



Drzý úsměv Barryho Sheena ho učinil populárním ještě předtím, než začal vyhrávat, a ještě dlouho poté, co přestal.

Předchozí stránky: 13násobný mistr světa Angel Nieto (Bultaco) a Eugenio Lazzarini (Kreidler) čekají na start Velké ceny Itálie 1977 do 50 cm³.

Z Gallarate unikly zprávy o ambiciózních plánech MV Agusty – včetně čtyřválcového motoru Boxer ve stylu Porsche – Read ale přišel na řadu v roce 1975 v podstatě na stejném finálním čtyřválcí. Hrabě Domenico Agusta zemřel v roce 1971 a jeho syn Corrado převzal titul i firmu a nyní prosperoval na trhu s vrtulníky. Nadšeně podporoval závodní úsilí a Read svůj titul ve třídě 500 houževnatě obhájil. V celkovém součtu hrubých bodů měl před Agostinim náskok, když se ale počítalo jen šest nejlepších výsledků, poměr vítězství tři ku jedné ve prospěch Yamahy znamenal, že Agostini zvítězil o osm bodů.

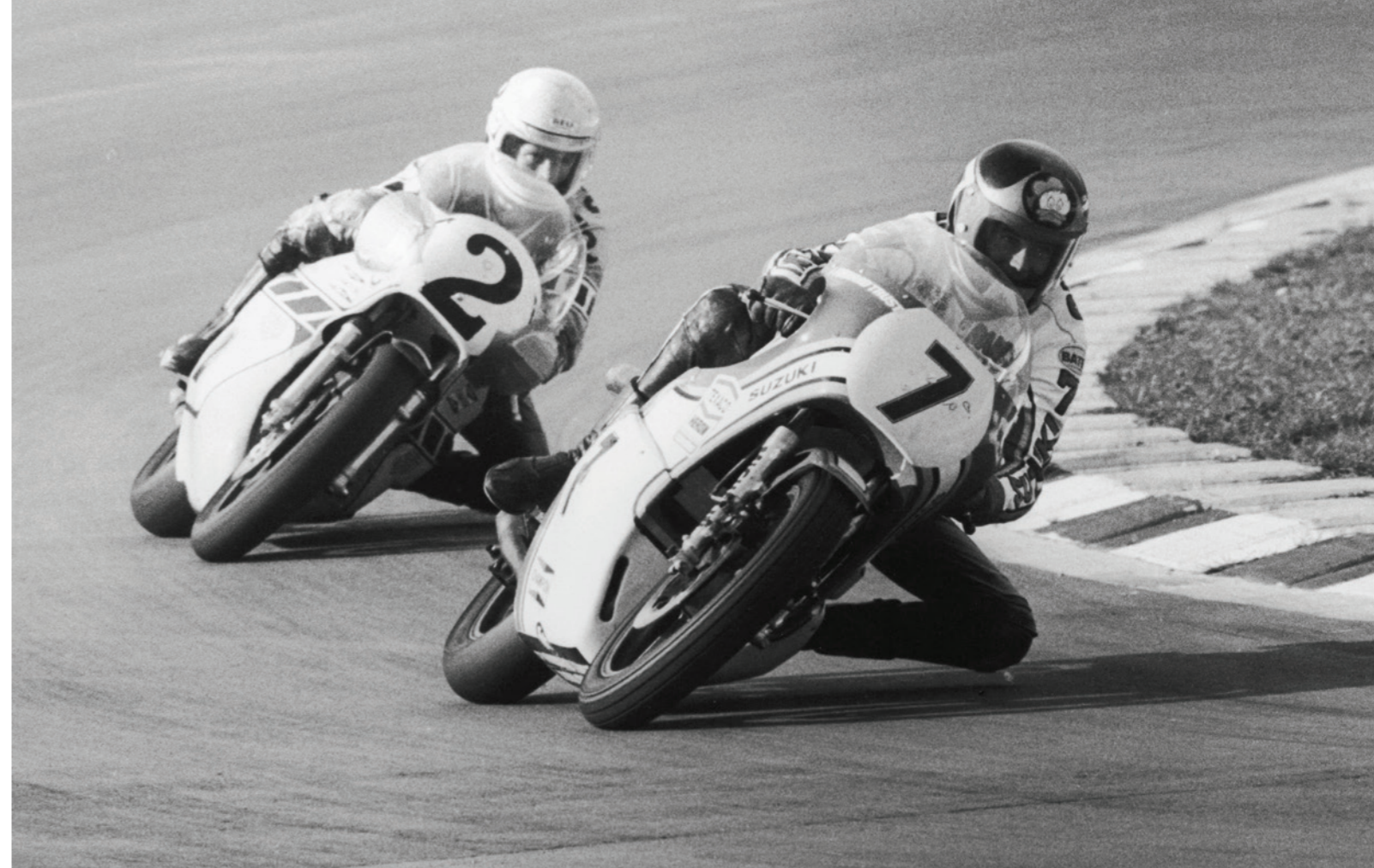
Závěrečné dějství dramatu MV se odehrálo v roce 1976. Agostini se vrátil, mezitím závodil se soukromým dvoutaktním Suzuki a získal dvě poslední krásná vítězství na klasických tratích: ve třídě 350 v Assenu a ve třídě 500 na Nürburgringu. Dlouhé období nadvlády bylo u konce. Sláva MV byla minulostí, čtyřtaky byly od této chvíle muzejními exponáty. Přišly dvoutakty a následujících 25 let je nic nezastavilo.

Stroje a lidé: často se zdá, že jsou pro sebe stvořeni. Tak tomu bylo i v případě Barryho Sheena a Suzuki RG500. Motocykl měl vlastně

svou vlastní kariéru a vyhrál nejen titul jezdců, ale i konstruktérů, a to po dobu sedmi let, dlouho poté, co kariéra jeho definitivního jezdce Sheena skončila. Přesto bylo Suzuki Barryho motocyklem. Stejně jako on bylo promyšlené a zároveň velmi drzé a umělo se prosadit v každé společnosti.

Právě to se Sheenovi podařilo během jeho raketového vzestupu v britských závodech. Měl to v krvi: otec Frank se po svém odchodu do jezdeckého důchodu věnoval tuningu a jeho byt a dílna nedaleko centra Londýna se staly centrem nadějných závodníků. Zvláště když se díky osobnímu spojení s šéfem továrny Donem Paco Bultem stal hlavním dovozcem nových dvoutaktních jednoválců Bultaco ze Španělska. Barry v této atmosféře vyrůstal, každý víkend trávil na nějakém okruhu. Bylo tedy přirozené, že když byl dostatečně starý, byl povolán do služby, aby pomáhal jezdit na nových strojích Bultaco z roku 1968. A při zpětném pohledu se zdá přirozené, že jeho talent vynikl hned při prvním pokusu. Sheenovi jen málokdy chyběl talent nebo dobré stroje, které byly výsledkem tvrdé práce a prozíravých rozhodnutí: žádná stříbrná lžička tady neexistovala.

Sheeneovo jméno bylo se Suzuki spojováno již na počátku jeho kariéry. V roce 1971 byl blízko vítězství v mistrovství světa 125 na ojeté tovární Suzuki, kterou koupil od Stuarda Grahama, syna prvního mistra světa Lese. V Británii spolu s Frankem zachránili havarovaný závodní stroj Suzuki s továrně vyladěným motorem pětistovky. Dohodli se s dovozci, že ho opraví zadarmo, pokud s ním Barry bude moci závodit, a v Barryho mladistvých rukou z něj udělali efektivní a spolehlivý závodní stroj, dokonce porážející MV. Barry také ukázal, že má hvězdné kvality. Bystrý, vtipný a okouzluující, mistr televizních hlášek, jehož dlouhé vlasy a oko pro příležitost zasáhly novou generaci fanoušků – stejně jako jejich přítelkyně, maminky, strýčky a v podstatě všechny ostatní.



Barry strávil neúspěšný rok 1972 na továrních Yamahách 250 a 350. Jeho otevřená kritika spolehlivosti byla široce medializována a vrhla na něj špatné světlo. V té době to však zřejmě nevadilo, protože britský tým Suzuki ho vzal hned zpět do čela svého domácího a mezinárodního týmu. Ten nezahrnoval seriál mistrovství světa, Barry ale ukázal svůj styl, když vyhrál všechny britské tituly a také nový seriál FIM Formula 750. Suzuki mezitím připravilo model RG500.

V počátcích dvoutaktních pětistovek, stejně jako u každého nového typu nějakého stroje, zvažovali konstruktéři různé možnosti. Trvalo dalších deset let, než se všichni ustálili na té či oné formě vidlicového čtyřválcce. Motor Yamaha měl dvojici dvouválců vedle sebe, všechny čtyři válce v řadě. Suzuki se vrátila ke zbesilým technickým bitvám předchozího desetiletí a oživila konstrukci ze své minulosti. Postavila dvouválcce za sebe. Vznikl tak kompaktnější motor, tzv. čtvercový čtyřválec. Tato konstrukce jim také umožnila použít diskové sací ventily, o kterých se dozvěděli od Degnera. Tímto způsobem se spojily ingredience

do směsi, která fungovala lépe než cokoli, co se dosud objevilo.

Sheene a jeho budoucí švagr Paul Smart (spolu s dalším britským závodníkem Cliffem Carrem) odjeli do Japonska testovat první verzi. Byli ohromeni. Děsivě výkonný motor na vratkém podvozku náchylném ke kymácení vytvářel děsivou bestii. Prvním úkolem Suzuki bylo motor odladit, aby byl motocykl alespoň trochu ovladatelný. Tento prototyp, jak Sheene později řekl, „byl výkonnější než motocykl, se kterým jsem o dva roky později vyhrál šampionát“. V roce 1974 se Sheene, Smart a zkušený Jack Findlay zúčastnili kampaně na novém RG. S novou konstrukcí se objevily problémy, ale Barry, který vždy tvrdil, že kvůli svým začátkům v přípravě a konstruování vlastních motocyklů je na stroje příliš měkký, dostal z motocyklu to nejlepší a dvakrát se umístil na podiu, když Read na MV porazil Agostiniho na lépe vyvinuté Yamaze a získal poslední titul MV.

Sheene se mohl klidně stát prvním mistrem světa na dvoutaktu v roce 1975, nebýt rozhodujícího momentu před začátkem sezóny. Při předzávodním testování v Daytoně

Soupeři v šampionátu Barry Sheene a Kenny Roberts, zde v akci při závodě v Brands Hatch. Roberts se Angličanem inspiroval.