

L'INTERVISTA. L'ex fuoriclasse del motociclismo spiega perché Biaggi&Co. sono i migliori

Parola di Agostini «Italiani bravi piloti perché c'è cultura»

Tre successi italiani nelle gare di esordio del motomondiale: Biaggi, Cadalora e Perugini. Il made in Italy sulle due ruote va sempre di moda. Come e perché: colloquio con Giacomo Agostini, il più grande di tutti i tempi.

STEFANO BOLDRINI

ROMA. Dici Giacomo Agostini ed è un po' come Fausto Coppi e il ciclismo, Raimondo D'Inzeo e l'equitazione, Vincenzino Maenza e la lotta greco-romana, Adriano Panatta e il tennis, un uomo, uno sport. Agostini è il motociclismo. Ha dominato la scena per tre lustri, il Giacomo, classe 1942, città madre Brescia, città di via Bergamo. Nessuno bravo come lui quindici titoli mondiali in sedici anni di carriera, dal 1961 al 1977. Epperò, è stato il migliore, ma non l'unico, che l'Italia ha sempre fatto un figurone sulle due ruote. Gli eroi di oggi, anzi di domani, sono Luca Cadalora, Massimiliano Biaggi, Stefano Perugini. Hanno sbancato l'autodromo di Shah Alam, in Malesia. Cadalora nella 500, Biaggi nella 250, Perugini nella 125. Non sappiamo se siamo ancora un popolo di eroi o di navigatori certo siamo un popolo di piloti. Agostini, in vacanza in Spagna, a Jerez de la Frontera (mare, sole quattro moto e pesce fresco, che cosa vuoi di più?) ci spiega il motivo.

Qual è il segreto della bravura dei centauri italiani?

Non ci sono segreti, ma fatti. Abbiamo grandi scuderie. Grandi piloti. Moltissimi autodromi. E poi c'è la cultura, che è un po' come le nsale nel Piemonte. Secoli di produzione e prodotto di qualità.

Il pieno di domenica ha fatto però ugualmente sensazione. Pochi precedenti e quasi tutti italiani. Come nel 1975, quando Agostini sbancò la 500, Walter Villa la 250 e Paolo Pileri la 125...

Giusto e sa perché? Perché i piloti italiani hanno continuità. Ci sono

state altre buone scuole. Penso agli americani quattro-cinque anni fa e agli inglesi verso la metà degli anni Ottanta. Però, quei campioni non hanno avuto eredi all'altezza.

Esiste una scuola di guida italiana?

Non esistono scuole. Esistono stili. E sono cose personali.

Incoerenza. Folla. Si usano spesso questi termini quando si parla dei piloti. Sono il famoso «qualcosa in più» che fa la differenza?

No, al contrario sono proprio quelli i limiti che non ti faranno mai vincere nulla. Piloti un po' matti sono sempre esistiti e non hanno mai conquistato nulla. Il loro traguardo era la caduta in un capotombolo e la corsa finiva. Però, non è la velocità che separa i confini tra prudenza e follia. Se corri a 300 all'ora, non cadi mai e vinci significa che sei bravo. Voglio dire che si può essere incoscienti anche a 150.

E il coraggio?

Il coraggio è un'altra cosa. Ti aiuta a vincere la paura.

Gli italiani sono i piloti più coraggiosi?

No, o meglio, non sono gli unici che sanno domare la paura. Che è una brutta bestia. Penso ai finlandesi: forse sono i più coraggiosi in assoluto.

Però non vincono come sanno fare gli italiani...

E infatti torniamo al discorso di partenza. Per conquistare un titolo mondiale occorrono ottimi piloti, moto perfette e cultura.

Si nasce campioni?

In un certo senso, sì. Il pilota ha

doti particolari, però deve lavorare bene per affinarle.

Si parla molto delle gare e poco degli allenamenti...

Già è vero, ma forse dipende dal fatto che l'allenamento di un motociclista non ha nulla di epico come in altri sport. Un ciclista si prepara pedalando centinaia di chilometri al giorno. I calciatori fanno il doppio allenamento. Maratoneti e nuotatori si sfiniscono il centauro, invece, può limitarsi ad un'ora di ginnastica al giorno e ad un'altra ora di corsa in moto. Quell'ora in sella, però, è molto importante.

Che cosa bisogna curare in modo particolare?

L'occhio. Bisogna abituarsi a gestire a trecento all'ora tutte le situazioni, anche quelle di maggior rischio.

Una volta («Panorama» del 12 agosto 1971) lei disse che «in moto si muore perché si dimentica il pericolo». Ma si dimentica davvero il pericolo?

Per vincere cerchi di non pensare alle cose brutte che possono capitarci quando guidi la moto. Ma che correre su due ruote sia rischioso, lo sai dal primo giorno che sali in sella.

Come si domina la paura?

Con la sicurezza. E poi facendo una specie di training autogeno.

Cerchi di convincerti che il pericolo esiste, che puoi morire, ma che a te non succederà mai.

C'è un momento in cui si mette da parte paura e pericolo?

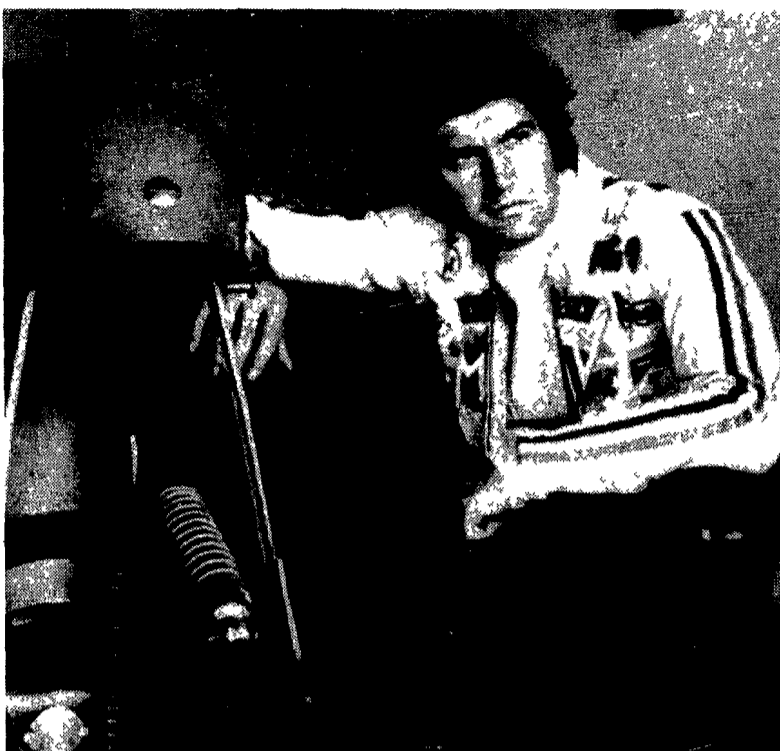
Sì ed è il famoso giro della morte che fai quando la gara è tirata. È senti aria di vittoria. Vai al massimo delle tue possibilità, stringi i denti, ti viene la pelle d'oca, c'è il vento che ti martella il casco, ma tu non dimmisci la velocità. In quel momento pensi solo a vincere.

Ci sono stati giri della morte nella sua carriera?

Eccome, anche se una delle doti che mi veniva riconosciuta era la prudenza. Forse, era meglio parlare di freddezza.

Qual è il pilota più grande dei nostri giorni?

Mah, credo sia Biaggi. Ha, come dire, un magico accordo. Grandi



Giacomo Agostini negli anni '70, quando dominava il campionato del mondo nelle varie classi.

Ansa

doti naturali. Una grande scuderia. Un team che stravede per lui e cerca di accontentarlo in ogni cosa. La tranquillità. Però anche Capriossi è un grande. Non ha ancora dato il meglio di sé.

Agostini come si troverebbe nel motomondiale di oggi?

È impossibile risponderle. Vede ogni sport ha una sua epoca e un suo campione. Agostini è stato il campione di trent'anni fa, Biaggi è quello di oggi.

Lei è stato anche pilota automobilistico: qual è la differenza tra moto e macchine?

La moto si cavalca. L'auto ti trasporta.

Come dire che nel motociclismo è ancora l'uomo che fa la differenza?

Sì. Anche in formula 1 il pilota ha la sua importanza, ma nel motociclismo resta la figura centrale.

Agostini, ha letto il libro «Lei e l'arte della manutenzione della motocicletta»?

No. Di che si parla?

Di questo strano rapporto tra il pensiero e la motocicletta, tra la cura dei particolari e la passione.

Non ci avevo mai pensato, ma credo che emerga una grande verità per vincere occorre avere molta testa.

Perugini, Rossi e Boscoscuro piccoli grandi centauri crescono

Bagni di champagne, tuffi, volontari o meno, in piscina a Kuala Lumpur per il cian italiano del motomondiale in grande euforia per la straordinaria giomata che ha visto salire sul gradino più alto del podio di ogni cilindrata un suo portacolori: Luca Cadalora nella 500, Max Biaggi nella 250 e Stefano Perugini nella 125. Se per Biaggi, autore della pole position e per tre volte consecutivo vincitore del G.P. di Malesia, il successo era praticamente dato per scontato, altrettanto non si poteva dire per Cadalora e tantomeno per Perugini, finora bollato come l'eterno secondo della minima cilindrata, incapace di agguantare un risultato più volte alla sua portata. Quest'ultimo, invece, è stato bravissimo a sfatare quella che stava per diventare una leggenda. E il successo acquista maggior valore, considerando che nella 125 c'è una folla di veri e propri kamikaze. C'è il campione in carica Hanschirica Aoki, c'è l'ex campione del mondo Kazuto Sakata. Non bisogna poi dimenticare del tedesco Rauldes. La vittoria di domenica potrebbe aver sbloccato definitivamente il ragazzo di Sutri, paese a qualche chilometro da Roma, su cui l'Aprilia ha puntato da due anni a questa parte tutte le sue chances. Difficile fare pronostici, soprattutto con Stefano, un pilota bravo quanto irruente, ma a tal punto da meritarsi l'appellativo di «cavallo bizzarro» affibbiatogli da quel grande campione, anche di saggezza, di Kevin Schwantz. Ma dietro l'angolo stanno emergendo nuovi giovani campioni. Valentino Rossi e Luca Boscoscuro hanno ben figurato al loro esordio in Malesia, soprattutto considerando la loro giovanissima età. Il sedicenne pesarese si è classificato sesto nella 125, il vicentino nono nella quarto di litro. Davvero niente male per due piloti che hanno già dimostrato, in prima battuta, di poter calcare la strada già percorsa da Loris Capriossi e Max Biaggi.

Ciclismo: l'Italia si candida per Mondiali '99

Piemonte Veneto Trentino Alto Adige ed Emilia Romagna hanno presentato alla Feder ciclismo italiana la candidatura per ospitare i Mondiali su strada del 1999.

Giro d'Italia Ammesse 19 squadre

Sono state ammesse al Giro d'Italia che partirà il 18 maggio ad Atene 19 squadre, ciascuna composta di 9 corridori. Ecco le squadre: Ecceles, Brescialat, Carrera, Blue Jeans, Panana, Vinavil, Refin-Mobilvetta, Gewiss, Playbus, Mg Technogym, Maupi-Gb, San Marco Group, Scngno, Blue Storm, Team Polti, Giaccai, Selle Italia, Ak-Gipiemme, Festina-Lotus, Saeco, Rostotto-Zg, Mobil, Kelme-Artiach, Mx Honda.

Pugliato, Rosi annuncia il ritorno sul ring

Da ten Gianfranco Rosi può tornare a combattere e scattata l'ordinanza di sospensione emessa dal Consiglio di Stato della sospensione della squalifica per doping di due anni. «Sono pronto a tornare, voglio il mondiale», ha detto Rosi che il 5 agosto compirà 39 anni e quindi non potrà più combattere in Italia, ma dovrà farlo all'estero.

Calcio, Inter deferiti Moratti e Prisco

Il presidente e il vicepresidente dell'Inter, Massimo Moratti e Giuseppe Prisco, sono stati deferiti dal procuratore federale della Figg agli organi di giustizia sportiva per le dichiarazioni rilasciate sull'operato dell'arbitro Trentalanga dopo la partita Inter-Fiorentina.

L'Enalotto diventa «elettronico»

L'Enalotto che proprio in questi giorni sta passando dalla gestione Com a quella della Sisal Sport da ieri è passato all'automazione elettronica delle giocate.

Surf, Australia Gara fra le onde: giovane disperso

Un giovane di quindici anni disperso e una cinquantina di concorrenti feriti e questo il bilancio di una disastrosa edizione del campionato australiano di surf life saving (salvamento su surf) disputato nonostante altissime onde cicloniche in Costa d'Oro.

CABARET

Il meglio della comicità italiana in videocassetta

Paolo Rossi in
recital

in edicola separatamente da l'Unità a lire 18.000



l'Unità
INIZIATIVE EDITORIALI