

Πριν ο Kenny Roberts χριστεί «King Kenny», είχε ήδη είχε δυο τίτλους του Grand National Championship, της Αμερικάνικης Ομοσπονδίας μοτοσυκλέτας (American Motorcyclist Association). Μάλιστα ήταν ο πρώτος αναβάτης που το πετύχαινε με Γιαπωνέζικη μοτοσυκλέτα.

Σε ένα απαιτητικό θεσμό με πολλούς αγώνες σε οβάλ χωμάτινα τερέν του μιλίου, του μισού μιλίου αλλά και σε ασφάλτινες πίστες, ο βραχύσωμος Αμερικανός, πέρα από το πελώριο φυσικό ταλέντο που είχε, εξέλιξε ένα οδηγικό στυλ, που πρόσεξε στον Φιλανδό Jarno Saarinen, λίγο καιρό πριν ο προικισμένος Σκανδιναβός αναβάτης χάσει τη ζωή του στην Monza.



Έτσι τόσο το '73, όσο και το '74, κατέκτησε δυο τίτλους με πολλές νίκες ενώ σε κανένα αγώνα δεν βρέθηκε εκτός βαθμών. Το ταλέντο του είχε αρχίσει να αναδεικνύεται. Την επόμενη χρονιά όμως, το '75, οι Harley εξελίχτηκαν, η Yamaha δεν μπόρεσε να ακολουθήσει, το three-peat ολοένα ξεμάκρυνε και ο άσος από την κιτρινόμαυρη TZ θα χανόταν.

Φτάσαμε έτσι σε ένα πολύ χαρακτηριστικό αγώνα, στην χωμάτινη οβάλ πίστα του μιλίου στην πολιτεία της Indiana. Γινόταν τον Αύγουστο στην Ινδιανάπολη ταυτόχρονα με την μεγάλη πολιτειακή εμπορική έκθεση που ετελείτο εκεί με σοβαρή παράδοση, καθώς διοργανωνόταν από τα μέσα του 19ου αιώνα.

Προκειμένου να καλύψουν το χαμένο έδαφος της εξέλιξης από τις Harleys, η ομάδα του KR συνέλαβε μια πολύ ριψοκίνδυνη ιδέα. Στο σκελετό της μοτοσυκλέτας που προοριζόταν για χωμάτινες πίστες, τοποθέτησαν τον τετρακύλινδρο, υδρόψυκτο κινητήρα, 750 κυβικών

εκατοστών της αγωνιστικής ασφάλτινης TZ. Με ισχύ μεγαλύτερη των εκατό ίππων και τελείως διαφορετική διαχείριση της ροπής, από τους κλασικούς δικύλινδρους τετράχρονους κινητήρες. Η επίσημη Yamaha δεν υιοθέτησε την κίνηση, αλλά δεν την απαγόρευσε κιόλας.

Η ιδέα γεννήθηκε από τον Doug Schwema ιδιοκτήτη της εταιρείας Champion Frames, που κατασκεύαζε σκελετούς εξαιρετικής ποιότητας, συμπεριλαμβανόμενων και αυτών που χρησιμοποιούσε η γιαπωνέζικη εταιρεία στις χωμάτινες οβάλ πίστες. Ο Roberts αποδέχτηκε την πρόκληση και ο φημισμένος μηχανικός Kel Carruthers έστησε την μοτό του.

Το πώς θα μπορούσε να τιθασευτεί η μεγαλύτερη ισχύς, σε συνδυασμό με την εκρηκτικότητα του δίχρονου κινητήρα, το μικρότερο συνολικό βάρος και την άγνωστη συμπεριφορά στο θέμα της πρόσφυσης, ήταν ένας δυσεπίλυτος γρίφος. Πρόβλημα γεννήθηκε και με ελαστικά. Κανένα από τα γνωστά διαθέσιμα δεν ανταποκρινόταν. Πειραματίστηκαν με racing Goodyear, τα οποία χάραξαν με το χέρι και τελικά δούλεψαν πολύ καλύτερα απ' οτιδήποτε άλλο.

«Την πρώτη φορά που ανέβηκα στην μοτοσυκλέτα ήταν στις δοκιμές του αγώνα στην Ινδιανάπολη και το πρώτο πράγμα που συνειδητοποίησα ήταν ότι κάποιος θα σκοτωθεί πάνω σε αυτό το μηχανάκι, ή, με αυτά που θα κάνει θα στοιχίσει το θάνατο κάποιου άλλου». θυμάται ο Roberts.

Το υβρίδιο χώματος – ασφάλτου, δεν έβαζε τη δύναμη κάτω αλλά όταν την έβαζε εκτοξευόταν με ταχύτητες των 200+ χλ/ωρ στις ευθείες, τουλάχιστον κατά 40 υψηλότερες του ανταγωνισμού. Απαιτούσε όμως λεπτούς χειρισμούς που ακόμα και ο KR δυσκολευόταν να βρει.

Με όλα τα προβλήματα άλυτα η συμμετοχή ξεκίνησε από την τελευταία σειρά και: *«Μόλις έπεσε η σημαία όλοι ξεκίνησαν και το πράμα σπινάριζε ακίνητο. Όταν επιτέλους ξεκίνησε, πέρασα καμιά δεκαριά στην πρώτη ευθεία, αλλά στους πέντε πρώτους γύρους ούτε καταλάβαινα τι έκανα. Οδηγούσα με καθαρό ένστικτο.»*

Τους επόμενους 15 γύρους, ο αναβάτης έψαχνε να καταλάβει με ποιο τρόπο θα έπαιρνε το

μάξιμουμ από τον σατανά που οδηγούσε, που και πόσο θα ανοίγει το γκάζι. Γρήγορα συνειδητοποίησε ότι δεν μπορούσε να βρει ρυθμό να πιάσει τις Harley. Σκέφτηκε τότε: διαφορετικά μηχανάκια, διαφορετικές γραμμές. Άρχισε λοιπόν, γύρο με γύρο να ανοίγει τις τροχιές του, να καθαρίζει την πίστα σε πιο ανοικτά περάσματα, γράφοντας μεν περισσότερα μέτρα αλλά κερδίζοντας πολύ υψηλότερες ταχύτητες. Σχεδόν ακουμπούσε τις μπάλες με το σανό στην περίμετρο της πίστας, είτε ντιφτάροντας στις στροφές με 130 χλμ/ωρ. είτε πηγαίνοντας με 200άρες στις ευθείες.

Καθώς άρχιζε να γυρίζει σε σαφώς πιο γρήγορους γύρους, η απόσταση με τους πρωτοπόρους άρχισε να μειώνεται αλλά βίωσε ορισμένα οριακά προσπεράσματα όπου η καταστροφή αποφεύχθηκε για ελάχιστα μόλις εκατοστά, καθώς περνούσε ανάμεσα σε αργότερους αναβάτες με πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες.



Ρεπορτάζ του αγώ να από το περιοδικό Motorcyclist, όπου ο συντάκτης διερωτάται: «**Να είναι αυτό το τελικό χτύπημα στο πιο σοφιστικέ V κινητήρα του κόσμου;**»

Μόλις πέντε γύρους πριν την πτώση της καρώ σημαίας έφτασε κοντά στους πρωτοπόρους

τον Jay Springsteen και τον Corky Keener, οι οποίοι ήταν τόσο αφοσιωμένοι στη δική τους μονομαχία που δεν πρόσεξαν ότι κάποιος τους έφτασε. Και τότε ο KR σκέφτηκε και έδρασε με την επιθετικότητα του πρωταθλητή. Δεν είχε ρισκάρει τη ζωή του, δεν είχε εφαρμόσει κάθε κόλπο που ήξερε για να έρθει τρίτος.

Τρεις γύρους από το τέλος, ο Springsteen έριξε μια ματιά πίσω του.

«Είμαι βέβαιος ότι είχε κοιτάξει πίσω αρκετές φορές κατά τη διάρκεια του αγώνα και δεν είδε κανέναν. Αυτή τη φορά ήταν διαφορετικά. Βρισκόμουν εκεί και πήγαινα γρήγορα. Ο Springsteen, έκανε νοήματα στον Keener, δείχνοντας προς τα πίσω με τον αντίχειρά του και στη συνέχεια με τον δείκτη του για να δείξει τον αριθμό ένα, που ήμουν εγώ.»

«Αλλά ο Keener κατάλαβε λάθος. Υπέθεσε ότι ο Springsteen του έδειχνε ότι κανείς δεν ήταν πίσω τους και ότι αυτός – ο Springsteen - επρόκειτο να κερδίσει τον αγώνα.»

«Πηγαίνοντας στην τελευταία στροφή, βρέθηκα ακριβώς από πίσω τους. Δεν ξέρω τι ακριβώς συνέβη. Έβαλα πέμπτη και το πράγμα έκανε όπως ποτέ σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Ήταν σαν ο ίδιος ο Θεός αποφάσισε ότι η TZ θα έβγαζε κάποια εξώκοσμη πρόσφυση. Έκανα το δικό μου καθήκον, ενεργοποιώντας κάθε μυ, όσο το δυνατόν εντονότερα, για να μπορέσω να παραμείνω πάνω στον πύραυλο. Τη στιγμή που έδωσα όλο γκάζι, η TZ δεν ντριφτάρισε αλλά εκτοξεύτηκε τόσο βίαια που προς στιγμή φοβήθηκα ότι θα παρασύρω τον Springsteen. Κατάφερα να τον αποφύγω και σκέφτηκα: Ωραία! Είμαι δεύτερος. Αλλά δεν σταμάτησα εκεί και το επόμενο πράγμα που είδε ο Keener ήταν η κίτρινη και μαύρη δεξαμενή καυσίμων μου. Και το είδε πολύ αργά. Τον πέρασα και αυτόν και έφτασα στη γραμμή τερματισμού για λίγα μόλις εκατοστά μπροστά του.»

«Οι θεατές τρελάθηκαν, ήταν εντελώς παράφρονες. Δεν έχω δει ποτέ κάτι τέτοιο. Ποτέ. Ήταν ένα ολοκληρωτικό χάος. Όλοι φώναζαν, ούρλιαζαν, πηδούσαν πάνω-κάτω. Ακόμα και οι άνθρωποι που δεν ήταν εκεί, θυμούνται αυτόν τον αγώνα - μαζί με το σχόλιο που έκανα αργότερα»: "Δεν με πληρώνουν αρκετά χρήματα για να οδηγήσω αυτό το πράμα!"»

«Ήταν εκπληκτικό, σίγουρα. Αλλά ήταν πολύ τρελό, ήταν πραγματικά πολύ επικίνδυνο. Ακόμα και η A.M.A. το κατάλαβε. Ήξεραν ότι με περισσότερη εξέλιξη, οι TZ750 θα γίνουν ρουκέτες. Και κατάλαβαν ότι, ακόμη και αν οι TZ κατάφεραν να μην σκοτώσουν κάποιον

αναβάτη τους, σίγουρα θα εκτόπιζαν τις Harley-Davidson, σκοτώνοντας τον συναγωνισμό. Έτσι την επόμενη χρονιά απαγορεύτηκαν. Θα μπορούσατε να πείτε ότι τελείωσε πριν ξεκινήσει.»

Για να ολοκληρώσει την αφήγησή του λέγοντας:

«Για μένα είναι εντάξει. Η οδήγηση με το TZ750 miler ήταν μια εμπειρία helluna, και θα θυμάμαι πάντα τον αγώνα στο Indy το 1975 ως το πιο σημαντικό επίτευγμα μου σε φλατ τρακ».

(Helluna: κάτι πολύ καλό, ή πολύ κακό ή πολύ μεγάλο).



Ο KR μπροστά έχοντας τον Corky Keener σε απόσταση αναπνοής.