

STUART BARKER

VALENTINO ROSSI

DE BIOGRAFIE

Vertaling Paul van Hooff

Uitgeverij Brandt
Amsterdam 2023

INHOUD

Voorwoord door Kevin Schwantz 7

Proloog 11

1 Valentino's jeugd 15

2 Boy racer 34

3 Rossifumi 50

4 Valentinik 73

5 500 94

6 The doctor 110

7 MotoGP 125

8 Yamaha 145

9 Verlies 169

10 Invictus 189

11 Een brug te ver 206

12 De wederopstanding 226

13 Alles of niets 238

14 Nasleep 256

15 Onder druk 272

16 Satelliet 295

17 De laatste dans 315

Noten 337

Uitslagen Valentino Rossi 345

Bibliografie 356

Dankwoord 359

VOORWOORD

door Kevin Schwantz
(500cc wereldkampioen, 1993)

Het is een eer om het voorwoord over Valentino te mogen schrijven. Ik ken hem sinds begin jaren negentig, toen we werden uitgenodigd om een week te sneeuwscooteren en te skiën in Livigno, Italië. We ontmoetten daar een groep Italiaanse coureurs, onder wie Graziano Rossi en een nog zeer jonge Valentino. Ik had hem al eerder zien racen op een minimoto en in een go-kart in de buurt van Misano. Het was een endurance-race en zijn teamgenoot was aanvankelijk veel sneller dan de rest van het veld. Maar toen het Valentino's beurt was, kon je goed zien dat hij zelfs sneller was dan zijn teamgenoot. Het is indrukwekkend om op zo'n jonge leeftijd zo'n verfijnde techniek te hebben, en ik had het gevoel dat ik hem in de gaten moest houden. Als hij ervoor koos om op latere leeftijd Grand Prix-wedstrijden te rijden, en er dan ook echt voor te gaan, dan kon hij groots worden.

Valentino verscheen op het toneel in het wereldkampioenschap voor 125cc-racers, net nadat ik was gestopt met racen. Ik was niet goed op de hoogte van wat er precies speelde in de racerij. Toen ik de sport eind 1995 verliet, probeerde ik alles te vergeten om te voorkomen dat ik er weer geïnteresseerd in zou raken. Dus ik schonk er niet al te veel aandacht aan totdat Rossi begon te racen in de 500cc-klasse voor het wereldkampioenschap in 2000. Ik voorspelde dat

hij in dat jaar al kampioen kon worden – als hij het zichzelf niet al te moeilijk zou maken tijdens de eerste races op de 500cc. Maar hij crashte te veel in de eerste wedstrijden en Kenny Roberts Jr. deed precies wat hij moest doen om het kampioenschap te winnen. Het jaar daarop was het Valentino die het veld domineerde.

Van meet af aan was zijn impact op de Grand Prix-races enorm. Hij heeft de sport echt door elkaar geschud, maar niemand wist precies in welke mate – tot nu, nu we terug kunnen kijken op wat hij allemaal heeft bereikt. Het is verbazingwekkend dat hij zo lang competitief is gebleven in vrijwel elk kampioenschap waarin hij sinds 1996 heeft gereden. Ik ken geen enkele andere coureur die zo'n staat van dienst heeft. Het is voor mij makkelijk om te zeggen dat hij de beste aller tijden is. Ik bedoel, ik ken Giacomo Agostini en Phil Read en kende wijlen John Surtees. Maar om net als Rossi zo lang te racen op 125cc-, 250cc- en 500cc-tweetaktmotoren, en viertaktmotoren van 800cc tot 1000cc, is voor mij het bewijs dat hij de allerbeste is. Hij heeft Agostini niet kunnen overtreffen in hoeveelheid Grand Prix-overwinningen en kampioenschappen, maar hij heeft gewonnen op een veel grotere verscheidenheid aan motorfietsen. Misschien was Surtees wat opmerkelijker, omdat hij na zijn racecarrière in een F1-auto stapte en ook toen won.

Ik heb tegen Vale geracet op supermoto-motoren, op motorcross-motoren en in rally-auto's. Ik heb op het circuit van zijn ranch gereden, en ik kan je vertellen dat wanneer hij er zijn zinnen op zet hij altijd een van de snelsten zal zijn, of het nou op een harde of zachte ondergrond is. In 2006 stapte hij tijdens een test op het circuit van Barcelona in een F1-raceauto en was net zo snel als de topcoureurs. Wie weet wat hij allemaal bereikt zou hebben als hij in het tijdperk

van Surtees had geleefd, toen het makkelijker was om een stoel in de F1 te krijgen.

De eerste keer op Valentino's ranch reed ik al twintig minuten rond voordat hij met zijn motor op de baan verscheen. Tijdens zijn achtervolging op mij ging hij onderuit door een stuurfout. Op elke motor was tijdswaarneming gemonteerd; hij keek naar die van mij en zei: 'Niemand rijdt hier voor de eerste keer zulke rondetijden.' Hij is zeer competitief. Alles is voor hem een race of een uitdaging. Zijn hele leven draait om rondetijden en ik dacht: hoe pept hij zich op deze leeftijd op, om steeds maar weer door te gaan en te trainen voor het zoveelste MotoGP-seizoen? Ik realiseerde me dat het zijn innerlijke drive moet zijn die ervoor zorgt dat hij iedereen wil verslaan, in alles wat hij doet.

Ik had altijd moeite om mezelf na een paar weken kerstvakantie weer te motiveren. Dat gold overigens niet voor het rijden op de motorfiets, want daar beleef ik nog altijd de grootste lol aan, maar wel voor al die andere dingen, zoals het reizen, de media, de druk en de pr-evenementen. Dat hij zo lang gemotiveerd blijft, laat zien uit welk hout hij is gesneden. Waarschijnlijk zijn het de leerlingen op zijn race-academie die hem zo jong, fit en gefocust houden. Het zal geweldig zijn hem te zien als hij gestopt is met rijden, want ik weet zeker dat hij die leerlingen nog harder zal pushen dan hij zichzelf pushte.

Altijd als ik Valentino na races op zijn scooter zie, wordt hij door een meute achtervolgd. Als hij me ziet, stopt hij toch altijd om met me te kletsen en dan moet hij al die mensen telkens van zich afhouden. Maar de roem heeft hem niet veranderd. Tussen de bedrijven door heeft hij voor iedereen tijd en hij stopt altijd wel even om een handtekening te plaatsen. De rijkdom en de roem zijn hem niet naar het

hoofd gestegen. Valentino is zeer belangrijk geweest voor de sport, hij belichaamt wat de fans willen zien. Marc Márquez heeft inmiddels een behoorlijk grote aanhang. Dat kun je zien aan al het rood op de tribunes, maar vijf of tien jaar geleden was het overal geel waar je keek. Hij heeft verreweg de meeste aanhang; hij is bijna groter dan de sport zelf. Als Valentino ermee stopt, ben ik benieuwd of de MotoGP-races nog steeds zo druk worden bezocht. En hoe populair zal de MotoGP op televisie blijven? Wellicht hebben Moto2- en Moto3-coureurs van Valentino's academie iets van zijn mystiek meegekregen en blijft de sport aantrekkelijk om naar te kijken. Zal hij worden gemist? Absoluut. Ik denk dat het een paar jaar zal duren voordat iedereen eraan is gewend om het nummer 46 niet meer te zien, zoveel is zeker.

De herinnering aan Valentino die me het meest is bijgebleven was tijdens een diner in een restaurant in de badplaats Cattolica, samen met zijn vader Graziano, Aldo Drudi en nog een paar andere vrienden. Opeens komt een jonge knul naar hem toe, tikt hem op de schouder en zegt: 'Valentino, mag ik alsjeblieft je handtekening?' Als het mij was overkomen zou ik hebben gezegd: 'Natuurlijk, maar nu even niet. Ik geniet van het diner met mijn vrienden. Als je in de buurt blijft, krijg je later een handtekening en maken we samen ook een foto.' Maar Vale stond op uit zijn stoel, zette zijn handtekening en ging samen met de knul op de foto, alsof het de gewoonste zaak van de wereld was. Toen begreep ik dat hij de hele tijd dit soort aandacht heeft, overal. Hij gaat er goed mee om, en laat zien dat hij met beide benen op de grond staat.

Kevin Schwantz
(Austin, Texas, mei 2020)

VOOR WIE DE KLOK LUIDT

Zondag is een dag van aanbidding in het stadje Tavullia in centraal Noord-Italië. Het is een dag om dank te uiten, een dag om te genieten van de wonderen van het leven, een dag om samen te komen met familie, vrienden en geliefden. Een dag ook waarop de klokken van de kerk van San Lorenzo Martire in het centrum van Tavullia luiden. Na 55 jaar dienst en op de hoge leeftijd van 95 jaar heeft Don Cesare Stefano, de plaatselijke pastoor, vaker op de knop gedrukt om de automatische klokken te laten luiden dan hij zich kan herinneren. Hij heeft ze ook meer laten weerklinken dan strikt noodzakelijk is: 115 keer om precies te zijn. Don Cesare luidt de klokken niet alleen om de mis aan te kondigen of om bruiloften en religieuze feesten te vieren, maar ook als een van zijn parochianen een Grand Prix-race heeft gewonnen. Want er vindt ook een ander soort aanbidding plaats in Tavullia, van een lokale sportheld die het mooie maar onopvallende dorp boven op een heuvel wereldberoemd heeft gemaakt. Het is de aanbidding van Valentino Rossi, de beroemdste, populairste en meest geliefde MotoGP-coureur aller tijden.

Het is 25 juni 2017. Don Cesare schuifelt door zijn kerk, die hij meer dan een halve eeuw heeft gediend, naar de toren. Valentino heeft de TT van Assen gewonnen en Don

Cesare verkondigt de overwinning met de klokken die klinken over het glooiende landschap dat het rustieke, middeleeuwse plaatsje omringt. In de hoofdstraat van Tavullia kun je over de hoofden lopen. Bijna elke centimeter wordt bezet door enthousiaste inwoners en duizenden fans. Ze strekken hun nek om niets te missen van de festiviteiten in Nederland, die te zien zijn op een gigantisch televisiescherm. Rossi, inmiddels 38, is terug aan de wereldtop. Om zijn 115de overwinning te kunnen behalen, moest hij een nieuwe generatie coureurs verslaan.

Het centrum is een zee van vlaggen, spandoeken, T-shirts, jassen, posters, sjaals en hoeden, allemaal versierd met Rossi's beroemde nummer 46 en zijn lievelingskleur geel. Ook de lucht ziet geel van de rook van fakkels. Fans zitten op muren of hangen uit ramen. Vaak tevergeefs probeert men een pizza te bemachtigen in *Bar Pizzeria da Rossi*, slechts enkele meters verwijderd van het reusachtige scherm. Het getoeter van ontelbare auto's, scooters en luchthoorns maakt de kakofonie compleet. Er wordt geproost met flessen Nastro Azzurro en het gezang en gefeest is tot ver over de velden van de Adriatische kust te horen.

Het is meer dan twee jaar geleden dat Rossi een MotoGP-race heeft gewonnen, dus de fans zijn buiten zinnen van vreugde. De oude priester is zo opgewonden dat hij vergeet de klokken stil te zetten. Het kan niemand iets schelen. Het is een vrolijk geluid dat lang niet heeft geklonken. Don Cesare kuiert in zijn priestergewaad zijn kerk uit om zich te voegen bij de menigte in de hoofdstraat en in hun vreugde te delen. Naast de gelovigen is dit het andere deel van zijn parochie. De groep die in de zomermaanden op achttien zondagen samenkomt om een ander soort god te aanbidden: de god van de snelheid, een meester die zijn gelijke niet kent in

de lange geschiedenis van het motorracen. Zijn laatste overwinning zorgt ervoor dat er in Tavullia tot diep in de nacht wordt gefeest.

Don Cesare kent Valentino Rossi al sinds zijn kinderjaren en volgde elke stap uit zijn illustere carrière. Hij zag de ups en downs, de spanning en de sensatie, de overwinningen en de nederlagen, de controverses, de groeiende roem en de fabelachtige rijkdom die Rossi wist te vergaren. Maar hij zag ook hoe Rossi werk biedt aan de inwoners van Tavullia. Niet alleen in zijn pizzeria, maar ook in het hoofdkwartier van zijn fanclub, de VR|46-fanshop en de VR|46-ranch even buiten Tavullia, die Valentino oprichtte om een nieuwe lichting Italiaans racetalent te begeleiden. Helaas was Assen de laatste keer dat Don Cesare kon genieten van een glorieuze overwinning van zijn lokale held. Op 6 juli 2018 stierf de priester op 96-jarige leeftijd, zonder dat hij zijn 'zoon' opnieuw zag winnen.

Een mensenmenigte verzamelde zich om Don Cesare de laatste eer te bewijzen, maar Valentino kon er helaas niet bij zijn, hoe graag hij dat ook had gewild. Hij was op dat moment in Duitsland ter voorbereiding op een volgende race met de beste motorcoureurs ter wereld, opnieuw zijn leven riskerend op jacht naar de overwinning voor zichzelf en zijn fans. Hij wilde de inwoners van Tavullia nog een reden geven om de klokken van de San Lorenzo Martire-kerk te laten luiden. En niemand zou eraan hebben getwijfeld dat Don Cesare hem zijn volle zegen zou hebben gegeven. Wellicht met een knipoog, met een glimlach, met een gebed en met enkele bemoedigende woorden. 'Vooruit mijn zoon. Laat 't ze zien. Laat 't ze allemaal zien. Ik zal bij je zijn. Forza Rossi!'

VALENTINO'S JEUGD

‘Valentino’s eerste herinneringen zijn die van de paddock, en als hij thuis was speelde hij met motoren in plaats van met ander speelgoed.’

Graziano Rossi

Eeuwenlang nestelt de kleine gemeente Tavullia zich in de provincie Pesaro-Urbino tussen de glooiende heuvels van Midden-Noord-Italië, grotendeels onopgemerkt door de rest van de wereld. Door de geschiedenis heen zijn er momenten geweest dat de gemeente verstrikt raakte in de problemen van de grote wereld. Dat was vooral het geval tijdens de strijd voor de eenwording van Italië in de negentiende eeuw, en opnieuw in de Tweede Wereldoorlog, toen het gebied een broeiest was van de Italiaanse verzetsbeweging. Maar meestal was Tavullia gewoon een slaperig stadje. Tot het eind van de jaren negentig telde het iets meer dan zeventuizend inwoners. Men was verzekerd van rust en anonimiteit. Het was niet eens een toeristische bestemming. De toeristen kozen voor de Adriatische kust, voor de stranden van Rimini en Cattolica, of voor de cultuur en architectuur van Urbino en San Leo. Maar op 14 maart 1954 markeerde de geboorte van een jongetje in het nabijgelegen Pesaro het begin van een reeks gebeurtenissen die ertoe zouden leiden dat Tavullia over de hele wereld bekend zou worden. Door

zijn vader en moeder – een meubelmaker en een huisvrouw – werd hij Graziano Rossi gedoopt. Het is een bekende achternaam in Italië, die tot een iconische status zou uitgroeien.

Drie jaar later verwelkomde een ander onopvallend stel – een vrachtwagenchauffeur en een verpleegster – in dezelfde stad een dochter; ze noemden haar Stefania Palma.

De Palma's waren de burens van de Rossi's. Graziano en Stefania groeiden samen op, werden jeugdliefdes en trouwden uiteindelijk in oktober 1978. Ze zouden een geruisloos leven hebben geleid als Graziano geen passie voor motorfietsen had ontwikkeld, en de hele wereld over zou gaan reizen om te racen.

Het is makkelijk om de raceprestaties van Graziano Rossi te negeren of te bagatelliseren, maar dan doe je hem tekort. Geen enkele motorcoureur kan zich een plek in het belangrijkste kampioenschap verwerven zonder uitzonderlijk goed te zijn. Zelfs niet in de jaren zeventig, toen ook privé-rijders konden meeknokken om de podiumplekken. Graziano Rossi streed de eerste jaren van zijn carrière tegen grootheden als Barry Sheene en Kenny Roberts Sr. Hij was heel goed, daar bestond geen twijfel over.

Als hij niet in het zadel zat, was hij een ietwat romantische en vriendelijke jongen (Graziano was korte tijd leraar op een basisschool vóór zijn carrière als motorcoureur). In 1971, toen hij zeventien jaar oud was, begon hij te crossen op een Maico 250cc. Hij ontdekte al snel dat hij veel agressiever en sneller kon rijden als hij een helm op zijn hoofd zette. In het dagelijkse leven was hij een relaxte, humoristische man, die in een fanatieke snelheidsduivel veranderde als hij race-te. Die balans leek voor hem te werken. Zo vond hij uitlaatkleppen voor beide kanten van zijn persoonlijkheid.

In 1975, op 21-jarige leeftijd, maakte Graziano zijn debuut

op het circuit van Vallelunga bij Rome op een 250cc luchtgekoelde Benelli. Vanaf dat moment werkte hij zich even snel als indrukwekkend door de rangen van de wegrace. In 1978 nam hij deel aan het 250cc wereldkampioenschap, traditioneel gezien de op een na belangrijkste Grand Prix-categorie na de 500cc-klasse, die nu de MotoGP wordt genoemd. In zijn tweede jaar op wereldniveau behaalde Rossi op zijn Morbidelli drie race-overwinningen en eindigde hij in het seizoen van 1979 op de derde plaats, achter Kork Ballington en Gregg Hansford, die beiden op fabrieks-Kawasaki's reden. Rossi's prestaties waren goed genoeg om zich in de kijker te rijden van verschillende teambazen in de 500cc-klasse, het tweewielige equivalent van de Formule 1.

Nog in hetzelfde seizoen maakte Rossi met een wildcard zijn debuut in de 500cc-klasse. Zijn beste resultaat was een negende plaats tijdens de Nations Grand Prix van Imola in Italië, wat min of meer een thuiswedstrijd voor hem was. Toen Suzuki hem aan het eind van het seizoen op het circuit van Imola een fabrieks-RG500 leende, versloeg hij prompt de beide wereldkampioenen Barry Sheene en Kenny Roberts Sr. In het jaar 1980 had hij een Nava Olio Fiat Suzuki RG500 tot zijn beschikking en racete hij een volledig seizoen in het Grand Prix-wereldkampioenschap. Graziano Rossi had de absolute top bereikt.

Steve Parrish racete vaak tegen Graziano en bracht veel tijd met hem door in de paddock. Wat hij zich nog het meest kan herinneren was het effect dat Graziano had op vrouwen. 'Ze vielen als een blok voor hem, inclusief mijn toenmalige vriendin,' zegt hij. 'Zelfs de vrouw van Barry Sheene, Stephanie, viel voor Graziano. Ze waren allemaal dol op hem. Hij had lang haar tot op zijn schouders en zijn leren race-overall zat 'm als gegoten. Hij had een mooie uitstraling, echt een

Italiaan. Hij was de knappe jongen van de paddock.’

Rossi was naast een durfal op de motorfiets ook bekend met de gevaren van racen op vier wielen. Hij begon het seizoen van 1980 met de naweeën van een hersenschudding, die hij had opgelopen tijdens een rally-ongeluk. ‘Het was de crash van een sukkel,’ zei hij over het incident. ‘Het was helemaal mijn eigen schuld.’ Hoewel hij de jaren daarna nogal lichtvaardig deed over het ongeluk, zou het enorme gevolgen hebben; zijn racecarrière werd erdoor in de kiem gesmoord. Hij was ervan overtuigd dat hij nooit meer het niveau haalde van vóór het ongeluk. ‘Ik eindigde dat jaar als vijfde in het wereldkampioenschap, maar had niet meer de vorm van de voorgaande jaren,’ gaf hij toe.

Rossi wist dat jaar toch nog twee keer het podium te beklimmen. Op het snelle en indrukwekkende circuit van Assen in Nederland werd hij tweede. Dat seizoen zou hij eindigen achter Roberts, Randy Mamola, zijn goede vriend Marco Lucchinelli en de andere Italiaan Franco Uncini. Lucchinelli werd een jaar later wereldkampioen en Uncini het jaar daarop. Roberts werd in 1980 voor de derde keer wereldkampioen, dus het was duidelijk dat Rossi in goed gezelschap verkeerde en prima standhield, hoewel hij het gevoel had dat hij zijn beste vorm na het rally-ongeluk had verloren. Het roept de vraag op hoe goed Rossi zou zijn geweest als hij dat hoofdletsel niet had opgelopen.

Don Morley is een van de meest gevierde sportfotografen ter wereld en werkte in de jaren zeventig nauw samen met Rossi. Hij is ervan overtuigd dat hij de absolute top had kunnen bereiken. ‘Graziano was een briljante coureur. De statistieken wijzen dat niet uit, maar in feite was hij verdomd goed. Naar mijn mening behoorde hij op dat moment tot de vier beste coureurs ter wereld. Ik was de eerste die Mike

Hailwood opmerkte en over hem schreef, ik was de eerste die Phil Read opmerkte en over hem schreef, en ik was de eerste die de Amerikaanse overheersing tijdens de jaren zeventig en tachtig in de Grands Prix voorspelde. In mijn ogen was Graziano Rossi goed genoeg om wereldkampioen te worden in de 250cc-, 350cc- of zelfs 500cc-klasse.’

Rossi maakte er een gewoonte van om onnodige crashes te veroorzaken, zoals tijdens de Britse Grand Prix in 1979, toen hij een voorsprong van 2,5 seconde verspeelde door drie ronden voor het einde onderuit te gaan. Volgens Morley was het pech. De inferieure Morbidelli was niet opgewassen tegen de agressieve rijstijl van Rossi. ‘Hij heeft door de jaren heen vreselijk veel pech gehad en die Britse Grand Prix was daar een voorbeeld van. Kork Ballington en Gregg Hansford reden op fabrieks-Kawasaki’s, en toch versloeg Rossi ze bijna op zijn Morbidelli. Als hij die domme crash niet had gehad toen hij in de laatste ronde een achterblijver probeerde in te halen, dan had hij Ballington en Hansford verslagen en ik denk dat hij dat jaar wereldkampioen had kunnen worden, maar hij werd derde.’

De vele crashes begonnen hun tol te eisen. ‘Tot die tijd waren blessures en pijn iets voor de andere coureurs,’ zei Graziano. ‘Ik heb racen nooit in verband gebracht met pijn. Maar na mijn ongelukken begon mijn motivatie eronder te lijden en ik merkte dat ik niet meer zo gedreven was als voorheen.’¹

Hij merkte ook dat hij dingen niet meer zo goed kon ophouden. Tot op de dag van vandaag moet Rossi Sr. ‘aan dingen worden herinnerd’, zoals zijn zoon het uitdrukt.

Hij zou nog twee jaar in de 500cc-klasse uitkomen, maar hoger dan een elfde plaats in het wereldkampioenschap kwam hij niet. Eind 1982 crashte hij op zijn Marlboro Yama-

ha YZR500 op het circuit van Imola, precies in de Villeneuve-bocht, met een snelheid van 250 kilometer per uur. Hij wist dat zijn tijd erop zat. ‘Ik lag een halve dag in coma, maar dokter Costa verrichtte een van zijn wonderen en redde mijn leven. Het was tijd om te stoppen.’²

Costa is een Italiaanse arts en oprichter van de Clinica Mobile, die tot de dag van vandaag naar Grand Prix-races afreist om gewonde coureurs te behandelen. Costa heeft door de jaren heen de levens en carrières van talloze coureurs gered. Volgens velen verricht hij wonderen. Elk seizoen voert Clinica Mobile in de drie verschillende race-klassen zo’n drieduizend behandelingen uit. Costa redde Graziano’s leven en zou later ook zijn zoon bijstaan in het uur van zijn grootste nood. Over het ongeluk van Graziano zei Costa: ‘Hij was dood. Graziano Rossi stierf in die hoek. Omdat het zo’n gevaarlijke bocht was had ik er uit voorzorg een arts gestationeerd. Die was binnen enkele seconden bij hem en begon meteen met reanimeren.’³

Graziano overleefde, maar zijn racecarrière was voorbij. Don Morley: ‘Eerst veroorzaakte hij die vreselijke crash in de rally-auto, waarbij hij door hoofdwonden bijna overleed. Toen hij later op het circuit van Imola weer hoofdletsel opliep, kreeg hij te horen dat zijn leven voorbij zou zijn als hem dit nog één keer zou overkomen. Hij had geen andere keus dan te stoppen. Maar zonder die verwondingen denk ik dat Graziano vrijwel zeker wereldkampioen was geworden.’

Maar wat ging Graziano met zijn tweede leven doen? Hij was 28 jaar toen hij stopte met racen en had nog een heel leven voor zich. Zo nu en dan reed hij voor de aardigheid in rally-auto’s, maar de meeste tijd concentreerde hij zich op zijn gezin en op de opvoeding van zijn jonge zoon, op wie hij erg trots was. ‘Na zijn herstel van het rally-ongeluk

kwam Graziano naar de paddock om zijn zoontje te laten zien,’ zegt Morley. ‘Hij was enorm trots op hem. Natuurlijk wist toen niemand van ons wat die baby later allemaal zou bereiken. Ik herinner me dat Graziano me begroette als een verloren gewaande vriend en ik nam enkele foto’s van hem, terwijl hij trots zijn zoontje vasthield. En dat zoontje was Valentino Rossi.’

De universiteitsstad Urbino, met zijn typisch middeleeuwse vestingmuren, ligt in de regio Marche in het midden van Noord-Italië, zo’n veertig kilometer ten zuidwesten van Tavullia. Door de ontspannen, elegante en culturele sfeer is het een van de aangenaamste steden van Italië. De stad staat op de Werelderfgoedlijst van Unesco en was de geboorteplaats van de befaamde renaissancekunstenaar Rafaël. Op 16 februari 1979 werd Urbino de geboorteplaats van iemand die op een geheel andere manier was voorbestemd voor roem en grootsheid.

Valentino kwam in Urbino ter wereld, vier maanden voordat zijn vader zijn eerste 250cc Grand Prix won. Veel mensen dachten dat Graziano en Stefania de naam voor hun eerste kind hadden gekozen omdat hij twee dagen na Valentijnsdag werd geboren, maar dat was niet het geval. Graziano’s eerste crossmotor werd gebouwd door zijn beste vriend Valentino. In hun jeugd waren ze onafscheidelijk en hadden ze bijbaantjes om hun motorcross-hobby te kunnen bekostigen. Op achttienjarige leeftijd verdrong Valentino in de Adriatische zee; Graziano was er helemaal kapot van. Hij nam zich voor dat als hij ooit een zoontje zou krijgen, hij hem naar zijn jeugdvriend zou vernoemen.

Graziano Rossi is een begenadigd mens. Zijn innemende karakter – sociaal, zelfverzekerd, relaxed en slim, of dat nu

aangeboren was of aangeleerd – was zijn grootste bijdrage aan het latere succes van Valentino, meer nog dan alles wat hij hem bijbracht over de kunst van het motorrijden. Net als zijn vader gaat Valentino makkelijk met mensen om, is hij charmant en heeft hij een vrolijke kijk op het leven. Hij kon daardoor beter omgaan met de onvermijdelijke teleurstellingen in de racerij en met de continue druk van de wereldfaam.

Graziano vertoonde ook een excentrieke, hippie-achtige kant in zijn gedrag. Als vader van de grootste coureur aller tijden reed hij in zijn BMW-stationwagen door heel Europa om zijn zoon te zien racen. Graziano vond het niet nodig om in vijfsterrenhotels te overnachten. Hij ronkte liever in zijn BMW, die hij op de paddock mocht parkeren. Hij weigerde zelfs om in het miljoenen kostende motorhome van zijn zoon te verblijven. ‘Ik stapte in mijn auto, en sliep erin als ik op mijn bestemming was,’ zei hij om zijn excentrieke gedrag te verklaren. ‘In mijn BMW-stationwagen had ik alles wat ik nodig had voor een goede nachtrust. Ik sliep op mijn matras achterin net zo lekker als in elk ander bed.’⁴

Na zijn harde val op het circuit van Imola werd Graziano's hoofd in het ziekenhuis kaalgeschoren. Hij nam zich voor zijn haar te laten groeien en niet meer naar de kapper te gaan. Toen Valentino begon met racen was Graziano's haar zo lang dat zijn paardenstaart tot aan zijn middel reikte. Hij knipte hem pas af toen zijn zoon in 2000 wereldkampioen in de 500cc-klasse werd. Hij maakte daarmee zijn belofte aan Valentino waar. ‘Maar het was geen weddenschap,’ zei hij toen. ‘Het was meer een blijk van waardering en genegeheid.’

Dit was het karakter van de vader die zijn zoon door zijn kinderjaren zou leiden, en achteraf gezien had Valentino

Rossi niet in betere handen kunnen zijn. Het was zijn moeder Stefania die de *yin* aan Graziano's *yang* gaf. Terwijl zijn vader de excentrieke hippie uithing, was zijn moeder rationeler en ‘normaal’, de verstandige van de twee. Als landmeter voor de gemeente Tavullia hoopte ze dat haar zoon ingenieur of architect zou worden.

Door het grote verschil in karakter van zijn ouders creëerde Valentino een evenwichtige persoonlijkheid. Later zou hij dit contrast uiten door het beroemde zon en maan-ontwerp op zijn helm. Voor Graziano en Stefania zelf bleken de onderlinge tegenstellingen uiteindelijk te groot, en het paar zou scheiden in 1990, toen Valentino nog maar elf jaar oud was. Valentino ging bij zijn moeder in het dorp Montecchio wonen (waarschijnlijk omdat zij minder moeilijk deed dan zijn vader als hij te laat thuis kwam), maar hij bracht ook veel tijd door met zijn vader, die een huis had net buiten Tavullia, zes kilometer verderop.

De scheiding ging niet gepaard met ruzies, of latere trauma's. Cruciaal voor de elfjarige Valentino was dat hij niet het gevoel had zelf verscheurd te zijn of gevangen te zitten tussen een strijdend stel. Zijn ouders bleven goede vrienden en Vale was vrij om te komen en te gaan, zowel bij zijn moeder als zijn vader. ‘We waren eigenlijk allemaal blij,’ zei Valentino, ‘omdat ze nog steeds een goede verstandhouding hadden en dicht bij elkaar woonden.’

Over de scheiding vertelde Stefania tegen Rossi-biograaf Mat Oxley: ‘Ik denk dat hij alleen maar met me trouwde omdat hij in de war was. We ontmoetten elkaar op zo'n jonge leeftijd. Ik denk dat het daarom niet werkte.’⁵

Hoewel Valentino bij zijn moeder woonde, lag het echte ‘speelgoed’ bij zijn vader, en voor een jongen die opgroeide in het Grand Prix-wereldje was het sowieso een kwestie