

# [Takazumi Katayama]

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 Katajamin zadatok 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 autrom 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 odusevljavao 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. Yamaha TZ 250 i kasnije 350 ostao je vjeran deset godina.

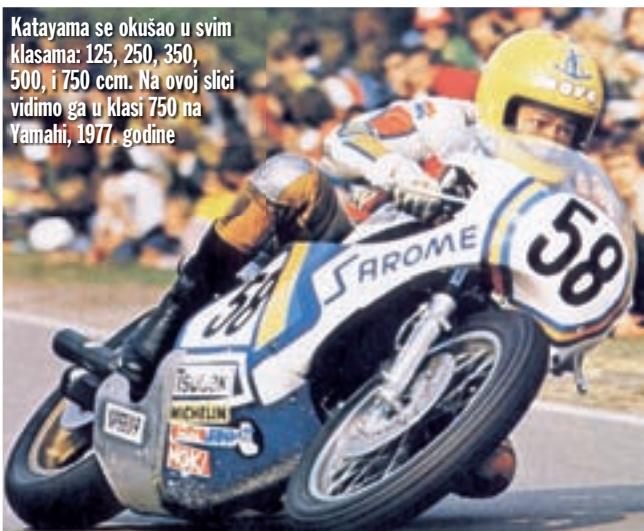
Godine 1974. postaje tvornički test vozač, pokazuje se kao vrlo agresivan natjecatelj bez takte i s vrlo rizičnim stilom vožnje. Na njemu potpuno nepoznatim pistama dolazi do samog vrha, startajući iz prve linije, rame uz rame sa svjetskim prvacima. Iz tog doba na Katayaminoj

savjeti ostaje smrt vatrogasca koji je pretrčavao pistu kako bi pomočao 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. Briljantom 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



doživljava razočarenje. Nisu mu dozvolili ulazak u "AMA kup", već tek nekoliko utrka poput "200 milja Daytona", 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 razočaranje. 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, zazvano 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 kovčuge 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.

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



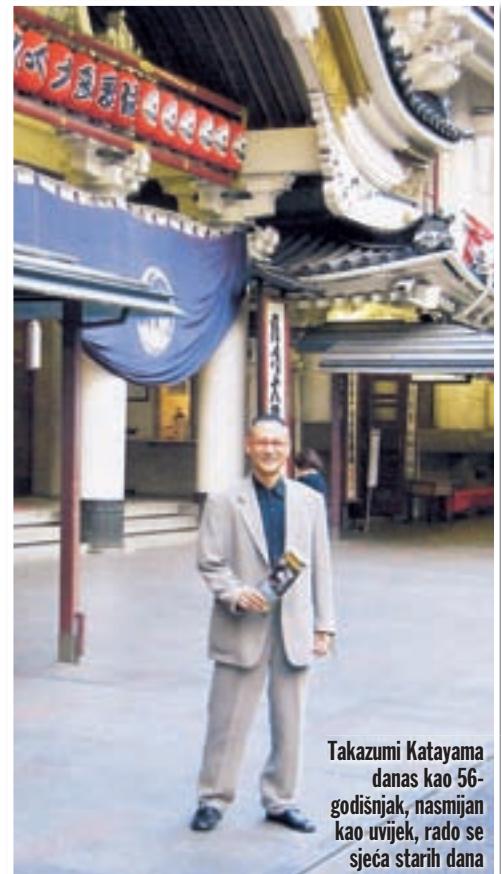
◀ Honda NR 500 bila je veliko iskustvo za Katayamu u tehničkom smislu, ali kao natjecatelja ga je unazadila. Više je bio test pilot nego borac za bodove, što je ostavilo trag u njegovoj sportskoj karijeri, koja se ovđe prelomila. No, kao što sam kaže, nije mu žao, jer je upoznao ljude s kojima je ostao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

je riječi u prošlim brojevima Moto Pulta). 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 svjećice i dvije klipnjače! Svi konkurenčni 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 Honde zajedno sa Marcom Lucchinellijem i mlađim budućim višestrukim svjetskim prvakom Freddyjem Spencerom, svi na motociklima NS 500, trocilindričnim dvotaktnim motorima koji su zamjenili 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. ■



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