



Il nuovo campione mondiale di motociclismo parla di se stesso

Agostini: il grande duello con Hailwood è appena iniziato

A 8 anni il giovane centauro guidava già l'auto del padre - Come si allena - Non ha imitato nessuno



Giacomo Agostini dopo il trionfo mondiale di Monza.

«l'Unità» chiede a Giacomo Agostini di parlare di se stesso, e siccome Agostini sono io, eccomi in trappola. «Non ti preoccupare, butta giù in modo semplice, come ti viene, la storia della tua vita di centauro», m'è stato detto, e in un primo tempo io credevo che fosse una cosa facile, ma adesso il pensiero che il tutto apparirà sul giornale complica la faccenda. Mi sento impacciato, incerto sul tono, sulla maniera di mettere nero su bianco. «Carta canta, sii sincero», m'ha detto mio padre e io cercherò di esserlo fino in fondo, di apparire per quello che sono.

Dunque, mi sento un ragazzo felice, felicissimo. Una settimana fa ho pianto di gioia per aver realizzato il mio sogno, per aver tenuto fede ad una promessa. Che giornata quella dell'11 settembre a Monza! Il sabato ero andato a letto alle 22,30 e mi ero addormentato verso la mezzanotte. Di solito prendo sonno immediatamente, appena sotto le coperte, ma per l'indomani era in programma la sfida con Hailwood e capite se vi dico che cominciavo ad essere emozionato. Infatti mi alzai alle 7,30, un'ora prima degli altri giorni. Ma questo è niente se penso al momento della partenza. Quando io guardo Hailwood e Hailwood guarda me, e lo scopro che pure lui è pallido. Però l'Honda del mio rivale parte subito e invece la mia M.V. rimane ferma. Sento il cuore che batte forte, temo di rimanere al palo, ma è un attimo perché alla seconda spinta mi trovo lanciato, pronto a recuperare il distacco iniziale. Respiro, sono a ridosso di Hailwood, lo raggiungo, lo supero e sento di potercela fare. Il resto è noto: mentre sono ormai lanciato, il mio avversario si ferma al box. È un attimo, ma è il titolo mondiale della classe 500 è mio. Non è più il caso di spingere e mi secca che dal box mi faccio il segno di diminuire l'andatura. So lo quello che devo fare! Rifletto e penso a mio padre e alla mia madre. Mi trovo in tribuna a vedermi, penso che dovrò regalarlo un ciclomotore a uno dei miei tre fratelli. «Se vinco a Monza — gli

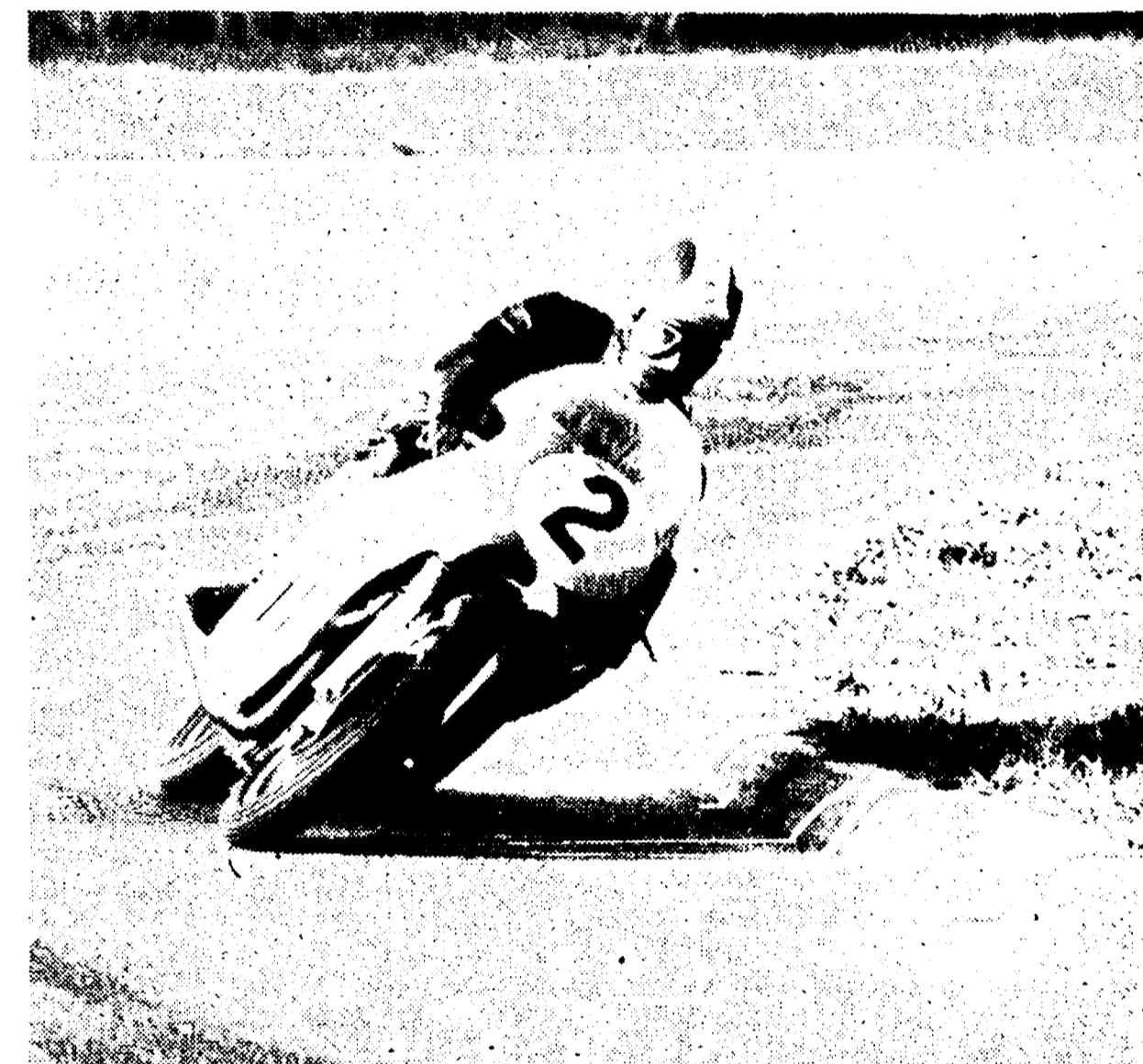
avevo detto — avrai il motorino». Dei quattro Agostini junior io sono il primogenito e non mi dispiace, anzi. Campione del mondo! L'indomani comperò tutti i giornali che riportano il mio nome su tutta la pagina. Sarà un vanitoso, ma la cosa mi fu immensamente piaciuta. Però quando leggo che Hailwood è stato schiacciato, dico fra me: «Non dovevano, Mike è un grande campione e andava rispettato». So bene cosa si prova quando la macchina si ferma e l'altra se ne va. L'anno scorso in Giappone ero nettamente in testa davanti a Redman nella corsa decisiva per il titolo mondiale della classe 500 e quando mi sentivo già «iridato» un incidente banale, un guasto all'accensione mi costrinse al ritiro. Tornai a casa amareggiato, per una settimana non toccai la motocicletta.

Per fortuna non mancano i rivale nelle corse in cui tutto fila liscio e la macchina non fa i capricci. La macchina che m'ha permesso di conquistare il campionato del mondo è una tre cilindri M.V. Agusta di 420 cc. che sviluppa 1.200 orari, una macchina che non si ferma mai, è eccezionale. Di più non posso dire: svelerei i segreti del mestiere. Ma è chiaro che se ho vinto la battaglia decisiva di Monza il merito non è soltanto mio, anzi devo ringraziare il conte Domenico Agusta che mi ha dato fiducia e gli ottimi tecnici del reparto corse. E sono d'accordo con quanto ha scritto l'Unità, cioè che il bello, il difficile comincia adesso. Ho battuto Hailwood, e perciò è scontato che l'anno prossimo l'inglese e la Honda impiegheranno tutte le loro forze per battermi nella rivincita. Con Hailwood disputerò gare «impaccate»: una volta vincerò io e l'altra lui. Sarà un duello incerto. Mike Hailwood è più esperto di me, conosce meglio i circuiti, ma se fino allo scorso anno mi sentivo inferiore, adesso penso di averlo raggiunto, di poterlo battere da pari a pari. Lui ha certe qualità, io ne ho altre. Naturalmente non potrò dormire sugli allori. Anche un centauro ha la sua vita di atleta, i suoi allenamenti, i suoi sacrifici. Mi alzo alle 8, faccio colazione e poi vado al campo sportivo per una serie di esercizi ginnici, salti, corse, eccetera. Molto utili in questo senso, sono stati i consigli del dottor Quarenghi, il medico dell'Inter.

L'allenamento prosegue in motocicletta per provare, correggere e perfezionare le varie posizioni. Passando dalle piccole alle grosse cilindrate molte cose cambiano. Prima bastava un colpo per inclinare la macchina, adesso bisogna lavorare di gambe e di corpo per tenerla decisa. Mi alzo alle 8, faccio colazione e poi vado al campo sportivo per una serie di esercizi ginnici, salti, corse, eccetera. Molto utili in questo senso, sono stati i consigli del dottor Quarenghi, il medico dell'Inter.

L'allenamento prosegue in motocicletta per provare, correggere e perfezionare le varie posizioni. Passando dalle piccole alle grosse cilindrate molte cose cambiano. Prima bastava un colpo per inclinare la macchina, adesso bisogna lavorare di gambe e di corpo per tenerla decisa. Mi alzo alle 8, faccio colazione e poi vado al campo sportivo per una serie di esercizi ginnici, salti, corse, eccetera. Molto utili in questo senso, sono stati i consigli del dottor Quarenghi, il medico dell'Inter.

L'allenamento prosegue in motocicletta per provare, correggere e perfezionare le varie posizioni. Passando dalle piccole alle grosse cilindrate molte cose cambiano. Prima bastava un colpo per inclinare la macchina, adesso bisogna lavorare di gambe e di corpo per tenerla decisa. Mi alzo alle 8, faccio colazione e poi vado al campo sportivo per una serie di esercizi ginnici, salti, corse, eccetera. Molto utili in questo senso, sono stati i consigli del dottor Quarenghi, il medico dell'Inter.



A cavallo della MV 500, Agostini affronta con bello stile una curva.

Il giudizio di un campione di ieri: LORENZETTI

«Sarà grandissimo fra un paio d'anni»

Però dovrà essere umile e non commettere errori di valutazione



Enrico Lorenzetti campione mondiale nel '52 (classe 250)

«Mi si chiede un giudizio su Giacomo Agostini e devo fare una premessa: sono fuori dall'ambiente motociclistico da parecchi anni, o meglio non vi più fra i motori perché appena terminato il periodo agonistico mi sono dedicato ad un lavoro tutto diverso. E, comunque, aderisco alla richiesta de l'Unità nel ricordo di uno sport che mi ha procurato parecchie soddisfazioni e che qualche volta mi riporta ai bordi dei circuiti come spettatore. Dirò anzitutto che il mio motociclismo, il motociclismo di vent'anni fa era assai diverso da quello di oggi allora le maggiori marche italiane, Guzzi, Gilera, M.V. e Mondial, erano seriamente impegnate in difesa di interessi sportivi e commerciali. Il successo degli anni cinquant'anni aveva un volto, una ragione. L'equilibrio dei valori in campo data vita a una gara incertissima, molto combattuta. Con me correvano i Pugani, Muselli, i Ruffo, gli Ambrosini, i Banditola e i Graham. Duke e molti altri, alcuni dei quali — pur troppo — hanno pagato con la vita il loro amore verso lo sport preferito e ogni corsa era una specie di lotteria in cui vinceva uno o un giorno l'altro. Adesso le cose sono cambiate. Accanto a due-tre corridori che possono esprimere le loro doti in sella ad una vera motocicletta da competizione, ne abbiamo cinquanta che corrono in bicicletta. E pertanto i confronti scendono e i risultati sono scontati in partenza. Qui sta il problema, qui bisogna trarre la giusta d'uscita per uno sport tanto popolare. Altrimenti l'interesse della folla scade, e la crescita dei campioni viene limitata, anzi soffocata. «Quale via d'uscita? Non è facile dare consigli, o meglio tutto è in relazione ad un ritorno totale delle marche all'attività sportiva. Alcune possono

compiere questo sforzo, altre meno, però nessuno potrà negare che gli interessi sportivi hanno un profondo legame con quelli commerciali. Certo, è un problema da discutere ad alto livello, una questione che investe la nostra struttura economica. I giapponesi, insomma, hanno aiutato maggiormente i piloti di casa nostra, fare a meno di ricorrere agli stranieri, per esempio. E non dico questo per spirito di campanile. Diversamente i nostri isolati, esposti a rischi altissimi e a ben scarse compensazioni, una volta o l'altra si stancheranno di ricattare dalle corse le sole spese, quando le ricavano. Per riuscire nel motociclismo occorre un notevole spirito di sacrificio, una grande volontà, una grande passione, ma senza aiuti non si può andare avanti. Agostini, in questo senso, ha avuto fortuna, una fortuna meritata, ma chi può dire che non esistono altri ragazzi in grado di emulare se avessero a disposizione una vera macchina da competizione? Fatta la lunga, ma doverosa premessa, eccomi a Giacomo Agostini. Pur non conoscendolo da vicino (quest'anno l'ho visto una sola volta, e precisamente a Monza, il 12 settembre), devo dire che non si può arrendersi a tanto, al successo in un Tourist Trophy, oltre che al campionato mondiale, se un pilota manca di qualità naturali. Agostini s'è adattato in breve tempo e brillantemente alle grosse cilindrate e solo un pilota molto dotato, in possesso della vera stoffa del campione, potrà riuscire. Una carriera fulminea e assai promettente. L'esperienza farà il resto e si aggraziano non commettere errori di valutazione, se si manterrà sufficientemente umile e cosciente, fra un paio d'anni potremo contare su un grandissimo centauro. E Lorenzetti

Dietro la facciata

Occorre uscire dall'«impasse»

Una proposta: i campionati siano articolati nelle sole due classi 125 e 250

Per merito di Agostini e della M.V., il motociclismo italiano ha impedito all'industria giapponese di conquistare cinque titoli mondiali su cinque. È un fatto senza dubbio notevole: avesse vinto l'Honda di Hailwood saremmo retrocessi a zero; un fatto doppiamente importante se consideriamo che su una macchina italiana ha vinto un italiano, un ragazzo di appena 24 anni, una splendida promessa. E tuttora la supremazia dei nipponici rimane evidente. Non dimentichiamo che in Giappone, oltre all'Honda, fabbricano la Yamaka e la Suzuki e che queste tre marche corrono con un obiettivo ben preciso: la conquista dei mercati. In parte hanno già raccolto i frutti di quanto è stato seminato e altri ne raccoglieranno.

È noto? Noi siamo ridotti al ruolo di spettatori, o pressappoco. Guzzi e Gilera hanno ormai seppellito il loro glorioso passato; tace la Mondial, tace la Morini e le uniche Case ancora sulla breccia in campo agonistico (ma con un programma ridotto) sono la Benelli, la M.V. e l'Aermacchi. Poco, troppo poco per resistere alla concorrenza. È un discorso tecnico, lo sappiamo; un discorso che non riguarda solo la pigrizia di certi industriali ma tocca anche vertici più alti dove si finge di non capire cosa sta dietro la facciata degli sport motoristici, anche se governo e CONI si sentono poi in dovere di complimentarsi con Scarfjotti e Agostini, i trionfatori delle due giornate mondiali. Sì, gli industriali hanno buon gioco a lamentare una situazione tut-

ta insostenibile. La Federazione motociclistica italiana ha preso una bella iniziativa con l'istituzione della classe 60 per i giovani, ma ben altro resta da fare. Bisogna uscire, in un modo o nell'altro da questa impasse. L'ultimo G.P. delle Nazioni ha interessato il pubblico solo per Agostini: gli altri italiani in gara erano dei bravi centauri costretti a rischiare la pelle per piazzamenti modesti. Con giusta ragione, dunque, si parla di concentrare le corse in un paio di classi, un provvedimento che favorirebbe marce e piloti e ridurrebbe i programmi, troppo lunghi e costosi. In passato non sono state forse abolite le classi 1000 e 750? Ebbene, oggi i vari campionati nazionali ed internazionali potrebbero articolarsi nelle classi 125 e 250 senza danno alcuno in campo sportivo e commerciale, tenuto conto che le grosse motociclette sono un lusso, che i guidatori delle grandi cilindrate provengono dalla 250 (vedi Agostini e Hailwood) e che tutti gli altri possono misurarsi nella categoria più adatta ai loro mezzi, la 125. Dovrebbe essere la Federazione internazionale a rompere con le vecchie strutture, ma non osiamo sperare tanto. L'occasione, invece, si offre alla Federazione italiana, liberissima di rivoluzionare, di snellire un programma superato dai tempi. È una esigenza sentita da Paesi diversi e tanto meglio se il presidente Leto di Priolo sarà il primo dirigente a cogliere la palla al balzo. Abbiamo Agostini, un grande Agostini, ma non basta.

Gino Sala