

Mladi nasmiješeni Azijac, osoba teško izgovorivog imena i prezimena, nosio je nadimak "Kamikaza". Bio je to Takazumi Katayama. Početkom sedamdesetih bio je uz Kanyu jedini predstavnik azijske rase na motociklističkom prvenstvu svijeta. Pojavio se je iznenada, kao probni vozač i tester specijalne opreme i dijelova za Yamahine natjecateljske motocikle. Tada je glavni Yamahin "as" bio Giacomo Agostini, a Katayamin zadatak je bio da testira pojedine elemente namijenjene Agostiniju, koji je bio na kraju svoje karijere

**K**atayama, koji je rođen u Kobeu 1951. godine, porijeklom je bio Korejanac, dijete roditelja koji nisu imali japansku putovnicu. Iako se on sam osjećao kao Japanac, stroga mu je birokracija stvarala probleme, tako da s korejskom putovnicom nije mogao dobiti potrebne vize. Tako su mu zabrane ulaska u pojedine zemlje naškodile karijeri. Dobivši napokon japansko državljanstvo i putovnicu, mijenja korejsko prezime Bang u japansko Katayama.

Tek tada rođen je pravi Takazumi "Kamikaza", koji se kao mladić ističe velikim darom za upravljačem motocikla. Mladi, tada još Korejanac, postat će višestruki nacionalni prvak Japana.

Natjecati se počeo sa 17 godina i 1969. godine u klasi 125 počinje

▼ **Katayama je bio agresivan pilot sa čestim incidentima. Vidimo ga u paddocku Mugella 1983. godine, poslije pada, u razgovoru s autorom ovih redaka koji se sjeća jednog sjajnog pilota GP-a**



Katayama je svoju posljednju sezonu 1985. završio na "200 Miglia Imole", gdje je zauzeo treće mjesto na Hondi NS 500



# Kamikaza na dva kotača

PIŠE:  
MIRO  
BARIĆ

**Trocilindrična Yamaha TZ/3 350 iz 1976. godine, s nezaboravnim "kamikazom" Takazumijem Katayamom, koji je oduševljavao prelučke gledatelje**



njegova karijera, koju nije odmah ozbiljno shvaćao. Konkurentan je na Yamahi AS 125, no njegova prava klasa je 250 i 350 ccm, gdje briljira kao vrlo perspektivan mladi natjecatelj. Yamahi TZ 250 i kasnije 350 ostao je vjeran deset godina.

Godine 1974. postaje tvornički test vozač, pokazuje se kao vrlo agresivan natjecatelj bez taktike i s vrlo rizičnim stilom vožnje. Na njemu potpuno nepoznatim pistama dolazi do samog vrha, startajući iz prve linije, rame uz rame sa svjetskim prvacima. Iz tog doba na Katayaminu

savjesti ostaje smrt vatrogasca koji je pretrčavao pistu kako bi pomogao unesrećenim natjecateljima. Taj je incident usporio uspon mladog Japanca prema vrhu GP-a.

Već sljedeće, 1975. godine, tvrtka ga šalje u SAD. Pun energije i entuzijazma, Katayama u Americi

**Ovako je izgledao start klase 350 ccm 1972. godine na Preluci. Takazumi Katayama nalazio se u prvoj startnoj liniji. Brillantnom je vožnjom fascinirao brojne gledatelje**



Katayama se okušao u svim klasama: 125, 250, 350, 500, i 750 ccm. Na ovoj slici vidimo ga u klasi 750 na Yamahi, 1977. godine



◀ Honda NR 500 bila je veliko iskustvo za Katayamu u tehničkom smislu, ali kao natjecatelja ga je unazadila. Više je bio test pilot nego borac za bodove, što je ostavilo trag u njegovoj sportskoj karijeri, koja se ovdje prelomila. No, kao što sam kaže, nije mu žao, jer je upoznao ljude s kojima je ostao prijatelj cijeli život

te godine bilježi svoju posljednju pobjedu u klasi 500 na švedskoj stazi Anderstorp. Završava kao sedmo-plasirani te sezone. Sljedeće se sezone

doživljava razočarenje. Nisu mu dozvolili ulazak u "AMA kup", već tek nekoliko utrka poput "200 milja Daytone", ili "flat tracka", koje Katayamu nisu privlačile. Na kraju sezone Katayama se razočaran vraća u Japan, moleći tvrtku da ga sljedeće sezone pošalje na GP. No, opet doživljava razočarenje. Naftna je kriza ostavila trag u japanskoj industriji, te je stoga odgovor bio negativan. On sam je bio spreman, no angažmana nije bilo. Gotovo da je bio odlučio napustiti utrke, ali kao što to obično u životu biva, zazvono je telefon...

Nazvao ga je prijatelj i poznati natjecatelj tog doba, Chas Mortimer. Pitanje je bilo kratko: želiš li voziti GP za privatnu sponzorsku tvrtku upaljača "Sarome"?

Odgovor je bio još kraći: "Naravno!" I tako je Katayama ponovno spakirao kovčeg i uputio se put Britanije. Vrlo dobro organizirani tim prihvatio je Katayamu vrlo profesionalno i ozbiljno. Za svakog člana tima znalo se što i kako radi, i to se Takazumija kao discipliniranog Japanca dojmilo. No, na prvom probnom predstavljanju voditelji tima izjavili su da je novi pilot lud, da previše riskira, te da takvog čovjeka ne mogu imati u timu.

Opet frustracija, no Katayama je nadvladao tu situaciju i počeo trening duha meditacijom, koju je često prakticirao.

Godine 1976. Katayama se natječe čak u tri kategorije, 250, 350, i 500 ccm. Za takvo što zaista je trebalo imati energije, ali i hrabrosti. Njegovi konačni rezultati bili su drugo mjesto u kategoriji 250 ccm, osmo mjesto u klasi 350, i 26. mjesto u klasi 500.

Godina 1977. bila je godina uspjeha. Nastupa "samo" u dvije klase, postaje svjetskim prvakom u klasi 350ccm, a u 250 ccm zauzima četvrto mjesto u konačnom poretku. Te godine, sjetit će se stariji čitatelji, Takazumi Katayama fascinirao je gledaoce Preluke za Veliku nagradu Jugoslavije svojom trocilindričnom Yamahom. Toliko je bio superioran nad ostalim natjecateljima, da su oni bili zaista u drugom planu. Tako vješto i hrabro se provlačio uskom, opasnom stazom između kamenih stijena i mora, da je zastajao dah.

Uspjeh je tim vrjedniji što je nastupao sa svježom ranom i vijcima u ramenu. To je bila i posljednja sezona prelučke staze, okrunjena Katayaminom pobjedom.

Sljedeće, 1978. godine, Katayama pada u sjenu superbrzog Kawasakijskog KR u klasi 250 i 350 ccm. To je bilo doba Korke Balingtona i Grega Hansforda.

Godine 1979. otvara se nova stranica u Katayaminom karijeri. Potpisuje ugovor s Hondom, koja se pojavljuje sa tada (i danas) revolucionarnim modelom NR (o tom motociklu bilo

je riječi u prošlim brojevima Moto Pula). Zajedno s Mickom Grantom pokušava, danas bismo parafrazirali, "nemoguću misiju". Naime, Honda NR je bila totalno "kontra struje", četverotaktni četverocilindrični V-motor sa ovalnim klipovima zapravo je bio osmocilindrični motor. Svaki "cilindar" imao je osam ventila, dvije svjeće i dvije klipnjače! Svi konkurentski motori bili su četverocilindrični dvotaktni s roto-diskovima ili leptirastim lamelama, potpuna suprotnost Hondi. Taj ugovor više je štetio Katayaminom karijeri nego što mu je pomogao. Boreći se na čudljivim i za svjetsko prvenstvo nezrelim motorom, Katayama silazi sa vrha ljestvice na dno klase 500 ccm. Loša sreća nastavlja se i iduće, 1980. godine, sve do povlačenja NR-a. Nastavlja kao privatni natjecatelj krajem '80.

i '81. na Suzukiju RG 500. Ponovno se vraća u staru formu, pa se sljedeće 1982. nalazi u tvorničkom timu Hondae zajedno sa Marcom Lucchinellijem i mladim budućim višestrukim svjetskim prvakom Freddyjem Spencerom, svi na motociklima NS 500, trocilindričnim dvotaktnim motorima koji su zamijenili nesretni NR. Katayama

plasira još bliže vrhu, na petu poziciju (usprkos vrlo jakoj konkurenciji: Spencer, Roberts, Uncini itd). Težak ga pad na kraju te sezone uvodi u završnu fazu njegove burne karijere. Osniva svoj tim u kojem je menadžer i pilot, no vremena kad su egzistirali privatni natjecatelji bila su već daleko. Još dvije sezone Takazumino se je ime čulo na GP-u, a 1985. se definitivno povlači. Nakon 16 godina aktivnosti u moto sportu dvostruki je viceprvak svijeta u klasi 250 i 350 ccm, te svjetski prvak u kategoriji 350 ccm, s 11 pobjeda na GP-u. No, na stranu sportski uspjesi, Takazumi Katayama, markantna i karizmatična, neobična osoba, rock glazbenik i motociklistički as, danas je uspješan poslovni čovjek koji je ostavio neizbrisiv trag u motociklističkoj povijesti. ■

Finska Imatra, klasa 350 ccm 1977. godine, start. Katayama broj 8, prepoznajemo Boneru, startni broj 25, Villu, broj 1, te Ponsa, startni broj 18



Takazumi Katayama danas kao 56-godišnjak, nasmijan kao uvijek, rado se sjeća starih dana