

**Bill Ivy**

Čovjek koji je i živio punim gasom, proganjan osjećajem prolaznosti vremena, a život je okončao prerano, ne ispunivši potencijale, usljed banalne nesreće

PIŠE: MIRO BARIĆ

# Cijela karijera punim gasom

Ako je iz ove perspektive karijera Billa Ilya u odnosu na njegov kratak život bila duga, 10 godina, svrstavamo ga u red najboljih svjetskih vozača motocikala. Strastveni takmičar stoji rame uz rame s Giacomom Agostinijem, Mikeom Hailwoodom i Philipom Readom. Takmičari i rivali, prijatelji i konkurenti, neki su od njih imali više sreće, a neki manje. U ove potonje spadao je naš današnji junak, Bill Ivy, ili punim imenom William David Ivy.

Rođen u Maidstoneu (GB), 27 kolovoza 1942. godine, vrlo nizak rastom (samo 158 cm), sićušan i malen, rođen je u žurbi, u ambulantskim kolima i cijeli je kratki život bio u nepravednoj utrci s vremenom.

Takmičenjima se počeo baviti vrlo mlad, a ljubav prema motociklima navela ga je da se

**Bill Ivy 1967. godine s frizurom "The Beatles" kakvu su nosili i mnogi očevi današnjih motociklista.**

**Bio je ljubitelj pubova te "caffe racer" motocikala - pravi čovjek voga vremena**

U privatnom životu veliki prijatelji: Mike Hailwood i Bill Ivy

njima i profesionalno bavi, pa je tako postao mehaničar s puno smisla za tehniku. 1960. godine počinje se natjecati, pomalo neobično, s talijanskim mopedom "ITOM" 50 ccm usred Engleske.

Nakon početnih uspješnih koraka prelazi u klasu 125 ccm gdje se natječe sa španjolskim motociklom "Bultaco", a kasnije

s prestižnom Hondom, gdje mu je veliki rival bio iskusni Švicarac Luigi Taveri. U nacionalnom prvenstvu se, naprotiv, natječe na teškim klasičnim engleskim motorima poput AJS 350 i Matchless 500, što je za njegovu konstituciju bio popriličan napor.

1965. godine prelazi na Yamahu 125 ccm i to je bio pun pogodak. "Kralj" poznate piste Brands Hatch ubrzo postaje i kralj klase "lightwe-

ight", te kao prvi čovjek u povijesti na čuvenoj stazi Otoka Man probija "zid" od 160 km/h prosječne brzine, što je za ono doba (ali i za ovo doba) bio izuzetan rezultat. Taj ga je uspjeh lansirao među najveće motocikliste, te postaje miljenik i idol tadašnje mlade publike.

1966. godine na GP-u briljira u klasi 125 ccm i završava kao viceprvak iza nepobjedive Honde 125, četverotaktne petocilindrične tvorničke uzdanice kojom je upravljao isto tako slavni Taveri.

1967. je za Ilyu godina slave, jer postaje svjetski prvak u klasi 125 ccm s osam pobjeda u sezoni. Njegova je dominacija nagovještavala budućnost velikog prvaka pred kojim je duga i svijetla karijera. Na žalost, nije bilo tako, pa je upravo to bila posljednja sretna sezona Billa Ilya.

1968. godina donosi zbunjenost, naročito zbog nesporazuma s timskim kolegom Philipom Readom, koji je bio veliki svjetski prvak. U klasi 250 ccm, koju je ta-

**Bill Ivy, iako u početku razočaran Jawom 350, nakon par utrka se sabrao, pa su uslijedili rezultati. Ovaj izuzetan motocikl i danas je biser tehnike proizveden u daleko skromnijim uvjetima nego što su ih imali konkurentni motocikli poput Yamahe, MV Aguste, Aermachia i sličnih**



Ily na Yamahi 250 u Spa. Tjedan kasnije na istoj stazi sjeda u formulu 2 Jochena Rindta, s kojim je podijelio i sudbinu





Spektakularan skok na TT-u na Otoku Man 1968. godine u klasi 250 ccm i apsolutno prvo mjesto za Ivyja je značilo jednaku popularnost kao što su je imali Hailwood i Read



Stazu u Assenu Bill je posebno volio. Ovdje ga vidimo na pobjedničkom postolju 1966. godina u klasi 125

kođer vozio na Yamahi, a gdje dmonirao Mike Hailwood, Bill osvaja dvije pobjede i treće mjesto u ukupnom poretku.

Mnogi padovi i incidenti su također usporili izuzetno temperamentnog Billa. Ova je godina u klasi 125 ccm bila Readova.

Bill Ivy vodio je vrlo uzbudljiv život prepun zanimljivih anegdota. Zanimljivo je da je paralelno s nacionalnim prvenstvom britanskog motociklizma i svjetskog GP prvenstva našao vremena i za natjecateljske automobile.

Bio je veliki ljubitelj brzina i u privatnom je životu vozio Jaguare, Ferrarije i Corvette, a okušao se i u Formuli 2 s bolidom svjetskog prvaka u Formuli 1 Jochena Rindta. Večeri je provodio s prijateljima u barovima i pubovima, gdje su se obično skupljali motociklisti, a priča iz tog vremena je bezbroj i sve sličie onima u crtanom stripu "Joe Bar".

Ivy je bio odmah prepoznat kao budući šampion, pa je tako početkom sezone 1969. bio u mogućnosti i birati tim u kojem će se natjecati. Iako je bio zadovoljan Yamahom, nesporezumi s Phill Readom doprinijeli su odluci da Ivy promjeni matičnu kuću. Izbor je pao na čehoslovačku Jawu. Novokonstruirana, dvotaktna Jawa bila je vrhunac tehničke avangarde.

Četverocilindrični quadro motor s rotirajućim diskovima trebao je biti izazov nepobjedivoj MV Agusti s jednako legendarnim Giacomom Agostinijem.

Kako su budžeti Čehoslovaka bili mnogo skromniji od onih u Yamahi, Ivy je bio pomalo razočaran. No, nakon nekoliko utrka Jawa i Bill su "proradili", pa je tako u nekoliko utrka Ivy ozbiljno zaprijetio svjetskom prvaku Agostiniju.

Zastat ćemo nakratko na početku sezone 1969. i vratiti se u Billovo djetinjstvo. Izuzetnu zahvalnost Ivy je pokazivao prema svojim roditeljima koji su kod njega prepoznali sklonost prema motociklima. Otac, koji ga je zvao Ringo po poznatom bubnjaru The Beatlesa, poklonio mu je maleni moped, a Bill, koji nije volio učiti, bio je toliko očaran poklonom da je odmah napustio školu.

Majka je, da bi udovoljila sinu i nekako spasila stvar, nazivala direktora tvornice AJS i Matchless u Wolwichu, kako bi primili njena sina u nauk. To se i dogodilo, no nije se ostvarila Billova zamisao da će raditi na trkaćim šampionskim motorima. Umjesto toga morao je početi od početka, d čišćenjem, pranjem i pomaganjem. Bill za to nije imao vremena, jer je osjećao da mu nešto izmiče, pa se nakon nekoliko tjeda-

na vratio u Maidstone i zaposlio u mjesnoj mehaničarskoj radionici. Ubrzo postaje glavni i odgovorni majstor za motocikle, kojeg je kao takvog poznavalo cijelo mjesto. Još kao mladić je stekao loš imidž "divljaka" jer je na svakoj probnoj vožnji, izlazeći iz radionice, vozio slalom između automobila i pješaka, izvodio bravure na zadnjem kotaču, uz proklizavanja i ostale ludorije.

Jednom prilikom je polomio obje noge, ali nije želio ležati u bolnici, već je htio ići u radionicu. Kako, smislio je s ocem, koji ga je posjeo na Triumph i pogurnuo, a Bill je s obje noge u gipsu vozio do radionice, gdje bi 100 metara prije zatrubio, što je bio znak za kolege koji su ga dočekali i spustili s motora, jer to sam nije mogao.

Još mnoge anegdote opisane su u knjizi pisca Alana Pecka koja je njemu posvećena, a znakovito se zove "Nema vremena za gubljenje".

Vratimo se nesretnoj godini 1969., u Istočnu Njemačku, Sachsenring. Službeni jutarnji trening klase 350 ccm, kišno, hladno vrijeme. Ivy tek krenuvši zakopčava lijevom rukom kacigu, a u tom trenutku blokira motor. U nemogućnosti da neutralizira blokiranu kotač spojkom pada, te udara glavom u zid između dvije bale slame. Nekoliko sati kasnije umire u bolnici. Banalno, bez ikakvog povoda, Ivy je izgubio utrku s vremenom, jer je sudbina odlučila da za njega više nema startnih mjesta. ■

Bill Ivy s listom bršljana na Cromwell kacigi. Bršljan (engl. ivy) označavao je njegovo prezime. Talentiran, temperamentan i hrabar borac koji je prihvaćao svaki izazov, kako na dva, tako i na 4 kotača



Ovakvih je prizora bilo mnogo. Izlijetanje sa staze u Monzi, ovoga puta bez posljedica. Ivy je uvijek bio vozač "na granici"



Posljednja vožnja Billa Ivyja 1969. godine u njemačkom Sachsenringu