa trápil s motiváciou po niekoľkotýždňovej prestávke počas Vianoc. Teda, nie že by som mal problém jazdiť na motorke, pretože to je absolútne najzábavnejšia činnosť, akú môžete robiť, ale to ostatné – cestovanie, novinári, stres a promo akcie – s týmto sa mi žilo ťažko. Udržať si motiváciu tak dlho ukazuje, akým pretekárom Rossi v skutočnosti je. A určite najmä vďaka mládeži v jeho akadémii sa mu darí byť stále taký mladý, sústredený a v dobrej kondícii. Bude úžasné sledovať ho po skončení kariéry na motocykloch, pretože, a to vám sľubujem, on z tých mladíkov vydoluje ešte viac, než vydoloval sám zo seba!

Vídavam Valentina na pretekoch a zakaždým má v päťach tisíc ľudí, ktorí prenasledujú jeho skúter na každom kroku. Keď ma zbadá, pristaví sa na kus reči, popri tom stále musí odháňať všetkých tých ľudí. No nezdá sa mi, že by ho sláva a popularita nejako zásadne zmenili. Nájde si čas na každého a vždy sa zastaví, aby mohol rozdať autogramy. Sláva ani bohatstvo sa mu nedostali do hlavy.

Valentino je pre tento šport veľmi dôležitý, pretože on je tým, čo chcú fanúšikovia vidieť. Marc Márquez má už tiež veľa fanúšikov, medzi divákmi vidíte veľa červenej, no pred piatimi, desiatimi rokmi

to bolo žlté more, kam len oko dovidelo. Rossi mal zatiaľ najväčší fan-klub, mal viac fanúšikov, než bolo divákov motocyklových pretekov.

Bude zaujímavé sledovať vývoj návštevnosti aj popularitu MotoGP v televízii, keď Vale skončí. Možno jeho zverenci v Moto2 a Moto3 pochytiť niečo z jeho mágie, zvezú sa na jeho povesti a hádam sa to preniesie aj na fanúšikov. Bude nám chýbať? Jednoznačne. Myslím si, že potrvá pár rokov, kým si zvykneme, že po tratiach nekrúži číslo 46.

Odhliadnuc od jeho úspechov v pretekoch sa mi najviac vrylo do pamäti, aký je Valentino dobrák a ako málo ho poznačila popularita. Raz sme boli na večeri v reštaurácii v prímorskom letovisku Cattolica, ja, Valentino, jeho otec Graziano, Aldo Drudi a ešte pár Valeho kamarátov. A uprostred veľmi príjemného večera prišlo za ním dieťa, poklepalo ho po pleci a hovorí: „Valentino, môžeš mi, prosím, dať autogram?“ Keby som takto pokojne niekde večeral s rodinou a priateľmi ja, zrejme by som povedal: „Určite, rád ti dám autogram, ale nie teraz, pretože večeriam s priateľmi. Keď vydržíš, na niečo sa podpíšem a potom si spravíme aj spoločnú fotku.“ Vale sa však postavil, dal tomu malému autogram, odfotil sa s ním a potom sa znova posadil za stôl. Akoby to bol len bežný moment jeho dňa. Vtedy som pochopil, že v centre pozornosti je neustále, kamkoľvek sa pohne. No ako skutočný šampión to zvláda bez mihnutia oka. A je to tiež dôkaz toho, že sa drží pri zemi.

KEVIN SCHWANTZ
AUSTIN, TEXAS
MÁJ 2020

PROLÓG

KOMU ZVONIA ZVONY



Nedeľa v mestečku Tavullia na severe stredného Talianska patrí bohoslužbe, ako je to vlastne v celej tejto oddanej katolíckej krajine. Je to deň vďakyvdania, deň radosti zo zázraku života, deň, keď sa stretávajú rodiny, známi, priatelia. Deň, keď zvony na kostole San Lorenzo Martire v centre Tavullie vyzváňajú na oslavu.

Počas päťdesiatich piatich rokov v službe don Cesare Stefani, miestny deväťdesiatpäťročný farár, už stlačil tlačidlo automatického spustenia zvonov toľkokrát, že si to vo svojom zaslúžilom veku ani nemôže pamätať. A zvonil určite častejšie, než by bolo potrebné – presnejšie o stopäťnásťkrát častejšie.

Don Cesare totiž nezvoní, len keď zvoláva na omšu, na oslavu svadby či iných cirkevných sviatostí. Zvoní vždy, keď jeden z členov jeho spoločenstva vyhrá grand prix. V Tavullii sa totiž neuctieva iba Boh, ale aj miestny športový hrdina, ktorý pekné, ale inak v podstate bezvýznamné mestečko na úpätí hôr preslávil po celom svete. Uctieujú tu Valentina Rossiho, najslávnejšieho, najobľúbenejšieho a najpopulárnejšieho jazdca MotoGP všetkých čias.

Presne 25. júna 2017 don Cesare opäť prechádza cez kostol, v ktorom slúžil viac ako polstoročie. Ako už mnohokrát predtým, aby ešte

raz spustil zvony. Valentino práve zvíťazil na Grand prix Holandska (nazývaná tiež Dutch Tourist Trophy; pozn. prekl.) na okruhu v Assene a don Cesare takto oznamuje miestnym obyvateľom posledné víťazstvo. Zvuk jeho zvonov sa rozlieva po krajine okolo starobylého mesta.

Na hlavnej ulici v Tavullii niet už kde stáť. Každý kúsok priestoru zabrali tisíce domácich a návštevníkov – fanúšikov (viac ako dvetisíc ich tu oslavovalo Rossiho titul v kategórii do 500 cm³ v roku 2001 až do skorého rána), naťahujú krky, aby mohli na veľkoplošnej obrazovke sledovať oslavy prenášané naživo priamo z Holandska. Tridsaťosemročný Rossi je opäť najlepší z najlepších, práve porazil ďalšiu generáciu mladých jazdcov a získal svoje stopätnáste víťazstvo v kariére.

Centrum mesta zaplavili žlté vlajky, transparenty, tričká, bundy, plagáty, šály a klobúky či šiltovky, všetky zdobí slávne Rossiho štartové číslo 46, žltá je jeho šťastná farba. Žltý dym zo svetlíc zaplňa vzduch, fanúšikovia obsadili všetky múry a okná, spolu sa tlačia v stredovekých uličkách a s veľkou dávkou optimizmu dúfajú, že ich v Bar Pizzeria da Rossi len pár metrov od obrazovky obslúžia. Trúbenie nespočetného množstva áut, skútrov a ručných klaksónov dotvára kakofóniu, fľašky piva Nastro Azzuro cinkajú o seba, oslavné pokriky a chorály počuť ponad vyprahnuté šire polia až k pobrežiu Jadranského mora.

Rossi naposledy zvíťazil pred dvoma rokmi, preto sú všetci obyvatelia mestečka vrátane dona Cesareho viac ako nadšení. Starý farár sa tak raduje, že úplne zabudol vypnúť zvony a tie vyzvávajú do nekonečna. Nikoho to netrápi. Je to zvuk radosti, ktorý tu tak dlho chýbal. Don Cesare, neprehliadnuteľný vo svojom rúchu s typickým golierom, sa vymoče z kostola, aby sa pridal k oslavujúcemu davu na hlavnej ulici a podelil sa s nimi o radosť. Zvony stále zvonía. A ešte niekoľko hodín budú.

Toto je trochu iná kongregácia dona Cesareho. Tá, ktorá sa stretáva vždy v nedeľu, osemnásťkrát počas teplých mesiacov, aby si uctila iného boha – boha rýchlosti, majstra, akého si dlhá história

motocyklových pretekov nepamätá. A jeho posledné víťazstvo sa postaralo o to, že v Tavullii sa opäť bude oslavovať dlho do noci.

Don Cesare pozná Valentina Rossiho od narodenia a pozorne sledoval každý krok v jeho bohatej kariére: vrcholy aj pády, vzrušujúce momenty aj zakopnutia, zranenia, víťazstvá a porážky, kontroverzné momenty, narastajúcu slávu a neskutočné bohatstvo, vďaka ktorému Rossi dal prácu mnohým miestnym obyvateľom, nielen vo svojej pizzerii, ale aj hneď vedľa v sídle oficiálneho fanklubu, v obchode VR|46 a tiež na jeho ranči VR|46 pár kilometrov od mesta, ktorý založil s cieľom vychovať novú generáciu talianskych motocyklových pretekárov.

Žiaľ, don Cesare ešte nevie, že dnes si takéto veľkolepé oslavy na počesť svojho domáceho hrdinu užíva naposledy. Približne o rok neskôr 6. júla 2018 ctihodný farár vo veku zaslúžilých deväťdesiatšesť rokov zomrel. Ďalšieho víťazstva v podaní svojho chlapca sa už nedožil.

Mnoho ľudí prišlo dať posledné zbohom donovi Cesaremu, ale Valentino Rossi medzi nimi nebol, hoci veľmi chcel. Nemohol prísť, pretože v Nemecku sa pripravoval na štart pretekov, na tesné súboje s globálnou elitou motocyklových pretekárov, pripravoval sa opäť riskovať život v honbe za slávou pre seba aj svoje rodné mesto, pripravoval sa na ďalší zápis do histórie a znova chcel dať dôvod svojim krajanom rozozvučať zvony na kostole San Lorenzo Martire v Tavullii. A nikto nepochybuje o tom, že don Cesare by mu dal požehnanie, možno by pri tom aj žmurkol očkom, pridal úsmev, modlitbičku a ešte pár slov na povzbudenie: „Chod', chlapče. Ukáž im to. Som s tebou. Forza Rossi!“

1. KAPITOLA

AKO VALENTINO VYRASTAL



„Medzi prvé Valentinove spomienky z detstva
patrí návšteva padoku.

Po návrate domov sa viac nehral
s inými hračkami, iba s motorkami.“

GRAZIANO ROSSI

Po stáročia bol život v mestečku Tavullia ležiacom na úpätí kopcov severu stredného Talianska v provincii Pesaro a Urbino pokojný, väčšina sveta ani netušila o jeho existencii a význam malo len pre obyvateľov, ktorí ho označujú za svoj domov.

Párkrát sa malé mesto a jeho okolie stalo súčasťou historických udalostí celosvetového významu, najmä počas procesu zjednocovania Talianska v devätnástom storočí a potom ešte počas druhej svetovej vojny, keď sa táto oblasť stala epicentrom talianskeho hnutia odporu proti fašizmu La Resistenza. Avšak väčšinu času to bola malá ospalá usadlosť a až do konca deväťdesiatych rokov sa približne 7 000 miestnych obyvateľov mohlo v pokoji venovať svojim zaužívaným každodenným činnostiam. Mestečko nelákalo ani turistov. Tí mierili najmä na neďaleké pobrežie Jadranského mora, na pláže v Rimini a Cattolice, či za architektúrou a kultúrou v Urbine a San Leu. Ľudia v Tavullii potichu žili svoje anonymné a nenápadné životy.

Presne 14. marca 1954 sa narodením chlapca v neďalekom Pesare spustil sled udalostí, ktorý z Tavullie spravil celosvetovo preslávené mesto. Chlapec sa narodil do rodiny stolára a ženy v domácnosti, pokrstili ho Graziano Rossi. Toto priezvisko nie je v Taliansku

výnimočné a patrí k pomerne rozšíreným, až časom dosiahlo ikonický status.

O tri roky neskôr sa v rovnakom meste narodilo dievčatko, opäť išlo o bežný rodičovský pár – vodič nákladného auta a zdravotná sestra. Ich dcéra dostala meno Stefania Palmová. Rodina Palmovcov žila v tesnom susedstve Rossiovcov, takže Graziano a Stefania vyrastali spolu a ich detská láska vyvrcholila svadbou v októbri 1978. Zrejme by ďalej pokojne žili vo svojom mestečku, keby Graziano nenašiel záľubu v motocykloch a nezačal cestovať po celom svete ako pretekár.

Výsledky a kariéra Graziana Rossiho by poľahky upadli do zabudnutia, najmä s prihliadnutím na to, čo malo nasledovať, ale Rossimu seniorovi by sme krivdili, keby sme ho nechali bez povšimnutia. Žiaden pretekár sa totiž nedostane do vrcholovej disciplíny pretekov cestných motocyklov bez toho, aby bol skutočne výborným jazdcom. Ani v sedemdesiatych rokoch to nebolo iné, aj keď vtedy mohli o umiestnenia na stupňoch víťazov ešte stále bojovať aj jazdci zo súkromných tímov. Graziano Rossi strávil prvé roky kariéry súbojmi s najlepšimi jazdcami tej éry a veľkými postavami histórie ako Barry Sheene či Kenny Roberts senior. Bol dobrý, o tom niet pochyb.

Mimo motorky bol dobrá duša, svojím spôsobom romantik (pred začiatkom kariéry motocyklového pretekára učil na základnej škole). Graziano začal jazdiť najprv motokros, na stroji Maico štartoval v kubatúre do 250 cm³ v roku 1971 ako sedemnásťročný. Keď si nasadil na hlavu prilbu, prebudila sa divoká časť jeho osobnosti. V bežnom živote to bol pohodový chlapík so zmyslom pre humor, no na pretekárskej motorke sa z neho stal agresívny a nespútaný divoch. Toto mu pomáhalo udržať svoj život v rovnováhe a zvládať všetky stránky svojej povahy.

V roku 1975 ako dvadsaťjedenročný debutoval Graziano na okruhu Vallelunga neďaleko Ríma na stroji Benelli so vzduchom chladeným motorom s objemom 250 cm³. Od toho momentu začal rýchlo a veľmi pôsobivo postupovať hierarchiou okruhových šampionátov. V roku 1979 absolvoval v majstrovstvách sveta prvú kompletnú

sezónu v kategórii do 250 cm³, ktorá bola považovaná za druhú najprestížnejšiu disciplínu motocyklových grand prix po hlavnej kategórii do 500 cm³ (dnes MotoGP). Na stroji Morbidelli získal tri víťazstvá a celkovo skončil na treťom mieste za Korkom Ballingtonom a Greggom Hansfordom z továrenského tímu Kawasaki. Jeho výkony boli dostatočne zaujímavé na to, aby sa o neho začali vážne zaujímať šéfovia tímov z vrcholnej kategórie do 500 cm³ – teda z jednostopového ekvivalentu formuly 1.

V päťstovkách Rossi po prvý raz štartoval v roku 1977 na domácej pôde na Grand prix národov v Imole, do cieľa došiel so súkromným Suzuki na trinástom mieste. V roku 1978 na Suzuki tímu Gallina Nava Olio Fiat získal prvé body na Grand prix Francúzska za šieste miesto a vo Fínsku bol deviaty. V sezóne 1979 Rossi v kategórii do 500 cm³ jazdil na motocykli Morbidelli a v Taliansku získal bodované deviate miesto. Koncom sezóny štartoval na pretekoch šampionátu AGV Nations Cup v Imole a v priamom súboji Rossi na Suzuki RG500 porazil Barryho Sheena aj Kennyho Robertsa seniora (obaja už vtedy mali na konte titul majstra sveta). To mu výrazne pomohlo získať stabilné miesto na celú sezónu v najvyššej kategórii majstrovstiev sveta motocyklov. V roku 1980 štartoval so Suzuki vo farbách tímu Nava Olio Fiat v kategórii do 500 cm³. Graziano Rossi to dotiahol do najvyššej ligy.

Steve Parrish pretekal proti Grazianovi mnohokrát a strávil s ním veľa času v padoku, najviac si z tých čias spomína na to, ako Talian pôsobil na ženy: „Všetkým dievčatám sa z neho podlamovali kolená, ešte aj mojej vtedajšej priateľke! Dokonca aj manželke Barryho Sheena Stephanie bol veľmi sympatický – naozaj všetky z neho omdlievali. Mal vlasy po plecía, kožená pretekárska kombinéza mu vždy sedela ako uliata a navyše mal príjemný, skvelý prístup – bol to perfektný Talian a skutočný miláčik. Najväčší krásavec padoku.“

Na motorke bol vždy rýchly a odviazaný, niet preto divu, že mal veľké skúsenosti s haváriami, a to aj na štyroch kolesách. Do roku 1980 vstupoval so zranením hlavy a silným otrasom mozgu, ku ktorému prišiel pri nehode na automobilovej rely ešte pred začiatkom

motocyklovej sezóny. „Bola to chujovská havária,“ povedal o svojej nehode. „Úplne mojou vinou.“ Nech to neskôr akokoľvek zlahčoval, táto nehoda mala zásadný vplyv na jeho kariéru. Nakoniec sám uznal, že práve toto zastavilo jeho vzostup. Potvrdil, že potom už nikdy nebol v takej dobrej forme ako pred haváriou: „Skončil som na piatom mieste v celkovom hodnotení majstrovstiev sveta, ale už som nemal takú formu ako pred rokmi.“

Napriek tomu sa v sezóne dvakrát postavil na stupne víťazov, jeho najlepším výsledkom v kubatúre do 500 cm³ je druhé miesto na okruhu v Assene v Holandsku, ktorý sa vyznačuje rýchlymi a ťahavými zákrutami. Sezónu uzavrel v celkovom poradí za Robertsom (po tretí raz sa stal majstrom sveta), Randym Mamolom, dobrým priateľom Marcom Lucchinellim a ďalším talianskym jazdcom Francom Uncinim. Lucchinelli sa stal majstrom sveta o rok neskôr a po ňom triumfoval Uncini. Je zrejmé, že Rossi mal veľmi kvalitných súperov a dokázal s nimi držať krok, aj keď po nehode v rely už nebol vo svojej najlepšej forme. Na jazyk sa tak tlačí otázka, aký dobrý by bol Graziano Rossi, keby neutrpel zranenie hlavy.

Don Morley patrí k najuznávanejším športovým fotografom na svete, s Rossim úzko spolupracoval v sedemdesiatych rokoch. Podľa neho by sa dostal až na vrchol: „Graziano bol absolútne skvelý jazdec. Bol jedným z tých, ktorých štatistika neukazuje, akí boli naozaj dobrí. Skutočne bol vynikajúci – podľa mňa patrilo v tom čase k štvorici najlepších jazdcov na svete. Ja som objavil Mikea Hailwooda, ja som prvý začal písať o Philovi Readovi a ja som tiež predpovedal, že Američania budú dominovať motocyklovým grand prix, ako sa to stalo v sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch. A rovnaký pocit som mal aj pri Grazianovi Rossim – cítil som, že je dosť dobrý na to, aby sa stal majstrom v kategórii do 250 cm³, do 350 cm³ a aj do 500 cm³.“

Rossi však mal vo zvyku havarovať práve vtedy, keď to rozhodne nepotreboval. Ako napríklad na Grand prix Veľkej Británie v roku 1979, keď viedol s náskokom 2,5 sekundy, avšak vyletel z trate a padol iba tri zákruty pred cieľom. Takto to vyzeralo pri pohľade zvonka.

Morley však tvrdí, že práve tá nehoda bola naozajstnou smolou, lebo Rossi jednoducho príliš žmýkal svoj slabší stroj Morbidelli. „Na Grand prix Veľkej Británie nikdy nemal šťastie a tie preteky sú len jedným z mnohých príkladov. Kork Ballington a Gregg Hansford mali továrenské dvestopäťdesiatky Kawasaki, ktoré boli takmer neporaziteľné, no Rossi ich aj tak takmer prekonal na slabšom Morbidelli s tímom, kde sa jeden človek staral doslova o všetko. Nemal žiadneho náhradníka ani pomocníka, nič také. Keby vtedy tak podivne nehavaroval, keď sa snažil tesne pred cieľom obehnúť pomalšieho jazdca o celé kolo, porazil by Ballingtona aj Hansforda a myslím si, že by sa v tom roku stal majstrom sveta. Takto však skončil iba na celkovom treťom mieste.“

Pri tom množstve havárií si zranenia začali vyberať svoju daň. „Dovtedy boli rany a bolesť záležitosťou ostatných jazdcov,“ povedal Graziano. „Nikdy som v pretekoch nešiel za prah bolesti. Po mojich nehodách som začal strácať motiváciu, až som sa dostal do bodu, keď som nevládal ísť naplno ako predtým.“¹ Tiež si všimol, že sa mu zhoršuje pamäť, ešte aj dnes treba Rossimu seniorovi „mnoho vecí pripomínať“, ako diplomaticky hovorí jeho syn.

V kategórii do 500 cm³ pretekal ešte dva roky, už sa však nedostal vyššie ako na celkové jedenáste miesto. V roku 1982 v Imole počas pretekov talianskeho šampionátu havaroval na stroji Yamaha YZR500 tímu Agostini vo farbách Marlboro v rýchlosti viac ako 240 km/h v zákrute Villeneuve (po roku 1994 prestavaná na šikanu; pozn. prekl.) a definitívne vedel, že je koniec. „Bol som pol dňa v kóme, no doktor Costa urobil jeden zo svojich prvých zázrakov a zachránil mi život. Bol čas skončiť.“²

Claudio Costa je taliansky lekár, ktorý založil pojazdnu záchranú stanicu Clinica Mobile, ktorá jazdila na každú motocyklovú grand prix (až do konca sezóny 2022; pozn. prekl.) a ratovala zranených jazdcov. Veľa pretekárov ho považovalo za strojcu zázrakov, Costa mnohým z nich zachránil životy a kariéry nespočetnekrát. Počas každej sezóny sa v Clinica Mobile urobilo viac ako 3 000 ošetrení jazdcov zo všetkých kategórií grand prix, patrí

k nim aj záchrana Grazianovho života. Costa sa neskôr postaral aj o Rossiho juniora.

Na Grazianovu nehodu si Costa spomína takto: „Bol mŕtvy. V tej zákrute zahynul Graziano Rossi. Bola to veľmi nebezpečná zákruta, preto som vyslal na záchranné stanovište špičkového lekára, ktorý bol pri ňom do pár sekúnd a resuscitoval ho.“³

Nakoniec nezomrel, no bol to definitívny koniec jeho motocyklovej pretekárskej kariéry, Don Morley dodáva: „Mal tú hroznú nehodu v aute na rely a takmer zahynul. Utrpel ťažké zranenie hlavy. Keď havaroval v Imole a znova si udrel hlavu, povedali mu, že ak sa to stane ešte raz, nerozdýcha to, takže nemal na výber a musel s pretekaním skončiť. Nebyť toho zranenia, som si takmer istý, že by sa Graziano stal majstrom sveta.“

A tak dostal Graziano Rossi druhú šancu žiť. Ale ako ju využiť? Keď ukončil kariéru, mal iba 28 rokov a život mal stále pred sebou. Ďalej sa bavil jazdením automobilových rely a tiež pretekov cestovných automobilov, avšak už nikdy nepretekal na profesionálnej úrovni. Najviac času venoval rodine a výchove svojho potomka, na ktorého bol veľmi hrdý.

„Zobral si oddychový čas na rekonvalescenciu po zranení hlavy v rely, a keď prišiel Graziano do padoku znovu, aby nás pozdravil, ukázal nám aj svoje bábätko,“ hovorí Morley. „Bol na neho nesmierne hrdý. Samozrejme, vtedy sme ešte ani len netušili, aké významné úspechy ten drobec raz dosiahne. Spomínam si, ako ma Graziano pozdravil, ako starého priateľa, ktorého dlho nevidel, a ja som urobil pár fotografií, ako hrdo drží svojho chlapčeka na rukách. Ten chlapček bol Valentino Rossi.“

*

Mesto Urbino sa rozprestiera za stredovekými hradbami v regióne Marche na severe stredného Talianska asi 30 kilometrov juhozápadne od Tavullie. Patrí k najkrajším mestám v celej krajine, pôsobí uvoľnene, elegantne a udržiavane. Toto univerzitné mesto je na Zozname svetového dedičstva UNESCO, narodil sa tu slávny renesančný