

# OSMDESÁTÁ LÉTA 20. STOLETÍ



## Americká vlna

Přiliv jezdců zpoza Atlantiku odstartovali Pat Hennen a Kenny Roberts v druhé polovině sedmdesátých let, a v osmdesátých letech se už valila seriálem Grand Prix skutečná americká vlna – Američané zvýšili prestiž královské kubatury a urychlili profesionalizaci motocyklového sportu, jenž procházel radikální restrukturalizací. Velkým milníkem byl rovněž návrat Hondy.

Tituly mistrů světa ve třídě do 500 cm<sup>3</sup>, které získali Marco Lucchinelli a Franco Uncini v letech 1981 a 1982, byly na dlouhou dobu posledními velkými úspěchy Evropanů v královské kubatuře. Giacomo Agostini a Barry Sheene se závoděním

skončili a nadvládu převzali Američané. Ti byli zvyklí trénovat na okruzích již od útlého mládí, v juniorském věku absolvovali nespočet domácích závodů a také přinesli nový styl jízdy, který jim umožnil skvěle se přizpůsobit stále výkonnějším pětistovkám.

Kenny Roberts, strůjce americké sportovní revoluce, rovněž inicioval počátek strukturálních změn v organizaci mistrovství světa v okruhových závodech. První americký titul v prestižních pětistovkách v roce 1978 znamenal sblížení mezi Mezinárodní motocyklovou federací (FIM) a Americkou motocyklovou asociací (AMA). Obě organizace přijaly podobná bodová pravidla a vzájemně uznávaly dosažené rekordy, aby omezily nejasnosti při udělování různých titulů. Ale Kenny Roberts toho chce změnit víc a nebojí se ozvat. Lakomí promotéři, organizátoři neřešící problémy s bezpečností jezdců, neodpovídající zázemí a vybavení boxů, kde je stejně málo vodovodních kohoutků jako elektrických zásuvek. Zkrátka, o témata neshod mezi jezdci Grand Prix a těmi, kdo je řídí, není nouze. Z výše uvedených důvodů vznikla v roce 1986 na popud Michela Métrauxe, švýcarského podnikatele a dovozce výrobků Elf, Mezinárodní asociace závodních týmů (IRTA). V této době se o motocyklové závody začali zajímat i sponzoři mimo motoristický

sport. Do závodů se opět zapojili japonský gigant Honda a výrobci motocyklů si založili vlastní asociaci MSMA. Kalendář Grand Prix se stal více mezinárodním, do jeho programu se vrátily Japonsko, Argentina a Spojené státy, přibyla Jižní Afrika. Peníze z tabákové reklamy pomohly továrním týmům s rozvojem jejich zázemí a v padoku se začali objevovat novináři, kteří se starali o komunikaci nejprestižnějších týmů... Osmdesátá léta znamenala skutečný přelom v historii okruhového závodění. Někteří označují jako datum zlomu sezonu 1985, kdy Freddie Spencer se svými továrními Hondami vyhrál třídy 250 a 500. Pro soukromníka už nebylo možné snít o titulu mistra světa, zejména v královské třídě. Po návratu Hondy, jejíž inženýři se konečně smířili s myšlenkou vývoje dvoutaktních motorů, se třída pětistovek stala dějištěm kouzelných soubojů mezi novými americkými hvězdami, které šly ve stopách Kennyho Robertse a Randyho Mamoly: Freddie Spencer, Eddie Lawson, Mike Baldwin, Kevin Schwantz, Wayne Rainey...

Evropané se až na několik výjimek stahují do nižších kubatur, kde se malým výrobcům jako Chevallier,

Kobas, Pernod, Rotax, Garelli, MIG a Aprilia stále daří držet své pozice. Jezdci ze starého kontinentu se snažili nevzdávat se americké nadvládě, nicméně těžiště se postupně přesunulo z francouzsko-německé osy na italsko-španělskou stranu, což se projevilo v následujícím desetiletí. Po posledním titulu Němce Antona Manga v roce 1987 postupně ovládli střední třídu nováčci: Sito Pons, Juan Garriga, Carlos Cardus, Luca Cadalora, Loris Reggiani... Nemluvě o Crivillém, Capirossim, Rombonim a

spol., kteří pilovali své umění ve třídě 125. Francouzská jezdecká generace z počátku 80. let postupně házela ručníc do ringu. s prázdnými kapsami a nesplněnými sny postupně opouštěli šampionát Bolle, Estrosi, Fernandez, Espié, Guilleux, Baldé a další. Zůstali jen ti, kteří měli tovární podporu; bratři Saronové a Raymond Roche se stali posledními Mohykány, kteří mohli nést francouzskou vlajku.



Freddie Spencer, poslední mistr světa, který vyhrál titul v kubaturách 250 a 500 cm<sup>3</sup> ve stejném roce. Dokázal to v sezoně roku 1985.





## NOVÝ ZPŮSOB STARTU

V roce 1987 se FIM z bezpečnostních důvodů rozhodla změnit způsob startu – místo dosavadního startování motocyklu roztlačení byl zaveden start s již běžícím motorem se zařazeným prvním rychlostním stupněm.

## V tento den

26. března 1989 se Mick Doohan zúčastnil svého prvního závodu v královské třídě. Došlo k tomu na Velké ceně Japonska v Suzuce. Australan, který v předchozím roce vyhrál tři závody v mistrovství světa superbiků, obsadil se svojí tovární Hondou Rothmans šesté místo v kvalifikaci. Ze závodu však musel odstoupit kvůli mechanické závadě.

## Změny třídy

Třída do 350 cm<sup>3</sup>, která existovala od vzniku mistrovství světa v roce 1949, byla svými výkony příliš blízko třídě do 250 cm<sup>3</sup> a z toho důvodu zanikla na konci sezony 1982. Objemová třída 50 cm<sup>3</sup> byla poprvé představena v roce 1962 a v roce 1984 ji nahradila třída do 80 cm<sup>3</sup>, která lépe reflektovala nové trhy, a také nová nařízení, zavedená v několika evropských zemích. V nejmenší objemové třídě se odjelo necelých 50 Grand Prix, než na konci roku 1989 zanikla. Od roku 1990 tedy v motocyklovém šampionátu existovaly tyto tři objemové kategorie: 125 cm<sup>3</sup>, 250 cm<sup>3</sup> a 500 cm<sup>3</sup>. Sidecary, které vždy soutěžily vedle těchto tří "sólových" tříd, odjely svou poslední sezonu v rámci motocyklového seriálu Grand Prix v roce 1996.

## AMERIKA MÁ TALENT

Při Velké ceně Belgie 1980 v Zolderu vyhrál Randy Mamola třídu do 500 cm<sup>3</sup> před Marcem Lucchinellim a Kennym Robertsem. Ve věku 20 let a 239 dní se stal nejmladším vítězem závodu královské třídy v historii. O dva roky později, opět v Belgii, ale tentokrát na okruhu Spa-Francorchamps, si vítězství připsal jeho krajan Freddie Spencer. Bylo mu přesně 20 let a 196 dnů a stal se tak novým držitelem rekordu pro nejmladšího vítěze. Tento rekord držel téměř 30 let, než ho v roce 2013 překonal Marc Márquez.



**Nahoře:** Velká cena Argentiny 1987. Eddie Lawson před Waynem Gardnerem, Raymondem Rochem, Randym Mamolou a Christianem Sarronem  
**Dole:** Velká cena Japonska 1989. Kevin Schwantz a Wayne Rainey v souboji na okruhu Suzuka