

NOVÁ KOMPLETNÁ BIOGRAFIA
NAJSLÁVNĚJŠIEHO
MOTOCYKLOVÉHO PRETEKÁRA

VALENTINO ROSSI



AKAR

STUART BARKER

STUART BARKER

***VALENTINO
ROSSI***

Preložil Martin Ruisl

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 zvoní zvony	11
1. kapitola: AKO VALENTINO VYRASTAL	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
Podakovanie	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 motokrosových motorkách, 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 asfalt, 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 prenesie 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 vďakyvzdania, 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 stopätnásťkrát 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 dvestisíc ich tu oslavovalo Rossiho titul v kategórii do 500 cm³ v roku 2001 až do skorého rána), ťaťahujú 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 vyzvňajú do nekonečna. Nikoho to netrápi. Je to zvuk radosti, ktorý tu tak dlho chýbal. Don Cesare, neprehliadnuteľný vo svojom rúchu s typickým golierom, sa vymoce 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 pleciah, 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 ťa-havými 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 patrili 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 pojazdnú 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 junióra.

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 nezmrel, 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 udrhel 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 chlapec 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

umelec Raffael (známy aj ako Raffaello Santi alebo Raffaello de Urbino; pozn. prekl.). A 16. februára 1979 sa Urbino stalo miestom narodenia ďalšieho človeka, ktorý bol predurčený stať sa slávnym, aj keď v úplne inom odbore.

Valentino Rossi prišiel na svet v Urbine iba štyri mesiace pred prvým víťazstvom jeho otca na motocyklovej grand prix v kategórii do 250 cm³. Mnoho ľudí si myslí, že Graziano a Stefania si meno svojho prvého potomka zvolili podľa dátumu jeho narodenia, dva dni po sviatku svätého Valentína, to však nie je pravda. Grazianovu prvú motokrosovú motorku mu postavil jeho najlepší kamarát, ktorý sa čisto náhodou volal Valentino. Už od detstva tvorili nerozlučnú dvojicu a spolu sa pretĺkali neraz podivnými zamestnaniami, aby dokázali uživiť svoje motokrosovú ambície. Graziano bol úplne na dne, keď sa Valentino ako osemnásťročný utopil v Jadranskom mori, no postaral sa o to, aby meno jeho priateľa prežilo do ďalšej generácie. Nikdy nepochyboval o tom, že ak mu raz pán Boh dopraje syna, dá mu meno po svojom najlepšom priateľovi. Valentino.

Graziano Rossi patrí k tým dobrým ľuďom. Príjemný, s nohami pevne na zemi, uvoľnený, inteligentný a milujúci zábavu, či to bola náhoda alebo zámer, dostal do vienka víťazný výber charakterových vlastností. Tým najviac prispel k úspechu Valentina Rossiho, azda ešte viac než všetkým, čo ho naučil o pretekaní na motorke. Syn zdedil po svojom otcovi uvoľnenú a otvorenú povahu, ako aj veľkú dávku šarmu a veľmi pozitívny prístup k životu, čo je pre Valentina skutočným požehnaním. Nielen pri vyrovnávaní sa so sklamaniami v kariére pretekára, ktorým sa jednoducho nevyhnete, ale aj pri zvládaní obrovského tlaku prameniaceho z celosvetovej slávy.

Okrem toho však má Graziano aj trochu excentrickú až rebelskú stránku, ktorá pôsobí veľmi rozkošne. Je otcom jedného z najlepších motocyklových pretekárov všetkých čias, na preteky po celej Európe však jazdí autom – najmä preto, lebo neznáša lietanie – a navyše vo svojom aute v padoku aj prespáva. Žiadne päťhviezdičkové hotely, dokonca odmieta aj ponuky svojho syna prespať v jeho luxusnom miliónovom karavane, Valentino málokedy ide spať pred jednou

v noci a Graziano preferuje skoršiu večierku. „Idem autom a spím v ňom, keď som na mieste,“ vysvetľuje svoje správanie. „Rád zostávam v padoku, pretože sa mi páči vidieť Valentina, keď je po práci uvoľnený. Netvrdím, že je to o peniazoch, ale zdá sa mi šialené platiť za spánok... Mám kombi BMW a v ňom všetko potrebné na to, aby som sa dobre vyspal. Pre mňa je rovnako pohodlné ako akákoľvek posteľ.“⁴

V roku 1982, keď mu v nemocnici oholili hlavu po ťažkej nehode v Imole, sa Graziano rozhodol, že si dorastajúce vlasy nebude strihať. Už keď pretekal, mal dlhé vlasy, no potom sa rozhodol posunúť svoj účes na vyššiu úroveň. Keď Valentino začínal pretekať, Graziano mal svoje „háro“ až po pás a vždy ho nosil zopnuté do copu. Dal sa ostrihať až v roku 2000, keď sa jeho syn stal majstrom sveta v kúbatúre do 500 cm³. Taká bola dohoda, to bol jeho sľub a Graziano to očakával. „Nebola to stávka,“ povedal vtedy. „Bol to len prejav náklonnosti a uznania.“

Takáto bola osobnosť otca, ktorý previedol mladého Valentina Rossiho detstvom. Pri spätnom pohľade sa dá povedať, že chlapec nemohol skončiť v lepších rukách – najmä keď jeho mama Stefania bola presným opakom Graziana. Boli ako jin a jang, otec excentrický a voľnomyšlienkarsky, mama omnoho racionálnejšia, tá „normálna“, považovaná za tú autoritatívnejšiu a rozumnejšiu z manželskej dvojice. Pracovala ako zememeračka pre magistrát Tavullie a dúfala, že z jej syna vyrastie architekt alebo stavebný inžinier, čo je nielen v Taliansku veľmi rešpektovaná profesia.

Kontrast medzi mamou a otcom dal mladému Valentinovi veľmi vyváženú osobnosť a neskôr týmto dvom stránkam svojej povahy vzdal hold slávnym motívom slnka a mesiaca na svojej prilbe. Pre Graziana a Stefaniu to však bol priveľký kontrast a v roku 1990 sa rozviedli, Valentino mal vtedy iba jedenásť rokov.

Rozhodol sa žiť so svojou mamou v dedine Montecchio (údajne preto, lebo mu za neskoré príchody domov nenadávala tak veľmi ako Graziano), avšak Valentino trávil veľa času so svojím otcom, ktorý býval iba o nejakých päť kilometrov ďalej za Tavullioui. Na šťastie pre

jedenástorčného Valentina zostali jeho rodičia dobrými priateľmi aj po rozvode, nemusel zažívať hádky ani traumy, nemal pocit, že sa ho každý rodič snaží zlákať na svoju stranu a že je uprostred boja rozvadeného páru. Vale mal slobodu ísť z jednej domácnosti do druhej, ako sa mu zachcelo. „Všetci sme boli šťastní,“ povedal Valentino, „pretože stále mali medzi sebou dobré vzťahy a bývali neďaleko od seba.“

Stefania sa Matovi Oxleymu, Rossiho životopiscovi, o vzťahu s Grazianom vyjadrila takto: „Myslím, že si ma zobral, lebo bol zmätený. Spoznali sme sa veľmi mladí. Preto to medzi nami nefungovalo.“⁵

Hoci Valentino oficiálne žil u mamy, všetky hračky mal v Graziano-vom dome. Pre chlapca, ktorý sa narodil do padoku motocyklových grand prix, bolo len otázkou času, kedy sa o ne začne viac zaujímať. „Medzi prvé Valentinove spomienky z detstva patrí návšteva padoku. Po návrate domov sa viac nehral s inými hračkami, iba s motorkami,“ povedal Graziano Michaelovi Scottovi pre ročenku *Motocourse* (motocyklová ročenka vychádza od roku 1976 a stala sa bibliou jednotlivých sezón majstrovstiev sveta motocyklov, Valentino sa na stránkach ročenky *Motocourse* po prvý raz objavil vo vydaní 1980 – 1981 ako dieťa na rukách svojho otca), keď sa jej redakcia začala v roku 1997 vážnejšie zaujímať o Rossiho. „Keď som skončil s pretekaním na motorkách, mal tri roky. Už vtedy spoznával nejakých pretekárov, pozeral si knižky a fotografie, začal hovoriť o motocykloch.“

Steve Parrish si spomína, ako sa maličký Rossi stal súčasťou súťažných víkendov: „Pamätám si, že sa ako dieťa motal po padoku, na kolobežke alebo na bicykli, stále niekomu zavádzal. Bol rovnaký ako ostatné deti pretekárov a členov tímov – ako deti Kennyho Robertsa a ďalších –, ďalšie malé decko pod nohami, ktoré vyrastalo v padoku.“

Netrvalo dlho a malé dieťa z padoku chcelo jazdiť na motorke, podľa Graziana sa Valentino po prvý raz posadil na motocykel ešte predtým, než vyskúšal detské odrážadlo. V roku 1982, keď mal Vale dva a pol roka, mu otec kúpil malú minikrosoú motorku a mladý Rossi okamžite zmenil dláždený dvor u svojho otca

na improvizovanú pretekársku dráhu. Otec ani syn si už nespomenú na meno výrobcu, pamätajú si však, že motorka mala tvar malého chopperu (druh motorky s dlhou prednou vidlicou; pozn. prekl.) a vo výbave nechýbali pomocné kolieska na bokoch. Tie však po troch dňoch išli dole, Valentino sa učil rýchlo.

Mohlo by sa zdať, že bol príliš malý na to, aby jazdil na motorke, no azda každý zo špičkových jazdcov modernej éry motocyklových pretekov začínal jazdiť ako troj- či štvorročný. Vyrastanie na motorke sa neskôr nedá dobehnúť či nahradiť, nácvik balansovania, šmykov či ovládania plynu treba zvládnuť čo najskôr, až kým sa úplne nedostanú do podvedomia a neautomatizujú sa. Čím mladší, tým lepšie. Tento trend je však relatívne nový. Iba o jednu generáciu skôr bolo celkom normálne, že chlapec začal jazdiť až ako šestnásťročný a aj tak sa mu podarilo dosiahnuť úspechy v pretekoch. Dnes už šestnásťroční víťazia vo svetových šampionátoch. Ak ste začali neskoro, ste bez šance.

Malý Rossi bol podľa Graziana „bystré a milé dieťa“. Zvedavý a plný otázok, obvykle mal dobré úmysly a bol vlúdny, avšak do školských povinností sa mu veľmi nechcelo (keď neprejavil ani štipku záujmu o domáce úlohy, učebnice mu čítala mama). Viac ho bavila hra na gitare a futbal. Rossi si v Tavullii ľahko našiel kamarátov a väčšina z nich dodnes patrí k úzkemu a prísne stráženému okruhu jeho priateľov. Hlavnou postavou medzi nimi je Alessio „Uccio“ Salucci, ktorý je niečo ako Valentinova pravá ruka na prakticky každej grand prix od roku 1996. Je jeho oporou, pomáha mu s prípravou a stojí pri ňom bez ohľadu na dianie v rýchlo sa meniacom okolí. Je jedným z mála ľudí, ktorí berú Valentina ako seberovného, pretože ho spoznal dávno predtým, než sa z neho stal slávny, bohatý a vplyvný pretekár. Tento fakt je mimoriadne dôležitý: jeho prítomnosť a to, že sa s Valentinom rozpráva otvorene a úprimne, má uzemňujúci účinok s nevyčísliteľnou hodnotou. „Vale je súčasťou mojich najstarších spomienok, akoby tu bol odjakživa, naši rodičia sa kamarátili a v podstate sme spolu vyrastali,“ povedal Uccio v roku 2011. „Pochádzame z malej dediny, chodili sme do rovnakej škôlky, školy...

stále sme boli spolu. Spomínam si, že v škôlke naši kamaráti často hrali futbal, ale my sme išli na náš obľúbený kopček a spúšťali sme sa z neho na trojkolke. Tieto spomienky sú veľmi silné – už v takom mladom veku sme podstupovali veľké riziko!“⁷

Keď Rossi nevystrájal na trojkolke, dostával dobré základy na štyroch kolesách. Mal päť rokov, keď mu jeho otec postavil motokáru. Stroj domácej výroby mal motor s objemom 100 cm³ namontovaný v šasi navrhnutom pre objem 60 cm³. Bolo to brutálne vozidlo, najmä pre také malé dieťa. Vale sa postupne pridával ku Grazianovi a jeho kamarátom na výlety do neďalekého kameňolomu, kde sa jašili na starých otlčených rely autách. Pomerne skoro sa ukázalo, že je rýchlejší než všetci ostatní. Pritom niektorí zo „šotolinového gangu“ boli naozaj rýchli, napríklad trojnásobný majster sveta v kubatúrach do 125 a 250 cm³ Luca Cadalora (neskôr sa stal Valentinovým spotterom počas súťažných víkendov, jeho úlohou bolo sledovať, ako sa Rossiho motorka a stroje jeho súperov správajú v určitých častiach okruhu) či Loris Reggiani, ktorý má na konte niekoľko víťazstiev v grand prix v kategóriách do 125 a 250 cm³.

Aj na štyroch kolesách sa Valentino prejavoval ako prirodzený talent, úplne bez námahy sa učil kontrolované šmyky na nespevnom šotolinovom povrchu v lome. Tieto schopnosti mu neskôr prišli vhod. Bolo takmer isté, že začne pretekať na motokárach, záujem prejavil ako deväťročný. Problém bol, že v Taliansku mohli juniorskú pretekársku licenciu na motokáry získať až desaťroční. Graziano sa snažil sfalšovať potrebné dokumenty, aby jeho syn mohol pretekať, no odhalili ho. Valentino nemal na výber, musel čakať do desiatych narodenín. Aspoň však mohol ešte rok trénovať na šotoline.

Školácke kategórie motokrosu sú obvykle prvým krokom vo svete motoristického športu, ktorý môžu deti zbláznené do motoriek urobiť. Tu totiž neplatia vekové obmedzenia ako na okruhových pretekoch. Rossi však nikdy nemal záujem venovať sa jazdeniu v teréne, sám tvrdí, že ho priťahoval „asfalt na okruhoch“.

A tak sa Rossiho kariéra v motoristickom športe začala motokárami v roku 1989 – a hneď od začiatku bol veľmi konkurencieschopný.

V apríli o rok neskôr už mal na konte prvé víťazstvo v pretekoch a v roku 1990 stihol vyhrať regionálny šampionát, pričom zvíťazil v deviatich pretekoch. Bol prirodzený talent na štyroch kolesách, no práve keď mohol ukázať viac, záujem sa presmeroval na najnovší hit, ktorý pobláznil Taliansko – objavil minimoto (známe tiež ako pocketbike; pozn. prekl.).

V krajine, ktorá miluje motorky, sa minimoto stalo okamžite veľmi populárnou zábavou. Sú to zmenšené verzie motocyklov, s akými sa jazdia majstrovstvá sveta (približne v mierke 1 : 4, poháňa ich motor s objemom cca 40 – 50 cm³; pozn. prekl.). Dospelí na nich jazdia obvykle pre zábavu, pre deti je to však ostrá jazda. Rossi presvedčil otca, aby mu jeden taký stroj kúpil, a vtedy nastal v jeho živote zásadný zlom. Označil to za moment, keď „sa začala moja skutočná príprava na budúcu rolu jazdca MotoGP“.

V roku 1991 sa posunul vyššie do talianskeho národného motokárového šampionátu, celkovo skončil na piatom mieste. Okrem toho vyhral aj svoje prvé preteky minimoto a zistil, že na dvoch kolesách je ešte viac zábavy ako na štyroch.

Rossi ešte v tom roku odjazdil prvé skutočné preteky na dvoch kolesách v neďalekom Miramare v Rimini, pod umelým osvetlením a v konkurencii ďalších devätnástich jazdcov. A neboli to len deti, popularita minimoto vytvorila kultúru prenajmi-si-a-pretekaj – prakticky ktokoľvek si za pár tisíc lír mohol požičať malú motorku a prihlásiť sa na preteky. V ten večer nikto nemal na Rossiho. Poľahky sa dostal do vedenia a získal prvý triumf v jednej stope, po ňom nasledovalo ďalších pätnásť na rôznych okruhoch pre minimoto, ktoré vyrašili pozdĺž jadranského pobrežia ako huby po daždi.

Bolo to veľmi dôležité a šťastné obdobie, ktoré strávil pretekaním na minimoto. Veľký počet jazdcov na okruhu ho naučil nielen jazdiť rýchlo, ale aj skutočne bojovať proti ostatným. Iba rýchlosť totiž nestačila na to, aby sa dostal do vedenia – potrebná bola aj taktika, ostré lakty, agresivita a nebojnosť. Keď sa postavil na štart grand prix ešte v kubatúre do 125 cm³, začal Rossi používať rovnakú taktiku divokého jazdenia, akú poznal z minimoto. Mnohých starších

a konzervatívnejších pretekárov to rozhodne nenadchlo. Pretekanie na motokárach proti súperom s lepšími strojmi ho naučilo, ako prehrávať so ctou a tešiť sa na ďalší víkend (tento prístup si zachoval aj neskôr), minimoto ho pre zmenu naučilo, ako bojovať o víťazstvá. A od úplného začiatku ukázal, ako dobre mu vyhrávanie ide.

„Je to dobrý tréning,“ povedal o pocketbikoch neskôr Rossi. „Mať taký vysoký výkon pri takom krátkom rázvoze znamená, že veľmi dlho idete s predným kolesom vo vzduchu, a tiež, že v zákrutách sa často klžete.“⁸

Niekedy v tomto čase si Graziano uvedomil, že jeho syn sa radšej bude učiť na vlastných chybách, než by mu mal niekto diktovať, ako jazdiť a pretekať. Vždy bol na dosah, keby ho chcel Valentino požiadať o radu, Graziano však vedel, že jeho syn nie vždy prijíma dobre mienené rady a ponuky. „Naposledy som mu dal dobrú radu, keď mal desať rokov,“ povedal novinárke Marii Guidottiovej v roku 2015. „Boli sme na minimoto okruhu v Cattolice neďaleko Misana. Vale štartoval z pole position a rozhodol sa pre štart na pravej strane trate, pretože prvá zákruta sa stáčala doprava. Prišiel som za ním na rošt a navrhol mu, aby štartoval radšej vľavo, tak by mohol obiehať ostatných vo vonkajšej stope. Vale na mňa pozrel spod prilby a povedal: ‚Otec, nechaj to na mňa!‘“⁹

Valentino sa radšej učil svojím spôsobom, a keď to malo znamenať na vlastných chybách, tak nech. Ako sám povedal: „Keď spravím chybu, musí to byť moja vlastná chyba.“ To však neznamenalo, že by si nevzal k srdcu to, čo mu hovoril otec. „Veľa sa rozprávame, pretože je múdry a vždy mi dobre poradí,“ vysvetlil Rossi omnoho neskôr počas svojej kariéry. „Keď som začal jazdiť, nepočúval som, čo mi hovorí – bol som mladý –, teraz ho počúvam omnoho viac. Myslím si, že je to bežné.“¹⁰

Zhruba vtedy sa začal formovať Rossiho imidž, ktorým sa neskôr preslávil. Jeho tradičné štartové číslo 46 je dnes ešte známejšie než šťastná sedmička Barryho Sheena. Sheene bol prvým majstrom sveta, ktorý odmietol štartovať s číslom 1 a nechal si svoje číslo 7, s ktorým získal titul v roku 1976. Rossi bol druhý jazdec, ktorý urobil

o 25 rokov neskôr to isté ešte vo svojej minimoto-ére. „Zistil som, že presne s týmto číslom vyhral môj otec Graziano svoju prvú grand prix, keď jazdil na Morbidelli v sezóne 1979 – teda v roku, v ktorom som sa narodil,“ objasnil Rossi. „Preto som sa rozhodol štartovať v majstrovstvách sveta práve s číslom 46.“¹¹

A potom tu ešte bola plyšová nindža korytnačka, ktorú mal Vale prichytenú na vrchu prilby prísavkami. Pripomienka, že bol stále iba dieťa, aj keď veľmi rýchle. Ešte aj dnes táto korytnačka (Michelangelo, aby som bol presný) celkom vyblednutá a ošúchaná, s ním cestuje po svete v kufri na každé preteky. Obišla celý svet hádam viac ako dvadsaťpäťkrát. „Je to môj talizman,“ vysvetlil Rossi. „Kúpil som si ju ako desaťročný, keď som bol na trhu s mamou, a odvtedy je stále so mnou.“ Korytnačka už dávno nie je prisatá na jeho známej prilbe značky AGV, namiesto toho má jednu pre šťastie vytetovanú na bruchu. Motocykloví pretekári sú veľmi poverčiví a Rossi nie je výnimka. Keď sa živíte koketovaním so smrťou, každá drobnosť sa počíta.

Jeho helma bola replikou prilby Kevina Schwantza. Divoký Američan, ktorý sa stal majstrom sveta kategórie do 500 cm³ v roku 1993, bol Rossiho idolom. Jeho rozvláčný štýl jazdy bol neskôr často prirovnávaný práve ku Schwantzovmu, toto porovnanie Valentinovi isto lichotilo.

A určite by mu polichotilo, keby vedel, že Kevin Schwantz ho sledoval na pretekoch a bol mladým Rossim očarený. „Po prvý raz som ho videl, keď som bol u Alda Drudiho (dizajnér, ktorý sa neskôr stal autorom dizajnov mnohých Rossiho prilieb) a spolu sme si išli pozrieť preteky pocketbikov na motokárovom okruhu neďaleko Rimini – asi v Riccione. Aldo mi hovoril, že toto je Grazianov syn a že je veľmi rýchly.“

Boli to dvojhodinové vytrvalostné preteky, na ktorých za každý tím nastupujú dvaja striedajúci sa jazdci. Preteky rozbíhal Rossiho tímový kolega, ktorý Schwantza ohromil svojou rýchlosťou, no ešte viac šokovaný zostal, keď na trať vyrazil mladý Valentino. „Valentinov tímový kolega bol viditeľne rýchlejší než ktokoľvek iný

na trati, no keď sa jazdci vystriedali a Valentino nasadol na motorku, videli ste, že je výrazne rýchlejší – možno až dvojnásobne. Bol oveľa rýchlejší oproti svojmu tímovému kolegovi a ten už beztak vynikal.“

Už v tejto ranej fáze Valentinovej kariéry Schwantz vedel, že je svedkom niečo mimoriadneho. „Pomyslel som si, že je tu niekto, kto našiel spôsob, ako trénovať a cibriť svoje jazdecké schopnosti na asfalte už v takom mladom veku. A s otcom ako Graziano, ktorý bol tiež pretekár? Podľa mňa bola len otázka času, keď bude dosť dobrý a starý na to, aby mohol štartovať na grand prix. Pokiaľ by ho niečo nezviedlo z cesty a nenašlo by sa niečo, čo by ho nadchlo viac ako motocykle. Chcem povedať, že ja som nič také nenašiel a zdalo sa, že Valentino bol na tom rovnako. Ale áno, už v prvom momente, keď som ho videl, vedel som, že je výnimočný.“

Rossi dosahoval úspechy na dvoch aj štyroch kolesách, no po dvoch rokoch sa musel rozhodnúť, ktorej disciplíny dá prednosť a bude ju rozvíjať. Hoci sa často ako hlavný dôvod pre jeho rozhodnutie spomínajú peniaze, Rossi trvá na tom, že motorky si vybral, lebo má pre ne väčšiu vášeň. Priznáva však, že svoju rolu zohrali aj peniaze. Motokáry bral vždy vážne, aj na nižších úrovniach je tento šport veľmi profesionálny. Minimoto vnímal ako hru („z môjho pohľadu, na motokárach som pretekal a na minimoto som sa hral“), čistá radosť z jazdenia na motorke sa nikdy nevytratila a stala sa kľúčovou súčasťou jeho úspechu. Kým mnohí jazdci nedokážu zvládať obrovský tlak pretekov MotoGP za milióny eur, Rossi nikdy nezabudol na dôvod, pre ktorý začal pretekať – pretože je to zábava. V padoku motocyklových grand prix sa zvykne hovoriť, že šťastný jazdec je rýchly jazdec. Zdá sa, že Rossi je perfektným stelesnením tohto výroku. Keď si zatvorí priezor a vyrazí z boxu na hociktorom okruhu z kalendára MotoGP, stále je to malé dieťa s plyšovou nindža korytnačkou na prilbe. A práve tento postoj k životu mu umožnil zostať na vrchole športu oveľa dlhšie, než zvládli ostatní jazdci.

Ako zničujúca kombinácia sa ukázala Rossiho vášeň pre rýchlosť a prirodzená zvedavosť, pokúšal sa zistiť, ako stroje ešte viac zrýchliť. „Bol mimoriadne zvedavý, ale deti sú obvykle také,“ povedal

Graziano. „Výžíval sa v riešení náročných úloh, ale aj to deti zvyknú robiť. Každé dieťa má na niečo talent, len je ťažké ho nájsť a spoznať ho. Valentino mal veľký talent. Otcovia vedú deti ku hre, najprv s hračkami, ktoré majú radi oni sami. V mojom synovi sa vyvinula veľká vášeň pre rýchlosť. Myslím, že je ťažké nenadchnúť sa pre ňu. Valentino teda mal talent, užíval si pretekánie a to sa stalo jeho životom.“¹²

Napokon svoju úlohu vo Valentinovom rozhodnutí uprednostniť dve kolesá zohrali aj peniaze. V jeho veku by sa od roku 1992 v rámci národného motokárového šampionátu musel posunúť do triedy do 100 cm³ (dovtedy pretekal v triede do 60 cm³), čo by ho stálo asi 90 miliónov lír (vyše 45 000 € podľa konverzného kurzu) na celú sezónu. Vedel, že pre mamu i otca by to bolo priveľa, a to zohralo podstatnú rolu v rozhodnutí opustiť motokáry a zamerať sa na omnoho lacnejšie preteky minimoto. „Nebolo to ťažké rozhodnutie,“ napísal Valentino vo svojej autobiografii *What If I Had Never Tried It (Keby som to neskúsil)*. „Moje myšlienky boli jasné. Cítil som, ako moje nadšenie pre motorky rastie.“ Priznal však, že peniaze boli problém: „Motocykle neboli mojou druhou voľbou. Pochybnosti okolo dostatku peňazí prispeli k môjmu rozhodnutiu, ale nebol to ten kľúčový faktor.“¹³

Graziano aj Stefania žili relatívne pohodlné životy bez finančných tlakov, čiastočne aj pre Grazianovu veľkú šetrnosť, no ani jeden z nich nebol mimoriadne bohatý. V zime roku 1992 po zisku titulu regionálneho majstra minimoto sa mladý Rossi rozhodol a z ničoho nič počas cesty z Cattolicy do Tavullie nadhodil otázku: „Prečo nejde- me pretekať na motorkách?“ Tým, samozrejme, myslel skutočné veľké motocykle a nie ich štvrtinové kópie. V roku 1993 oslávil štrnásť narodeniny a to už bol dostatočný vek na to, aby mohol pretekať seriózne. A stále by to vychádzalo lacnejšie než jazdiť na motoká- rach. Okrem toho Graziano mal mnoho kontaktov vo svete moto- cyklových pretekoch, čo by jeho synovi určite pomohlo. Tínedžerovi všetko dokopy dávalo zmysel a nie je ťažké domyslieť si Grazianovu reakciu – sám bol v minulosti motocyklovým pretekárom na naj-

vyššej úrovni a isto bol hrdý, že syn si zvolil cestu v jeho šlapajach. No ako každý motocyklový pretekár si bol vedomý aj druhej strany mince – obrovskej miery nebezpečenstva, ktorá patrí k tomuto športu. Valentinovo rozhodnutie mohlo byť dvojsečnou zbraňou. Mal ho podporiť? Ani pre mamu to nebolo jednoduché. Keď sprevádzala na pretekoch svojho manžela, smrteľné nehody boli na dennom poriadku. Bolo to dávno predtým, než sa do praxe zaviedli moderné bezpečnostné prvky. Dobré vedela, čo by sa mohlo stať. Vedela však, že jej syn je veľmi opatrný a nejazdí štýlom čert-to-ber ako Graziano, a napokon Valentinovo rozhodnutie podporila.

Niall Mackenzie je bývalým jazdcom kategórie do 500 cm³ a trojnásobným majstrom Británie v superbikoch, jeho synovia Taylor a Tarran taktiež získali britský titul. Ako rodič si dobre spomína na morálnu dilemu, keď mal podporiť svoje deti v jazdení. „Keď chlapci začali jazdiť minimoto, mohli sa voziť aj celý deň, a nech spadli hocikoľkokrát, nikdy si nemohli vážnejšie ublížiť. Bola to dobrá zábava. Ale potom im to zachutilo až príliš a chceli viac. Než sa zbadáte, stojíte pri boxovom múriku na skutočnom veľkom pretekárskom okruhu a vaše deti sa prehánajú okolo na skutočných veľkých motorkách.“ Vtedy Niall a jeho manželka pomaly začali chápať, čo vlastne dovolili. „Ale v tom momente,“ pokračuje, „je už príliš neskoro. Už im nemôžete povedať, že to viac nesmú robiť. Premýšľali sme, či sme sa rozhodli správne. Chápali sme, že ako rodičia sa máme o naše deti starať – a nemáme im dávať do rúk nebezpečné veci! Následne sme mali s chlapcami veľmi vážny rozhovor o rizikách tohto športu a som si istý, že Graziano urobil to isté. Pokiaľ sú si plne vedomí všetkých rizík a prijímajú ich, potom sa už len môžete starať, aby boli v maximálnom možnom bezpečí. Všetci pretekári poznáme rodičov, ktorým pretekanie zobralo deti, vieme, že to nie je hra.“

Rozhodujúca skúška, či má Rossiho potenciálna kariéra na motorkách budúcnosť, sa konala v Misane na medzinárodnom okruhu, ktorý sa nachádza len pár kilometrov od Tavullie a dodnes sa na ňom jazdia preteky MotoGP. Valentino plánoval požičať si od priateľa

cestný motocykel Aprilia Futura s objemom motora 125 cm³. Chcel zistiť, či má nejaký prirodzený talent jazdiť na skutočných motorákach. Graziano súhlasil, považoval to za múdry nápad, a tak sa spolu v novembri 1992 zúčastnili jazdy verejnosti. V ten deň sa navždy zmenil svet motocyklových pretekov a začala sa kariéra, aká v tomto športe dosiaľ nemala obdobu.

2. KAPITOLA

MLADÝ PRETEKÁR



„Pomyslel som si: ‚Och bože, držte toho fagana ďalej odo mňa!‘,
pretože bol strašne hlučný.“

NEIL HODGSON

Prvá jazda Valentina Rossiho na skutočnom okruhu mala v sebe príchut' drobného klamstva a falšovania. Mal ešte len trinásť rokov a bol príliš mladý na to, aby mohol ísť sám počas jazd verejnosti na posvätnú pôdu okruhu v Misane, ktorý sa nachádza približne 15 kilometrov od Tavullie. Nič ho však neodradilo, trpezlivo čakal vonku, kým jeho starší kamarát Maurizio Pagano podpíše v prijímačnej kancelárii všetky papiere, aby si potom od neho požičal jeho Apriliu Futura 125 a vyrazil na trať ako Maurizio. V novembri 1992 Valentino Rossi po prvý raz jazdil na plnohodnotnej motorke.

Trochu sa pritom trápil, veľkosť a hmotnosť Aprilie bola na míle vzdialená od toho, s čím jazdil dovtedy. Tých 140 kilogramov sa nedalo porovnávať. A okrem toho po prvý raz v živote musel pracovať so spojkou a radiť. Napriek tomu zajazdil niekoľko bezpečných a vyrovnaných kôl, išiel skôr pomaly a na istotu, než aby sa predvádzal rýchlosťou jazdou a riskoval nehodu.

Aj keď je 29 koní, ktoré mal vtedy k dispozícii, omnoho menej než 290, čo bežne dosahujú stroje MotoGP, ktoré sa neskôr naučil majstrovsky krotiť, stále to bol obrovský skok z minimoto a ich štvor- až pätkoňových motorčekov. Avšak stačilo to, aby Rossi motorkám

úplne podľahol. Po tomto jemnom zoznámení s plnohodnotnou motorkou na skutočnom okruhu s perfektne hladkým asfaltovým povrchom bol unesený a nikdy svoje rozhodnutie nespochybnil. Teraz, pevne rozhodnutý pretekať na motorkách, mohol množstvo Grazianových kontaktov využiť naplno.

Viedlo sa množstvo debát, aký vplyv má genetika na úspech motocyklových pretekárov, ktorých otcovia boli tiež pretekári. Je to večná diskusia o zdedenom talente a výchove. No ako to už v živote býva, pravda je niekde uprostred. Keby záležalo iba na génoch, tak by každý syn majstra sveta mal byť automaticky rýchly a tiež sa stať majstrom, skutočnosť je však rozhodne iná. Áno, mnohokrát sa z padokových detí stávajú úspešní pretekári (pár príkladov: Kenny Roberts senior a junior, Ron a Leon Haslamovci, George a Carl Fogartyovci). Avšak častejšie si synovia pretekárov vyberajú iné životné dráhy. „Povedal by som, že je to päťdesiat na päťdesiat,“ hovorí Niall Mackenzie na tému zdedeného talentu a výchovy. „Mám mnoho priateľov, bývalých pretekárov, ktorých synov motorky absolútne nezaujali. Vyrastali medzi motocyklami a som si istý, že otcovia ich od jazdenia neodhovárali, jednoducho nemali záujem. Preto si myslím, že prvé vzplanutie musí prísť od dieťaťa – syn musí chcieť sadnúť si na malú motorku a vrčať po záhrade. Čím vyššie potom postupujú, tým viac musia chcieť a musí ich to baviť, pretože jedného dňa si ublížia a zažijú mnoho zlých skúseností. A až vtedy sa ukáže, ako veľmi po pretekaní naozaj túžili.“

Nie všetky schopnosti sa prenášajú z otca na syna. Steve Parrish si myslí, že Valentino Rossi má práve ten výnimočný inštinkt pretekára – zabijaka, ktorý jeho otcovi chýbal. „Podľa mňa je vo Valentinovi veľa z Graziana, ale Graziano bol typ uvoľneného dobráka, ktorý sa len tak motal po padoku. Valentino je menej uvoľnený, viac nepokojný a výbušný, to má možno po mame. Všetko viac prežíva, ale možno ho Graziano naučil, že práve takto by sa mal správať. Graziano chcel vyhrávať preteky, rovnako ako všetci ostatní, ale nemyslím si, že by bol až taký citiadiostivý ako jeho syn. Možno mu chýbala správna

motivácia, chuť napredovať, ten vnútorný nepokoj, ktorý má Valentino ako pretekár.“

Mackenzie súhlasí: „Graziano sa narodil v inej ére, je to viac taký ‚hippík‘ – vždy mi pripomínal Georgea Harrisona a celú tú éru. On je taký uvoľnený Talian. Valentino je viac kompletný pretekár – veľmi sústredený, inteligentný, pozorne si všíma všetko, čo sa deje okolo neho. Graziano bol prosto týpek, ktorého bavilo pretekánie na motorkách, užíval si rýchlu jazdu a život s tým spojený.“

Gény sú teda len časťou príbehu. Dôležitejšia je výchova, alebo lepšie povedané vedenie, ktoré môžu otcovia-pretekári ponúknuť svojim deťom. A omnoho dôležitejšie je, že im dokážu otvárať rôzne dvere. Je pravdepodobnejšie, že sa im bude niekde váľať pitbike (malá motokrosová motorka; pozn. prekl.) a radi ukážu svojim deťom, ako sa na nej jazdí. Okrem toho majú lepšie predpoklady na to, aby svoje deti previedli jazdeckými školami, alebo aby počas jžd verejnosti na okruhoch zistili, či ich potomkovia majú náznak talentu. A keď sa objaví, majú správne kontakty na to, aby im vybavili miesto v tíme a sponzorské peniaze, obvykle stačí zavolať starým známym a pripomenúť im službičky z minulosti. Práve toto je skutočná výhoda otca-pretekára a Valentino to otvorene priznáva. „Otec ma zapálil pre motocykle. Možno keby mal Graziano inú kariéru alebo by sa venoval inému športu, nebol by som taký nadšený. A keď som začal pretekať, poznal v tomto športe veľa ľudí a bolo pre mňa jednoduchšie na začiatku kariéry získať miesto v tíme.“¹

Medzi Grazianových starých kamarátov z pretekárskych čias patria aj majster sveta kategórie do 500 cm³ z roku 1981 Marco Lucchinelli, víťaz viacerých pretekov v kubatúre do 250 cm³ Loris Reggiani a víťaz niekoľkých grand prix kubatúry do 500 cm³ Virginio Ferrari. Práve na nich sa Graziano obrátil, keď sa jeho syn chcel posunúť v kariére ďalej a v sezóne 1993 pretekať na plnohodnotných motocykloch, iba pár mesiacov po prvej skúšobnej jazde v Misane.

Len málo tíndžerov sa pri rozbehu svojej kariéry mohlo obrátiť na také slávne mená motocyklového športu. Keď Virginio Ferrari dohodovil s Grazianom, zavolał Claudiovi Castiglioni, majiteľovi