

MOTO E CORSE – GLI ANNI SETTANTA

Raccontati da *Giacomo Agostini, Mario Lega, Nico Cereghini,*

Roberto Gallina

Coordinatore *Luca Delli Carri*

LUCA DELLI CARRI

Oggi non siamo qui tanto per presentare il mio libro "Matti dalle gare", quanto per descrivere come si correva e si viveva la moto da corsa negli anni Settanta. Per farlo abbiamo invitato quattro ospiti. **Nico Cereghini**, pilota di successo e poi comunicatore della moto, non solo giornalista e personaggio televisivo, ma uomo che in televisione ha dato un'immagine a chi ama veramente la moto. **Mario Lega**, campione del mondo della 250, grande figura perché è riuscito con le sue forze, senza appoggi, ad arrivare alla vetta del mondo partendo da una piccola città come Lugo di Romagna.

Poi **Roberto Gallina**, l'artefice di quella primavera tricolore che tra fine anni Settanta e inizio anni Ottanta ha portato all'Italia due titoli mondiali, nonché una messe di vittorie, grazie alle Suzuki 500 a due tempi preparate da Gallina e dai suoi uomini, e a piloti che ci sapevano fare, come Lucchinelli e Uncini, diventati campioni del mondo, oltre a Virginio Ferrari e a Graziano Rossi. Infine **Giacomo Agostini**, le cui imprese, con la notorietà che ne è seguita, hanno dato una nuova immagine allo sport motociclistico.

NICO CEREGHINI

Il libro di Delli Carri è bellissimo! Di solito non mi spreco in complimenti ai giornalisti, ma leggendo il suo libro, in particolare le interviste ai piloti, si coglie davvero la loro personalità, il loro modo di parlare, sembra di averli davanti. In particolare l'intervista a Virginio Ferrari è straordinaria; è il pilota prolisso, che deve spaccare il capello in quattro, ne viene fuori tutta la personalità. E' molto interessante perché i risultati sportivi sono quelli che sono, naturalmente, ma conoscere il personaggio dà una dimensione molto più umana, molto più vicina.

Io immeritatamente sono qui perché, al contrario di un campione del mondo come Lega o di un sedici volte campione del mondo come Agostini o di Gallina, che non solo è stato un grande manager, ma anche un grande pilota, ad esempio con la Paton bicilindrica a quattro tempi, io, dicevo, quando ho iniziato a correre ero un giornalista, provavo le moto per Motociclismo. Per me le corse sono state un hobby, mi piaceva guidare, e l'ho fatto solo per il piacere di guidare, non avevo la competitività di questi ragazzi, non perché andassi più piano – anzi, andavo molto più forte di loro! – ma il punto è che non avevo la stessa grinta.

Ricordo per esempio Virginio Ferrari sulla linea di partenza; aveva una serie di riti al cui paragone quelli di Valentino Rossi fanno ridere. Virginio era un groviglio di nervi terribile, si inginocchiava di fianco alla moto, poggiava la testa sul serbatoio e lì rimaneva in concentrazione massima tutto teso come

una molla, a volte dopo essere stato chiuso nel camion ad ascoltare la musica a manetta per dieci minuti, sembrava drogato! Non lo era, ma dava l'impressione di esserlo, e quando ci si lanciava dopo il "Via!" – si spingeva allora, era dura – noi tutti mettevamo il piede sulla pedana e poi scavallavamo con la seconda gamba, mentre lui si scaraventava orizzontale sulla moto ed era una bomba.

Dò la parola a Roberto Gallina che di noi è il pilota più anziano, correva già negli anni Sessanta; può raccontarci cosa è cambiato da allora al decennio successivo. Gli anni Settanta sono stati irripetibili e straordinari per tanti versi, con l'evoluzione del mercato indotta dalle nuove proposte giapponesi – la Honda 750 Four, poi la Kawasaki – e con le case italiane pronte a rispondere. Un decennio di grandissimo fermento, in particolare nelle moto di serie, ma nelle corse, Roberto, cos'è cambiato per voi piloti, oltre le tute che da nere sono diventate colorate, il casco che da scodella è diventato integrale? Di colpo l'ambiente delle corse è diventato molto più ricco, molto più professionale, non ricco di denaro, ma di fermento, di possibilità.

ROBERTO GALLINA

Forse già dal '68 – non a causa di eventi politici! – qualcosa è cambiato e bisogna darle merito ad Agostini. Quando Agostini ha iniziato a vincere tutte quelle gare le fidanzate hanno cominciato ad andare alle corse, portandosi dietro il ragazzo, per cui ad esempio avevi l'autodromo di Modena strapieno, con 40-50 mila persone. Noi potevamo competere con Agostini in corsa, ma non in termini di immagine, per quello che grazie alla MV e ai suoi successi lui si era costruito.

Dopo che Moto Guzzi, Mondial e Gilera nel '57 avevano abbandonato le competizioni, delle grandi Case italiane era rimasta solo la MV. Ciò aveva favorito l'emergere della notorietà di singoli piloti, mentre si era un po' affievolita quella delle Case.

C'erano i piloti inglesi, così bravi, che venivano ogni tanto a correre in Italia, come Mike Hailwood o Phil Read, che avrebbero potuto battere Agostini e che comunque competevano con lui. Ma le marche si erano fermate e il motociclismo in quel periodo ha ripreso grazie al personaggio Agostini, che ha dato un po' di vantaggio anche a noi perché il nostro motociclismo "dei secondi", lui in quel momento era sempre il primo, era povero, non c'era niente. Non c'erano grosse possibilità di fare le corse: la casa era una, o correvi con quella ...

La Benelli aveva mantenuto la posizione di casa costruttrice, però non era florida come la MV, per cui in quel periodo, a fine '68, è cominciata una storia nuova, con l'immagine di quel ragazzo che vinceva, che ha vinto praticamente tutte le corse. E' venuto a correre contro di noi, prima in salita e qualche volta ci ha battuto – io vincevo in salita, lui si è inserito – poi è arrivato negli Junior perché i Gran premi erano pochi, se ne faceva uno in Italia, le altre erano tutte gare per piloti di seconda categoria.

Ho vinto un campionato Cadetti, lui è arrivato al campionato Cadetti, si è fatto vedere, poi è arrivato negli Junior, ha cominciato a vincere, e di lì è passato di categoria, nel '63, e nel '68-'69 è diventato un personaggio. In quel periodo il motociclismo è cambiato, grazie ad Agostini e grazie anche

all'idea dei romagnoli, degli amici della "Temporada" romagnola, che ha favorito l'affermarsi di alcuni piloti come "personaggi".

C'erano piloti che potevano battere Agostini, come Pasolini, che pure era divenuto un personaggio, o Saarinen, e altri che potevano competere con lui. Così, negli anni Settanta il motociclismo ha smesso di avere alti e bassi, un po' si vendono le moto e un po' non si vendono più, un po' tutti vanno in moto e un po' non ci vanno più. Allora è iniziato un nuovo periodo di crescita e di popolarità del motociclismo.

NICO CEREGHINI

Roberto hai messo giustamente l'accento su Agostini, sul traino delle sue straordinarie vittorie. Agostini recitava anche in alcuni film, terribili, però faceva dei film; Valentino Rossi oggi non è famoso quanto lo era Agostini. Agostini aveva dietro nugoli di ammiratori e ammiratrici, doveva scappare negli alberghi. Lo vedevo, lo odiavo perché vinceva troppo, era antipatico ... adesso è migliorato! Lo odiavamo un po' troppo perché era troppo vincente però, Roberto, c'è un altro aspetto altrettanto importante.

Sul finire degli anni Sessanta alcune case italiane stavano prendendo coraggio, avevano mezzi, avevano progetti nel cassetto. Sono nati i Laverda bicilindrici, i Ducati bicilindrici stradali, le Guzzi V7, prima la "Zuccona", la V7 Special, poi la V7 Sport. Allora non c'era solo un bel pilota che faceva amare il motociclismo, anche l'industria spingeva forte.

Ora cedo la parola a Lega, che è di Lugo di Romagna, il paese di Francesco Baracca. Lega nei primissimi anni Settanta si presentò nel campionato Junior con una Yamaha bicilindrica due tempi (ancora adesso lo odiano in tanti perché si correva con le Aermacchi Ala d'Oro 250) il che pure dimostra che c'era un nuovo fermento.

Non bastavano più i ferrivecchi riciclati da tutti i piloti, come le Ala d'Oro che andavano avanti fino allo sfinimento; stavano arrivando mezzi differenti e l'escalation è giunta fino alle 500 RG della Suzuki nel '76 per i privati. Un fermento che nelle gare per le moto di serie e nelle corse vere ha fatto di quegli anni, anni straordinari.

Lega, ora raccontaci come sei arrivato su quella moto così superiore agli avversari, come ti sei sentito quando li hai battuti facilmente.

MARIO LEGA

Sono contento che Roberto abbia messo in risalto la categoria Junior perché lì correavamo insieme anche se io ero "cadetto" con Otello Buscherini e lui era già fra i più famosi piloti della 250, con il compianto Bergamonti e tanti altri piloti.

Riguardo alla Yamaha, io ho fatto mia un'idea che non era mia. Purtroppo l'ideatore di questa nuova idea, Guido Fabiani, un grande appassionato di Bologna è morto proprio ieri. A Bologna c'era Tartarini, della Italjet, che importava le Yamaha. Importò un modello di ogni cilindrata: un 125 che non si poteva vendere, un 250 che non si poteva vendere e le 350 che avrebbe venduto normalmente al pubblico.

Tartarini le importò e le immatricolò. Guido Fabiani acquistò la 250, la fece omologare dal Motoclub Ruggeri di Bologna, fece la prima gara e cadde, a

Imola. Avendo un'azienda da mandare avanti vide che non poteva farsi male per non danneggiarla. Comprai la moto e disputai le gare di qualifica, necessarie per accedere alle tre finali del Campionato Cadetti; nella prima ebbi un problema, nella terza e ultima, decisiva, a Treviso, la moto funzionò e si vide il potenziale.

In una gara a Pesaro, quando la moto fumava come una ciminiera, Zanzani mi prese in giro un bel po' perché «avevamo affumicato tutta Pesaro». Poi Luigi Anelli, che era un pilota di livello nazionale e un buon preparatore, mi mise a posto la moto: non fumava più di tanto ... e spingeva! Disputai la prima finale a Monza, dove si accorsero che la moto era troppo superiore e mi fecero un reclamo.

Tutti i piloti decisero di non correre affermando che la moto non era regolare; ma la moto era stata omologata, neanche da me, come ho detto. Il regolamento diceva che la casa avrebbe dovuto venderne 200, loro dicevano in Italia non ce n'erano 200, ma una sola. Ma in tutto il mondo la Yamaha ne aveva vendute ben più di 200.

Per farla breve, uscii dal paddock, c'erano degli svizzeri quel giorno e in Svizzera la moto era venduta normalmente. Presi uno svizzero, gli dissi «Vieni dentro con la tua moto, ti do il pass per il paddock» e permisi ai commissari di misurarla, di vedere che la mia era effettivamente uguale a quella che andava per strada.

Vinsi, come hai detto tu, le tre finali, battendo le Aermacchi di Cavalli e Altrocchi e fui subito bollato come pilota che "vinceva per la moto superiore". In realtà dopo, quando passai professionista, feci delle cose abbastanza buone con la classica Yamaha che tutti potevano acquistare.

NICO CEREGHINI

Bravo Lega, poi hai vinto un titolo importante con la Morbidelli 250.

MARIO LEGA

Sì ... sono un campione del mondo atipico! Non sono tanto bravo, non sono un campione di classe pura. Mi reputo come Virginio Ferrari, un buon pilota, anch'io appassionato di cultura fisica, con l'attenzione a stare in regola. Non un talento come Lucchinelli, che però sciupa il suo talento andando a letto tardi, che so, bevendo, facendo altre cose. Quindi lui che sarebbe un 100 pulito rende 80. Io non sono un 100 però sono sempre a punto e rendo 80, quindi io e Lucchinelli sembriamo bravi uguali, ma non è vero perché lui sarebbe molto più bravo.

Quindi, con la Morbidelli continua la mia favola perché in Austria, Pileri - che era il pilota ufficiale della Morbidelli - si ruppe un braccio, dovendo star fermo tre gare.

A quel punto, lo sponsor decise che sarebbe stato meglio far girare la moto ugualmente perché uno stop di tre gare non era conveniente; Pileri fece il mio nome. E' stata una fortuna perché quell'anno stavo per smettere di correre, dato che non avevo nessuna moto, nessuno sponsor, niente di niente.

NICO CEREGHINI

Neanche la SIP?

MARIO LEGA

La SIP ce l'avevo: lavoravo e correvo, facevo entrambe le cose. All'inizio del '77 stava passando l'inverno e si affacciava una stagione che per me non avrebbe dovuto esserci, ma continuai ad allenarmi ... senza sapere perché. Facevo fatica: correvo a piedi, mi allenavo con i pesi e mi dicevo: «Chi te lo fa fare?». Però mi risposi: «So fare solo questo e continuo a farlo».

Quando mi chiamarono, per fortuna, ero pronto e resi subito abbastanza bene: esordii a Imola nelle due categorie, 250 e 350, con due secondi posti, uno poteva essere anche un primo però non ci credetti a sufficienza. Dopo le tre gare di prova Pileri guarì e ritornò. Mi correggo, ho detto: "dopo tre gare" però feci anche la quarta, perché era ad Abbazia, era vicino, dissero: «Va beh, tre o quattro le facciamo tutte e quattro».

Andammo tutti due e vinsi; con quella vittoria andai in testa al campionato del mondo. A quel punto non ebbero più il coraggio di licenziarmi.

NICO CEREGHINI

Questo è Lega. Forte eh! ... Anche se con le pagelle dei piloti che ora fai per la *Gazzetta dello Sport* ti stai tirando addosso un sacco di guai!

Tornando agli anni Settanta, c'era grande fermento sul mercato, con l'arrivo della Honda 750 a fine '69, la prima con il freno a disco davanti che uno a guardarla diceva: «Come fa a frenare con quel disco lì?». Eravamo abituati al tamburo, il disco era un oggetto misterioso.

Poi la Kawasaki e poi appunto Laverda, Ducati e Guzzi con le corse di serie. Ma anche di corse per moto da Gran Premio se ne facevano tante internazionali importanti in Italia. Oggi quando ad Agostini dico: «Tu hai vinto 122 corse contro 56 di Valentino», lui si arrabbia un po' dicendo: «No, ne ho vinte molte di più» e ha ragione.

Oggi si vincono soltanto le prove del mondiale, ma Agostini faceva tante altre gare internazionali. Vinse a Daytona per esempio nel '74, tante gare belle e anche Gallina le ha fatte. Insomma, si correva molto di più e si soffriva anche di più e si faceva una gran fatica.

Gallina ci può aiutare a capire come mai gli anni Settanta sono stati straordinari, ma anche molto sanguinosi; è un aspetto importante di quel periodo, abbiamo avuto un sacco di vittime.

Lega citava Buscherini, ma allora gli incidenti sono stati tantissimi, a Monza Saarinen con Pasolini e subito dopo Chionio, Colombini e Galtruccio e poi Otello Buscherini e Paolo Tordi al Mugello nel '76. Insomma, c'erano molti, troppi incidenti anche e soprattutto nel mondiale. Forse i "2 tempi" ad altissime prestazioni non erano ancora capiti e conosciuti da tutti, c'erano problemi di lubrificanti, mi pare, non so, si diceva questo. Tu Gallina che sei stato non solo pilota, ma anche preparatore, come spieghi questo fenomeno così terribile?

ROBERTO GALLINA

Certamente un 500 quattro cilindri a due tempi ha grossi problemi. Faccio un

po' fatica a tornare su questi argomenti ... a Monza nel '73 sono partito in testa e sono stato superato da quattro piloti per una ragione abbastanza anomala. Il motore ha cominciato a perdere colpi e siccome c'è il curvone, che si faceva a quel tempo a 220 allora, ho tirato su la testa perché non ero molto convinto di entrare dentro con il motore che faceva "pap-pap".

Ho visto quel che è successo nell'incidente; si è detto che poteva essere stato un grippaggio del motore, il "2 tempi" aveva questi problemi e un 500 tanto di più, anche se in effetti in un 500 a quattro cilindri quando grippa un pistone gli altri continuano a spingere, non si blocca come può succedere con un motore a due cilindri o a un cilindro.

Se ora vogliamo ricordare la storia della nostra squadra, a metà anni Settanta ero concessionario della Suzuki. Nel 1975 avevo avuto un premio come buon venditore e sono andato in Giappone insieme a un gruppo di concessionari.

Tutti sono andati a vedere Kyoto e altre città turistiche, io sono andato a vedere il Reparto corse, ho avuto un primo approccio con uno dei dirigenti, l'ingegner Ase, e gli ho detto: «Vorrei diventare gestore del vostro reparto corse in Europa». Questo ha sgranato gli occhi: «Come vuol fare?». I giapponesi fanno sempre delle espressioni sia vocali che fisionomiche un po' strane ... poi nel giro di poco tempo ci siamo riusciti.

Per mettere a punto il "2 tempi" ero in Giappone tre mesi all'anno, durante l'inverno, per capire tutte le difficoltà. Abbiamo poi avuto un bel supporto dalla Fiat Lubrificanti che si era messa a fare olio per le moto, "Olio moto 2T". Da Villastellone sono arrivati al mio reparto corse dei tecnici molto bravi; abbiamo cominciato a provare i motori, hanno fatto un lubrificante che è stato venduto poco per le moto di serie, ma è stato utilizzato da quasi tutti i reparti corse in quel periodo. La tecnica, diciamo la chimica, in quel caso ci ha aiutato parecchio ad arrivare ad una soluzione.

Poi, mentre stavano sviluppando notevoli prodotti, è arrivato un dirigente dalla De Rica (pomodori) e mi ha detto «Gallina quante navi di olio da moto pensi si possano vendere?». Gli ho detto: «Io metto il vostro marchio sulla moto, non so bene quanto ne possiate vendere». «Allora non ci interessa». Da Natale a Santo Stefano, ci ha lasciato senza quel bell'appoggio, per fortuna abbiamo trovato altre soluzioni e siamo andati avanti lo stesso. L'aneddoto mostra l'interesse tecnologico che la motocicletta ha suscitato negli anni Settanta, tanto da attirare anche aziende di tutt'altri settori, come la Fiat Lubrificanti.

NICO CEREGHINI

Bene, Roberto, ricoinvolgo Lega. Ricordo quel terribile Mugello '76, quella volta ci furono circa novanta cadute. Avevo il numero 77 nella classe 500, Paolo Tordi aveva il numero 77 nella 350 quando si è ammazzato nella gara prima della mia. Siccome sono caduto anch'io subito per grippaggio di tre pistoni su quattro, alla fine del primo giro, proprio alla San Donato, mia sorella che era a vedere la gara è andata a cercarmi in infermeria e le hanno detto: «Mi dispiace, ma il numero 77 è morto». Non erano molto professionali, ma quel giorno c'erano state molte cadute per grippaggio, mi ricordo che se ne parlò a lungo. Anche Buscherini cadde all'Arrabbiata 1 per

un grippaggio. Insomma, si grippava molto e si cadeva molto.
Qual'era la concezione del rischio per un pilota? Tu Lega hai detto che hai vinto anche ad Abbazia, forse la pista più pericolosa dell'universo su una scogliera, rocce di qui, muretti e mare dall'altra parte: piste pericolose, protezioni scarse, caschi da ridere. Viste oggi sembrano delle follie pure. Qual era la concezione del rischio per un pilota?

MARIO LEGA

Qui devo ritirar fuori l'amicizia che avevo con Otello Buscherini, che era mio coetaneo ed era quello che chiamo "un animale da corsa", come ho definito anche Valentino. Sono i piloti che nonostante abbiano la moto non a punto, quando sono in gara danno il gas senza vedere se il difetto li può penalizzare.

Otello non aveva paura di nessuno, mentre noi avevamo le nostre remore. Io che ero tifoso di Pasolini mi sono poi ritrovato a dover tentare di passarlo in frenata - la cosa non era semplice perché il "Paso" aveva una frenata formidabile, era famoso per le sue staccate - quindi mi era difficile tentare di passare Pasolini, avevo un timore psicologico, mentre Otello non l'aveva, era convinto di essere il migliore e mi dava dei consigli.

Otello mi invitò ad andare sul Passo del Muraglione, dove spadroneggiava. Aveva messo a punto un Minarelli 60 e con questo motorino sfidava tutte le prime grosse cilindrate che c'erano, Gilera 300, Guzzi Falcone, i primi BSA e li provocava con un segno che voleva dire: "Ti do della terza".

Questo segno era mal digerito da tutti, quindi si fermavano e dicevano: «A chi dai della terza, te?» E Buscherini pronto rispondeva: «Scommetto 5 mila lire - allora erano tanti soldini - che di qui alla chiesetta (lui aveva tutti i suoi punti di riferimento) io arrivo prima di te». Questi non vedevano l'ora di guadagnare facile, sfidavano Otello che conosceva la strada ad occhi chiusi e li batteva tutti. Riscuoteva, faceva la terza a un altro e andava giù. Questo era Otello Buscherini.

Lui mi invitò e io cominciai ad apprendere i segreti di andare con un po' di margine tra rocce e burrone, rocce e burrone. Quando correvamo ad Abbazia che era roccia e burrone ci sembrava di essere a casa, quindi non ti faceva paura più di tanto.

Riguardo invece alla pericolosità, credo che il pilota si creda immortale. Faccio un esempio: quando sentiamo dire che nel periodo di Ferragosto si va in ferie e ci sono tanti incidenti mortali, tanti morti tutti gli anni, nessuno di noi rinuncia ad andare in ferie perché ci sono gli incidenti mortali; uno ha il suo antidoto, il suo talismano e cosa dice? Parto di notte, parto di giorno, faccio il giorno prima, non mangio.

Ognuno ha la sua regola per cui crede che non morirà. Noi eravamo così; nei primi anni in cui correvo - Roberto lo può confermare - se c'era una caduta la Croce Rossa entrava in pista, prendeva il ferito e proseguiva lungo il tracciato. Mettevano una bandiera che segnalava "Croce Rossa in pista" e noi superavamo l'ambulanza, però non si diceva: «Sorbole, c'è uno dentro che si è fatto male», il pensiero era di perdere meno tempo possibile.

NICO CEREGHINI

Avevamo la preoccupazione che l'ambulanza tenesse la traiettoria...

MARIO LEGA

Esatto, che segnalassero. In quegli anni ho capito che non mi interessava il pericolo per la mia persona, ma avevo solo una gran voglia di competere, di arrivare davanti agli altri e comunque di essere competitivo. Non sono mai stato uno che voleva vincere a tutti i costi, ho corso tre anni nella classe 60 dei "Cadetti" perché mi piaceva.

Quando andai militare attaccai tutte le mie fotografie nell'armadietto e quando i miei commilitoni mi dicevano: «Quello chi è?». «Sono io». «Corri in moto? Ah, sì? E quante gare hai vinto?» ... «Nessuna». «Eh, ma va!». Quindi mi mandavano a quel paese perché non avevo questa smania di vittoria, però avevo la smania di competere, volevo essere competitivo con gli altri.

ROBERTO GALLINA

Vorrei ritornare su altri temi perché quando si parla di questi eventi, di questi aneddoti, fra gente che ha fatto quindici anni di corse come me, come loro, potremmo parlare di moto tutto il giorno.

Negli anni Settanta, è successa un'altra cosa importante, come ha detto giustamente Nico. Ci sono stati molti incidenti, dai quali sono iniziate delle contestazioni e forse proprio da quelle è nato il motociclismo di oggi e se facciamo un'analisi attenta lo capiamo.

Gli incidenti hanno portato i piloti a una contestazione forte, mentre fino ad allora la Federazione impediva di fare qualsiasi cosa. Tu facevi una contestazione? Ti penalizzavano come fanno adesso nel calcio, con il cartellino. Ti squalificavano per tre, quattro gare e questo ti frenava perché la voglia di correre per il motociclista è superiore alla percezione del rischio che sta correndo.

Le contestazioni sono iniziate allora; a Salisburgo ho buttato agli organizzatori la tessera attraverso il finestrino del camion che ospitava la Direzione, perché pretendevano di farci correre con la neve. In quella occasione mi sono fermato congelato dopo sei giri, ho cominciato a tremare, ho tremato per altre due ore per recuperare; ci facevano correre in queste condizioni!

NICO CEREGHINI

E avevi una cupolino che copriva le mani.

ROBERTO GALLINA

Sì, ero anche coperto. Per questi motivi in quel periodo sono nate quelle contestazioni, dalle quali poi nel '78 è nata la IRTA, International Road Team Association, grazie soprattutto a Mike Trimby, e in seguito a Paul Butler, due giornalisti inglesi. Ci hanno poi convinto che era giusto seguirla e nell'80 ne siamo diventati soci e anche consiglieri, io, Agostini, Mamola, Uncini, eccetera.

(Appalusi per l'arrivo di Giacomo Agostini)

NICO CEREGHINI

Dicevano che era un pilota veloce ... forse era veloce la moto più che altro. È Giacomo Agostini, per chi non lo conoscesse. Un gigante!

ROBERTO GALLINA

Stavo parlando dell'IRTA, dell'inizio di questa associazione i cui soci erano Gallina, Agostini, Uncini, i due giornalisti inglesi e Michel Metraux, che poi è diventato presidente, nonché Randy Mamola e Kenny Roberts. Queste otto persone hanno creato l'IRTA, che già l'anno dopo ha iniziato a contestare la Federazione per alcuni circuiti, portando a veri e propri scioperi.

Abbiamo scioperato, mi sembra, in Venezuela. C'erano piste impossibili; in Belgio dai rubinetti con l'acqua uscivano degli animaletti, specie di sanguisughe. Tu eri in albergo, ma noi vivendo ai box eravamo in queste condizioni.

Dall'IRTA si è passati a contestare i diritti televisivi che la Federazione voleva acquisire. Prima, essendo presente la sola rete televisiva nazionale, sui circuiti c'era una sola telecamera, le cose erano fatte in modo economico, poi sono arrivate altre televisioni.

Si è capito che potevano arrivare dei diritti televisivi e la Federazione ha tentato di gestirli, ma poi li ha ceduti alla Dorna, un'agenzia spagnola che in effetti ha portato il motociclismo dov'è oggi. E' stato proprio in quel periodo che, grazie alle contestazioni, è molto migliorata la sicurezza degli autodromi ed è cambiato il motociclismo, diventando quello che è oggi con un enorme aumento dei premi di classifica, rispetto alle cifre usuali quando correvo io.

NICO CEREGHINI

Allora, intanto è arrivato Agostini, ciao Mino ...

GIACOMO AGOSTINI

Ciao, scusatemi il ritardo, ma vengo dalla campagna ...

NICO CEREGHINI

Mino, si stava discutendo naturalmente della moto negli anni Settanta, con Gallina abbiamo parlato della pericolosità dei tracciati, dei motori che si rompevano, dei tanti morti di quegli anni e Gallina ha detto: «Da lì è nato un nuovo movimento che ha portato al motociclismo moderno». Però Gallina ha anche affermato che la grande esplosione del motociclismo negli anni Settanta si deve soprattutto a te, sembra incredibile, però ...

ROBERTO GALLINA

L'ho detto perché non c'eri, sennò avrei trovato un altro argomento.

NICO CEREGHINI

Il tuo personaggio era talmente carismatico e famoso, eri forse più famoso del Papa, la tua faccia era famosa più del Papa, non soltanto in Italia ...

GIACOMO AGOSTINI

Non esageriamo ...

NICO CEREGHINI

Va beh, adesso sei bruttino ma allora eri un bel ragazzino, sei stato il traino degli anni Settanta, dove è esploso un po' tutto, le corse sono diventate più belle, le moto sono diventate più belle, ecc.

Tu come vivevi da giovane bergamasco ambizioso questo tuo ruolo? Ti rendevi conto di essere una specie di monumento ambulante, oppure ti bastavano tutte le vittorie, le ragazze che collezionavi, i successi e le coppe? Come la vivevi?

GIACOMO AGOSTINI

Forse no, non mi rendevo conto per la verità perché ero talmente preso, non mi pareva vero tutto quello che stavo facendo. Anch'io ho cominciato come tutti comperandomi una "motorina", sognando, non avrei mai pensato di ... sognavo di correre, sognavo.

Ricordo quando vedevo i grandi campioni e dicevo: «Che bello poter essere con loro», li invidiavo nel senso buono e poi un giorno sono arrivato dove sono arrivato, quindi non mi sembrava quasi vero.

Se parliamo di sicurezza, sì in effetti io e altri abbiamo fatto abbastanza. Ricordo che purtroppo al Tourist Trophy ogni anno morivano tre, quattro colleghi e non si faceva niente ... tutti si taceva, succedeva la disgrazia. Su quel circuito dietro ai box c'è un muro alto cinque o sei metri e ricordo che un giorno sono riuscito a salirci e ho scoperto che dietro c'è un cimitero.

Una sera al Tourist Trophy, Gilberto Parlotti mi ha chiesto di accompagnarlo a fare un giro. Dice: «Tu lo conosci bene, io lo conosco ma non bene come te, fammi fare un giro». Siamo partiti con la mia macchina, con i fari, per vedere anche gli avvallamenti ... poi purtroppo, purtroppo il giorno dopo lui ha avuto questo incidente ed è morto.

Allora ho cominciato a pensare se ne valeva la pena perché quando si incomincia l'entusiasmo prevale, poi se nessuno riusciva ... se i circuiti erano quelli, cosa dovevo fare, non potevo arrivare io da Bergamo e cambiare tutto con la bacchetta magica. Era così, si doveva correre però ho cominciato a riflettere e a dirmi: «Ma perché dobbiamo morire, perché?». Possiamo cadere, ma perché dobbiamo non poterci più rialzare?

Può succedere l'incidente per una gomma, per l'olio, per la catena, per mille cose, ma perché cadendo dobbiamo quasi morire? Allora abbiamo cominciato a contestare, con tutti abbiamo fatto un po' di scioperi, anche se ho sempre odiato la parola "sciopero", però in effetti dovevamo farlo.

E' successo a Salisburgo, dove il giorno prima nevicava e abbiamo scioperato; purtroppo poi in autostrada dei tifosi stavano per picchiarmi dicendo che erano venuti, avevano pagato e non era giusto scioperare. Gli ho fatto capire che non era giusto nemmeno che ad ogni Gran Premio morisse un collega, anche perché ciò danneggiava sia lo sport che tutto il mondo motociclistico. Né era vero, come qualcuno dice: «Morire fa parte dello show, il pubblico vuole il sangue».

Non sono d'accordo, il pubblico vuole lo spettacolo, magari la caduta, però

non vuole il sangue; lo si vedeva quando, dopo un incidente grave, alla gara successiva non c'era quasi più nessuno. Comunque, quel giorno mi volevano picchiare, ma per fortuna avevo con me un amico che pure faceva delle garetine – poi è diventato architetto – e che era cintura nera di karaté. Quel mio amico ha fermate queste tre bestie che non volevano capire che noi lo avevamo fatto solo per salvare delle vite umane.

Oggi abbiamo, credo, dei circuiti stupendi ed è giusto che sia così, si cade e ci si rialza. Quattro o cinque anni fa sono andato per la televisione in Germania Est, dove dal venerdì alla domenica, sono caduti in 53-54 – qualcuno si è rotto una spalla, ecc. – ma ai nostri tempi se fossimo caduti in 53, tre morivano di sicuro. Quindi si è fatto molto.

Certo, non facciamo i farmacisti, è logico che andare a 300 all'ora è sempre pericoloso però direi che si è fatto molto, grazie anche alla Dainese che ha lavorato molto per la sicurezza, ma soprattutto grazie ai circuiti che ora sono molto, molto sicuri.

LUCA DELLI CARRI

Negli anni '70 è nata la clinica mobile e Agostini ha portato per la prima volta in trasferta il dottor Costa. In America se non sbaglio, a Daytona?

GIACOMO AGOSTINI

Sì: ero stato a Daytona il primo anno, senza nessuno; avevo vinto, però a metà gara mi stavo fermando perché ero disidratato, non ce la facevo più, mi volevo fermare, poi il coraggio, la forza mi sono venuti pensando a tutti i miei amici che erano venuti, ... mi sono fatto un attimo di forza, ho superato questo momento di crisi.

L'anno successivo, ho pensato a Claudio Costa, ma suo padre assolutamente non voleva che lui andasse in aereo, aveva una paura tremenda. Quando l'ho chiesto a Claudio mi disse: «Devi chiederlo a Checco perché altrimenti non posso». Allora l'ho chiesto a Checco e siccome Checco amava tanto le due ruote ha detto: «Se ti serve, verrà con te». Claudio è venuto a Daytona e lì ha iniziato la sua carriera.

Anche da questo è venuta l'idea a Checco di portare gli americani a Imola ed è nata la 200 Miglia.

NICO CEREGHINI

La prima 200 Miglia è del '72, con Smart e Spaggiari. Anche Agostini c'era con l'MV ma si è fermato subito. Ha preso un sacco di soldi, ha fatto un giro

...

GIACOMO AGOSTINI

Subito no.

NICO CEREGHINI

Va beh ... Le gare per moto di serie sono state straordinarie, allora qui a Milano tutti sono stati coinvolti. Il Moto Club a Milano ha portato le derivate di serie a Monza per la prima 500 km, poi si sono diffuse le gare internazionali, come Daytona, ecc.

Agostini, prima che tu arrivassi dicevo che eri un grandissimo personaggio, che hai fatto anche dei film inguardabili, a dire la verità, comunque eri ...

GIACOMO AGOSTINI

Difatti non ho fatto l'attore, ma il motociclista.

NICO CEREGHINI

Uno dei momenti più significativi degli anni Settanta è stato proprio quello che Valentino Rossi fa oggi, cioè cambiare moto e andare alla Yamaha. Agostini lasciò la MV alla fine del '73 per passare sulle "2 tempi" Yamaha; proprio sempre ricollegandoci a quel fermento, arrivavano moto nuove, tecnologia, marche nuove protagoniste.

Tu, Agostini, l'hai sempre detto, il declino del quattro tempi strozzato dai regolamenti che limitavano il rumore allo scarico, ti portava a considerare la MV una moto alla fine del suo ciclo, dunque non avevi tanti dubbi nel passare, però cosa significava per un ragazzotto come te e per quanto già con 13 titoli mondiali, andare a mettersi nelle mani dei giapponesi. Forse qualche problemino te l'ha dato, era un salto culturale notevole o no? Com'è andata?

GIACOMO AGOSTINI

Non è stato facile. Avevo già avuto l'offerta dalla Yamaha nel '70-'71, però ho riflettuto, ho rifiutato. Ho rifiutato perché allora i "2 tempi", grippavano, cadevano, e allora non me la sono sentita. Poi a fine '73 sono venuti di nuovo alla carica e nel frattempo c'era stato un grosso progresso, avevo capito che oramai il "4 tempi" stava finendo il suo ciclo ...

NICO CEREGHINI

Ti interrompo per dire, è doveroso, che nel '73 Saarinen vinse subito con la 500 contro di te le prime due o tre gare, dopo ci fu Monza, quindi si vide molto bene che la moto andava fortissimo.

GIACOMO AGOSTINI

Non aveva quella gran potenza che magari tutti pensavano avesse, ma era molto maneggevole, il motore a due tempi credo pesasse 25 chili in meno del motore dell'MV, quindi andando a 280 all'ora con sotto un sacco di patate in meno è un grosso vantaggio. Quando ho provato la moto ho capito subito che di potenza non ce n'era, ma i tempi c'erano, perché era molto guidabile, non era una bicicletta però si guidava molto bene.

Ho deciso per la Yamaha; non è stato un cambiamento facile perché, come diceva Cereghini, all'MV ero a casa mia, era la mia famiglia, i miei meccanici erano i miei amici, ero trattato da re, avevo tutto!

Partire da solo con la valigetta e andare in Giappone, che è un altro mondo,

dove mangiano diversamente – seduti per terra – è stata un'avventura. Ero un po' preoccupato, però mi sono detto che il mio futuro era quello. Ho avuto ragione perché poi i motori a 4 tempi per più di vent'anni sono spariti.

NICO CEREGHINI

E Mino ha vinto subito la 350 nel '74 e nel '75 la 500.

GIACOMO AGOSTINI

Andava bene anche il 500, ma purtroppo ho avuto una caduta, sono stato fermo un mese perché hanno voluto operarmi alla spalla, me l'hanno aperta dicendo che dopo una settimana avrei corso e invece ... se me l'avessero lasciata stare forse avrei corso dopo quindici giorni, forse se ci fosse stato il dottor Costa lì vicino...

NICO CEREGHINI

Comunque nel '75 per merito di Mino arriva il primo titolo mondiale in 500 di una casa giapponese.

Ora torniamo a Roberto Gallina e a Mario Lega a cui chiedo: nell'ambiente dei piloti degli anni Settanta, con i mezzi che cominciavano a diventare un pochino più competitivi, come era visto Agostini? Lui ora è qui, bisogna misurare le parole, però ricordo per esempio che nel '76, nella 500 con la Suzuki RG alla prima gara a Modena sono arrivato terzo e mi sono trovato sul podio con Agostini e Lucchinelli.

Mino mi ha guardato – avevo i capelli lunghi tutti ricci, barba lunga, di solito giravo con l'eskimo, piuttosto strano – «Pota, chi sei tu?» m'ha detto. Non si curava molto degli altri piloti ... li conosceva poco, conosceva i grandi, è giusto, eh, per carità. Però era un riferimento.

GIACOMO AGOSTINI

Io guardavo chi vinceva, insomma.

NICO CEREGHINI

Era un riferimento interessante, pur essendo inarrivabile. Lucchinelli è stato il primo a sentirne il fascino, l'idea di bastonare Agostini, di passargli davanti ... era un fenomeno, era una cosa che ti gonfiava.

GIACOMO AGOSTINI

È successo anche a te, solo che ti sei talmente emozionato che dopo due curve sei caduto. Ero anche felice per un momento così: «Ti lascio un momento di gloria», ma non sei stato in piedi. Sei caduto dopo due curve. L'emozione, va beh, dai.

NICO CEREGHINI

Infatti ho fatto il giornalista. Penso che Roberto possa dire molto anche perché i suoi piloti vedevano in Agostini un riferimento anche abbastanza antipatico, ma partiamo da Lega e poi passiamo a Roberto.

MARIO LEGA

Noi con Ago condividevamo poco perché lui arrivava in aereo, andava in albergo, noi stavamo con il camion, in tenda, i mondi erano diversi ...

NICO CEREGHINI

Lui e le donne...

MARIO LEGA

Mah, le donne un po' anche noi ...

GIACOMO AGOSTINI

Le donne le avevate anche voi, quindi non ...

MARIO LEGA

Io non provavo l'odio che dici tu, perché sono stato dietro a Mino e ho visto che era veramente valido. Nel '74 sono diventato campione italiano e c'era anche lui, però lui quando correva vinceva, se non arrivava vincevo io. Alla fine io ho avevo più punti lui perché arrivavo sempre secondo dietro di lui, quando lui non arrivava arrivavo prima io. Vinsi il campionato italiano, però non l'ho mai battuto e non credo di averlo neanche mai superato.

GIACOMO AGOSTINI

Hai fatto bene, così non hai fatto la fine sua...

MARIO LEGA

Aggiungo che di tutte le cose che si sono dette il fatto di avere "la macchina superiore", quando vinceva senza nessuna vera opposizione, non era colpa sua. Una Casa vuole sempre il pilota migliore, il pilota migliore era lui e la macchina superiore vinceva; sarebbe stato criticabile solo se fosse successo il contrario, cioè che con la moto superiore avesse perso.

Il mio parere su Giacomo si è rivalutato ancora di più quando, forse nel 2000, sono stato al Tourist Trophy come ospite e ho fatto un giro del percorso, perché come hai detto tu amavo le piste stradali e dentro di me ho sempre sognato di andare al Tourist Trophy.

Quando ho rivisto Mino ai *Caschi d'Oro* di un paio di anni fa, lui lo può confermare, gli ho stretto la mano e gli ho detto: «Sei stato grande perché dentro all'anello del Tourist Trophy hai battuto perfino Hailwood» che era quello che era, tanto che dopo, mi sembra, una decina d'anni ritornò con un Ducati e vinse ancora.

Lui era un dio lì dentro e Giacomo lo stava battendo, tanto che Hailwood, dopo che Agostini, mi pare, ruppe la catena, sul podio disse: «Questa vittoria era di Agostini». Quindi i grandi hanno riconosciuto che era un grande e questo va a suo onore.

GIACOMO AGOSTINI

Ti ringrazio. Riconosco di aver avuto degli anni facili, delle moto stupende, però sono nato anch'io come tutti loro, mi sono comperato una moto a 18 anni e la pagavo sei, settemila lire al mese, ero da solo, sono andato a fare

una gara, a Camerino, e come meccanico – non ero un gran meccanico – mi sono portato il panettiere di Lovere. Non c'era una gomma di ricambio e dopo le prove la mia era liscia. Mi hanno detto: «Dovresti cambiarla». Ho risposto: «Ma chi me la dà?». Ho corso senza e ho vinto ...

NICO CEREGHINI

Hai fatto la prima gara con la slick ...

GIACOMO AGOSTINI

Sì, con la slick. Quindi ho iniziato anch'io come tutti e, certo, ho avuto anche fortuna, per l'amor di Dio è fuori di dubbio, però ho fatto anch'io dei sacrifici perché mio padre non voleva, quindi rubavo la macchina con un carrellino e andavo in giro anch'io con i panini per risparmiare e poter poi comprare una gomma nuova. Allora nessuno mi ha regalato niente, quindi credo di essermi meritato quello che ho ottenuto. La mia carriera è stata lunga, così è logico che si passi dal brutto tempo al sole e dal sole al brutto tempo.

Come diceva Mario Lega, credo che una delle mie più belle gare sia stata al Tourist Trophy, quando fui in testa davanti ad Hailwood, avevo 8 secondi di vantaggio, ormai avevo vinto. Battere Hailwood al Tourist Trophy era una cosa eccezionale: lui lì faceva la 125 e vinceva, faceva la 250 e vinceva, faceva la 350 e vinceva, faceva la 500 e vinceva, non ce n'era per nessuno.

Per imparare il Tourist Trophy ci volevano almeno tre anni, in un anno non riuscivi ad imparare il tracciato. Anch'io ho dovuto sudare, sono andato un anno da solo, mi venivano le lacrime agli occhi perché pioveva, era giugno. Avevo affittato una moto che mi costava credo 50 mila lire al giorno e giravo con la moto, poi un po' di macchina, un po' di moto.

E' stato anche per me un sacrificio, l'ho fatto perché sapevo che per vincere il Tourist Trophy dovevi conoscerlo a occhi chiusi, il che, essendo il tracciato lungo 64 km, non era facile. Ricordo che il primo anno ero partito 10 secondi davanti a Read, poi a metà circuito in una discesa in cui ero, che so, in terza, mi passa Read ad una velocità impossibile.

Allora mi sono reso conto che lì si poteva andare di più e questo dimostra quanto fosse difficile impararlo e quanto fosse difficile andare forte, perché c'era la curva a destra e a sinistra, il salto, la buca. Andavo in giro di notte con i fari per vedere dove c'erano le buche perché non era un circuito piatto, un autodromo, era una strada con le buche, le pozzanghere, c'era di tutto.

NICO CEREGHINI

Bravo Mino. Roberto, ora raccontaci cosa ha rappresentato per te e poi per i tuoi piloti, penso soprattutto a Lucchinelli, Uncini, Ferrari, il confronto con Agostini e la sua figura così ingombrante per noi?

ROBERTO GALLINA

Agostini meriti e capacità ne aveva, anche gli altri piloti lo ammettevano, però quelli che scalpitavano di più, come me in quel periodo, cercavano sempre delle scuse. Cioè: ha vinto per questo. Bisogna aggiungere che lui ha sempre fatto le scelte giuste; quando si corre in motocicletta intanto bisogna decidere anche che moto utilizzare.

Nel 1962, è uscito un modello nuovo di Morini Settebello, c'era una gara in salita, e per una combinazione strana la Morini ha fatto provare la motocicletta a me e a lui. E' successo così: lui correva con il Settebello la Bologna-San Luca, io sono andato a Bologna e mi hanno dato una moto della Morini, correvo già in salita con la mia. Lui aveva come consigliere e amico Damiani, che era campione europeo della montagna.

La Bologna-San Luca ha una pendenza che arriva al 20%, io ero da solo con un po' di esperienza nelle gare in salita, però non avevo consigli da nessuno. Ci voleva un rapporto cortissimo, che la Morini non forniva; il più piccolo pignone era il 15 e Walter, il meccanico che poi ha seguito lui per tanti anni e stava seguendo me, mi ha messo un pignone da 15.

Lui è andato in giro a cercare un pignone più piccolo e siccome io avevo lasciato ferma la mia moto Gran Turismo, che utilizzava dei pignoni completamente diversi, ma più piccoli, è andato a farsi dare il pignone da 14 della mia moto che avevo imprestato ad un altro per fare la gara. Ha fatto la gara, mi ha dato 7/10 di secondo e nella curva delle Orfanelle, dove c'è una *chicane* strettissima, i miei amici mi hanno detto: «Sei passato più forte, com'è possibile che ti abbia battuto?»

Però, lui ha messo tre marce e tu ne hai messe due». Aveva il rapporto giusto o perché era più bravo di me, o perché consigliato meglio, e mi ha dato 7/10. La Morini per la gara dopo, che era in circuito, gli diede la nuova Settebello, serbatoio stretto, una motocicletta bellissima per noi che si correva nella categoria Junior. Lui cadde - per cui avevo ancora qualche chance - e distrusse la moto. La Morini però gli diede ancora una volta la moto, lui vinse in tutti i circuiti romagnoli e poi non ha più perso, ha vinto tutto.

In quel periodo, Provini forse voleva cambiare moto, Agostini è diventato secondo pilota alla Morini che aveva quella bellissima monocilindrica bialbero e Provini se n'è andato. Provini non era bravo come lui, anche se era tra i più bravi di allora, lui era anche giovanissimo, l'altro un po' a fine carriera. Per cui si è trovato la motocicletta vincente, con cui addirittura ha battuto tanti quattro cilindri e tanti bicilindrici, e poi da lì è passato all'MV.

Le scelte in questo mestiere sono la cosa più importante, anche se è chiaro che le capacità vengono fuori quando si hanno veicoli di questo genere, con una squadra corse che lo supportava al massimo, per cui merito senz'altro al pilota, al cento per cento, un risultato così non lo avrà nemmeno Rossi. Perché? Perché Rossi forse qualche scelta la sbaglierà, se va avanti così come quella che ha fatto adesso ... invece lui non ne ha mai sbagliate.

NICO CEREGHINI

Ha fatto le scelte giuste, al momento giusto, ha avuto anche un po' di fortuna come è inevitabile.

GIACOMO AGOSTINI

Correvo già nella categoria Juniores con la Morini, che mi ha fatto correre a Monza, dove andavo leggermente più forte di Provini così, al primo colpo. Non pensavo a niente e allora Provini ha detto: «Fermo un attimo, questo l'anno prossimo viene con me, io vado alla Benelli» ed è stato anche bello perché poi c'è stata questa lotta.

Alla MV tutti avrebbero voluto andarci però non ci si poteva andare se non ti chiamavano loro; in quel momento il conte Agusta aveva deciso di affidare il tre cilindri a un pilota italiano. Un mattino ero a casa, ancora a letto, mi chiamano, mio padre viene giù e dice: «C'è l'MV Agusta che ti sta...». MV Agusta? Era Arturo Magni: «Vuoi venire a parlare con il conte?». «Come voglio parlare con il conte, tra quanto?». Ha detto: «Vieni oggi alle quattro». Poi mi ha ricevuto alle dieci e mezza di sera, chiedendomi cosa volevo.

Lì per lì, avevo anch'io vent'anni, mi sono detto: «Cosa volevo? Se questo mi ha chiamato e mi chiede cosa voglio, qui sono tutti matti!». Allora l'ho presa un po' così e ho risposto: «Vorrei correre con la sua moto» e da lì è nato tutto.

NICO CEREGHINI

Ma lui intendeva cosa volevi di soldi.

GIACOMO AGOSTINI

No, no lì non c'era mica tanto da trattare o tirare.

NICO CEREGHINI

Ecco, parliamo un attimo di soldi, giusto, non tanto...

GIACOMO AGOSTINI

Ahh...

NICO CEREGHINI

Non dei tuoi soldi ... ma mi piacerebbe capire come si muovevano e quanto intervenivano gli sponsor con un pilota a livello stratosferico come Agostini, ma anche ai livelli di Gallina, che il mondiale non l'ha mai vinto, o di Lega che ne ha vinto uno soltanto. Cominciamo da te Mario, quel titolo con la Morbidelli 250, nel '77, quanto ti fruttò?

MARIO LEGA

Come sponsor prima di Morbidelli avevo la scuderia Diemme, che ci trattava come se fossimo piloti ufficiali: ci compravano le moto, avevamo i ricambi, andavamo a dormire in albergo, avevamo la macchina per girare. Il mezzo non era competitivo al massimo, ma non mi sono mai lamentato.

NICO CEREGHINI

Quanto prendevi alla Diemme?

MARIO LEGA

Niente! Non prendevo nulla, ma non spendevo, il che non era poco. Invece con Morbidelli feci quel contratto per tre gare, che poi furono quattro, a 250 mila lire per gara. Prima correvo alla pari, non spendevo, andavo bene, qui guadagnavo 250 mila lire, però l'anno dopo da campione del mondo me ne ha date 350 mila.

NICO CEREGHINI

Poco, un piccolo aumento!

MARIO LEGA

Sì, poca roba. Quando ho vinto il mondiale mi davano gratis un casco e una tuta, quelli che non mi davano niente mi raddoppiarono il premio, quindi non presi niente. Bigliardi della Bieffe mi fece un regalo ...

GIACOMO AGOSTINI

Però, dai, si correva per amore e per passione.

MARIO LEGA

Allora ti davano il materiale, era già abbastanza. L'anno dopo ebbi 5 milioni di sponsorizzazione per la tuta, 5 milioni per il casco, delle inezie.

NICO CEREGHINI

Roba da poco. Quando Mino dice: «Si correva per passione, solo per il piacere di farlo» parla per sé. Però per te, per fortuna tua, era diverso.

GIACOMO AGOSTINI

Io pur di correre avrei venduto anche le mutande, come venderei adesso tutto se potessi ritornare a correre.

NICO CEREGHINI

Regaleresti anche, o solo venderesti?

Ora sentiamo Gallina: quando hai cominciato a guadagnare qualcosa con le corse?

ROBERTO GALLINA

Ho corso con la Motobi nel '62, da "cadetto", ho vinto il campionato Cadetti, ti davano 50-60 mila a gara. Nel '63 ho vinto il campionato Juniores e quello della Montagna nel '64, poi nel '65 la Federazione mi ha ammesso alla categoria "Senior".

A quel punto, non avevo più la moto adatta, ma il mio Moto Club è riuscito a racimolare i soldi per una Ducati e ho corso, ho fatto qualche gara in circuito, c'era la diaria, non avevo premi da nessuna parte. Poi ho avuto un momento economicamente non redditizio, ma molto interessante, con la Paton.

Qui c'è il figlio del signor Pattoni buonanima, Roberto, che ha ricostruito

esattamente la moto della quale io sono stato uno degli ultimi piloti, la Paton bicilindrica quattro tempi, quattro valvole, doppio albero a camme in testa. L'ha ricostruita con i modelli e tutti i pezzi e ha parecchie richieste da tutto il mondo. Sta riprendendo un po' la storia, ha sempre seguito il padre in questa avventura, con questa moto correva Bergamonti nel '67-'68, se non sbaglio. Poi Bergamonti passò alla MV, purtroppo lo perdemmo nel circuito dell'Adriatico e io divenni pilota della Paton.

La motocicletta andava bene a Monza, il motore aveva la coppia in basso, girava pianissimo, 9000 giri circa, io avevo bisogno di un motore che girasse di più. Siamo andati a provare a Modena e ci siamo accorti che la motocicletta aveva un buco di carburazione, non è che girasse solo fino a 9000, arrivava a 9-9,5, poi sembrava che sfarfallasse e tu cambiavi, invece aveva un buco di carburazione. Insistetti, la moto superò quel buco, arrivò a 10 e mezzo, a 11, per cui mi fermai ai box. «Peppino, la motocicletta non sfarfalla, ha un buco, va ricarburata, gira a 11». «È impossibile!».

Rifece la carburazione e la moto cominciò ad andare quasi come una 4 cilindri, tanto che io, che venivo da dieci anni di ginnastica artistica, partivo sempre in testa, ero sempre il primo a spinta e riuscivo a fare due giri in testa, poi il motore calava, perché era fragile, era sufficiente per i 9000 giri. Allora con Peppino ci si accordava: «Cosa facciamo? Due giri in testa oppure finiamo la gara ottavo o decimo?». Quasi sempre optava per i due giri in testa, sperando che fossero di più.

Ora vi narro un episodio simpatico riguardante il caro Pattoni. Una volta a Misano avevo dei problemi di vibrazione, la motocicletta saltellava, vibrava, non riusciva a entrare in curva. Dopo varie prove ci siamo accorti che la gomma girava un po' eccentrica nei confronti del cerchione. Come rimediare? Caricammo il cerchione con del nastro di plastica per aumentarne il diametro e calzammo la gomma con il nastro dentro. La ruota si è messa a girare perfettamente rotonda.

Sono partito in testa, ho fatto due giri in testa e dietro mancava Agostini perché si era fatto male in una prova del giorno prima, mi sembra, c'erano però quattro 4 cilindri, ho fatto due giri in testa e non mi passava nessuno.

Non riuscivo a capire come mai, stavo girando in 26-27, che per Misano era un tempo record, non mi passavano, senonché il motore regolarmente dopo due giri ha cominciato a rallentare, tanto che durante il terzo giro tutti i quattro cilindri mi hanno passato, per ultimo mi ha passato l'amico di Sanremo Mandracci, che correva con la prima Suzuki bicilindrica appena arrivata dal Giappone, era in quinta posizione. Mi passa alla curva dei Tramonti e cade.

Siccome il mio motore stava per rompersi, quando lo vedo cadere chiudo il gas e mi fermo. Perché mi fermo? Lo conoscevo, era un amico, mi fermo, butto la moto da una parte perché non c'erano appoggi, vado a raccogliarlo e intanto arrivano gli addetti che però a Misano sono sul muretto, sulla curva, erano lontani. Fatto sta che il giro prima ero in testa e quel giro lì mi sono fermato per raccogliere lui.

Mi hanno dato un encomio solenne perché "Primo in gara si è fermato per raccogliere l'amico caduto". Il Panathlon Club di Genova mi ha invitato dopo qualche mese per darmi questo premio solenne. Alla premiazione dicevo al

presidente: «Guardi che non mi sarei mai fermato se fossi stato in testa» e il presidente diceva: «Non dirlo» con il gomito. Questo è uno degli aneddoti, ce ne sono tanti con le moto.

NICO CEREGHINI

Mino, ma tu, a parte l'età e la possibilità di vincere ancora, invidi un po' Valentino anche dal punto di vista economico o tu non prendevi tanto meno ai tuoi tempi?

GIACOMO AGOSTINI

Non lo invidio affatto, sto bene così. Non posso lamentarmi, non sarebbe giusto: è bravo, vince, è il suo momento. Perché no, sono felice di questo.

NICO CEREGHINI

Volevo sapere se guadagnavi una cifra paragonabile a quella che guadagna lui adesso o no, facendo le debite proporzioni?

GIACOMO AGOSTINI

No, così no; lui guadagna molto, però sai si dicono tante cose ... Ricordo che un giornalista quando sono passato alla Yamaha aveva sparato una cifra non vera e allora gli dico: «Ma perché lo fai?». E dice: «Sai, dire una cifra normale non fa scoop, non fa effetto, è meglio sparare». Me l'ha detto chiaro. Aveva sparato dieci volte quello che prendevo, quindi anche oggi bisogna vedere se ... certo sono cifre molto alte, magari non saranno proprio vere, però ...

Oggi, Valentino Rossi guadagna molto, è fuori di dubbio, ma credo tutti guadagnino molto di più. Ai miei tempi io ero fortunato, io e altri due forse, ma il quarto, il quinto ... come diceva Mario prendevano poco o niente. Oggi anche per il terzo, il quarto e il quinto si parla di miliardi, insomma, anche se c'è stata una svalutazione i miliardi sono miliardi!

ROBERTO GALLINA

E non si ritirano più nemmeno se arrivano sempre decimi.

GIACOMO AGOSTINI

No, non si ritirano più.

ROBERTO GALLINA

Ti saresti vergognato, come ho fatto io. Nel '74 sono stato ingaggiato dalla Benelli che dopo Saarinen e Walter Villa non aveva più avuto risultati. De Tomaso voleva fare ancora tre o quattro gare, mi davano un milione a gara, non era male.

NICO CEREGHINI

Ricordo che nel 1975 facevamo le 24 Ore con la Laverda ufficiale.

ROBERTO GALLINA

Lì si prendeva un po' meno.

NICO CEREGHINI

Eravamo insieme, si prendevano 500 mila lire a gara. A me sembrava già tanto, forse a te meno, ma insomma ...

ROBERTO GALLINA

Però di contro avevamo un po' di vibrazioni, un po' di fatica, pagavamo con il fisico. La Laverda in quel periodo aveva ingaggiato lui, me, Lucchinelli e altri piloti, venivamo ingaggiati di volta in volta per fare le gare di 24 Ore.

Per un pilota che faceva i Gran Premi era difficile passare alle gare di 24 Ore perché in quelle devi andare più piano, ma non riesci a frenarti, vuoi andare forte lo stesso e ne derivavano tutte le complicazioni di questi motori che poi vibravano. Rimasi paralizzato per un paio d'anni nel palmo della mano dopo avere fatto tre o quattro 24 Ore, nelle posizioni di testa.

NICO CEREGHINI

Una volta, a Francorchamps, avevi gli occhi arrossati, ma avendo chiesto il collirio ti hanno dato l'antiappannante per la visiera del casco, per cui ti sono venuti due occhi come lanterne, povero Cristo, avevi fatto la gara con 23 ore di pioggia su 24, sui 14 chilometri del tracciato. Insomma era tosto. Ora se qualcuno vuol porre domande potrebbe essere interessante sentirle.

MAURIZIO TANCA

Volevo ricordare che Mino è famoso per le sue scelte azzeccate, ad esempio nel '76 correva con la Suzuki, ma al Nürburgring ha corso con la MV e ha vinto, è stata l'ultima vittoria della MV. Mi sembra importante perché quella moto sembrava ormai tramontata.

Inoltre ricordo, non so se sia vero però, che Read una volta mi disse che nel '74 aveva un ingaggio di 150 milioni dalla MV, che mi sembrava un bell'ingaggio. Non so se sia vero, Agostini lo saprà meglio di me forse.

GIACOMO AGOSTINI

No comment, io non l'ho mai detto a nessuno, però non lo so.

MAURIZIO TANCA (*di Motocapit*):Ma una sera eravamo con Mino e con Reed e ci aveva raccontato questo, lui naturalmente gli ha subito chiesto quanto guadagnava, sembra che i fatti suoi li sappia farseli.

ROBERTO GALLINA

Nel '76 al Nürburgring per la prima volta noi correavamo con la Suzuki 4 cilindri, con Lucchinelli. Agostini aveva ai box la MV, ma anche la Yamaha, nelle prove non sapeva se utilizzare l'una o l'altra, fatto sta che provò la Yamaha e andò più piano di Lucchinelli con la Suzuki.

Il giorno dopo, venne giù un'umidità, una nebbia e lui partì con la MV, il che non si sarebbe potuto fare perché uno non può provare una moto, tanto più un "2 tempi" e poi correre con un "4 tempi". Noi con questa nebbia

improvvisa non sapevamo da che parte cominciare per la carburazione perché il "2 tempi" era appena arrivato, non lo conoscevamo, la motocicletta non andava più avanti sicché lui prese l'MV e dette al solito un giro a tutti.

LUCA DELLI CARRI

A proposito di guadagni, Agostini ha fatto storia a sé, è stato un pilota divo, il campione dei campioni, cosa che in precedenza in Italia c'era stata molto di rado. Masetti, fatte le debite proporzioni, ha avuto lo stesso impatto sulla società italiana, cioè è stato lo sportivo a cui tutti guardavano con invidia. Questo dopo non è più accaduto, anche se ci sono stati grandissimi piloti, ma non hanno più impersonato il mito del campione.

Agostini, secondo me, per questo fa storia a sé, i suoi guadagni sono stati assolutamente lontani, per fortuna sua, da quelli di tutti gli altri. Dei sessanta personaggi che ho intervistato per il mio libro cinquantadue sono piloti, ma quelli che sono diventati ricchi – per ricchi non diciamo solo benestanti – sono pochissimi, molti hanno sperperato i soldi, come spesso capita agli sportivi.

Dal pugilato in giù, al ciclismo, lo sportivo di solito non riesce a mantenere la fortuna che guadagna, piccola o grande che sia, perché ha avuto una vita monotematica dedicata a una cosa soltanto e poi si trova un po' sprovveduto in un mondo anche di lupi. Poi subentra l'intelligenza, la razionalità e di solito chi è stato un grande campione riesce a gestire meglio, però la maggior parte ...

Roberto Gallina nell'intervista che gli ho fatto mi ha raccontato la trattativa con Virginio Ferrari, che purtroppo per Ferrari andò male. Virginio chiedeva cifre che non erano attuali rispetto a quel fine '79 e questo dà un senso dell'aspettativa di un pilota che voleva guadagnare di più e di un mercato che invece era ancora molto ridotto. Le cifre hanno cominciato a crescere all'inizio degli anni Ottanta.

ROBERTO GALLINA

A distanza di tanti anni forse si può anche parlare di cifre, nessuno si dovrebbe offendere. In quel periodo le sponsorizzazioni nel settore motociclistico erano molto limitate per cui noi attraverso l'olio Fiat, e altre sponsorizzazioni, come la Nava, racimolavamo 140-150 milioni che bastavano sì e no a coprire i costi, avendo avuto gratuitamente le motociclette ufficiali.

Potevano bastare per un campionato; nel '79 fummo secondi nel Campionato del mondo per una defaillance fisica del pilota, la motocicletta andò sempre bene, lui aveva avuto dei problemi, per cui perse il campionato, ma per noi andò benissimo finire secondi. L'anno dopo lui si presentò con un manager, un ruolo ancora un po' difficile.

Negli anni Settanta il pilota non aveva il manager, c'era un rapporto diretto tra il pilota e il direttore della squadra, punto e basta, oppure con il padrone della fabbrica. Lui si presentò con un manager dicendo: «D'ora in poi rivolgiti a questo manager». Forse sono nati in quel periodo anche i primi rapporti tra un pilota e la sua squadra attraverso un manager.

Il manager ci chiese una cifra che non avevamo; dicemmo: «Se li diamo a te

non possiamo fare le corse, ti possiamo offrire la metà del nostro importo di sponsorizzazione» e lui disse di no. La Suzuki dal Giappone mandò un fax con altri 20 milioni, lui disse di no, poi a un certo punto disse: «Va bene, accettiamo la vostra proposta». Siamo andati in Giappone a montare le motociclette, l'accordo era fatto, il contratto non era scritto perché avrebbero dovuto aggiungere alcuni punti, quelli che si contestano ancora adesso, doveva essere la Suzuki Italia a definirli.

Io sono andato in Giappone dove mi è arrivata una telefonata: «Sai, sono tornati alle vecchie cifre, è tutto come prima». Telefonai allora a Lucchinelli con il quale, siccome era stato per tre anni con un altro team, non avevo molti rapporti, anche se aveva iniziato nel '76 con noi, poi era andato con il team Life di Alberto Pagani, il figlio del povero Nello che abbiamo commemorato prima.

Avevo anche dei dubbi sulla sua capacità di fare un Campionato del mondo, telefonai pure a Graziano Rossi che avevo già contattato, e proposi ai giapponesi Rossi e Lucchinelli. Loro dissero: «Fai tu» e ci presentammo al mondiale con Lucchinelli e Rossi, ci piazzammo terzi e l'anno dopo si vinse con Lucchinelli, la scelta era stata giusta.

Poi ci fu l'anno di Uncini, il 1982, e Lucchinelli si comportò come Ferrari; aveva avuto un'offerta dalla Honda esattamente doppia della nostra e in più un contratto di due anni, noi potevamo fare il contratto di un anno solo. A un certo punto, eravamo a Madrid, al Jarama, pronti a partire anche allora per il Giappone, i contratti si fanno sempre a fine anno, e Lucchinelli mi disse: «Ci vediamo domani all'aeroporto», invece non l'ho mai più visto!

I piloti fanno queste cose: andò a Londra invece di venire in Giappone, così perdemmo Lucchinelli e si prese Uncini, il migliore dei privati, e si vinse ancora. Furono due scelte, Lucchinelli e Uncini, molto valide.

Nel 1983, Uncini ebbe l'incidente ad Assen e stette una diecina di giorni in coma. Noi decidemmo di seguire (queste sono un po' le storie delle squadre) il pilota invece di cambiarlo, come oggi fanno tutti normalmente.

Succede qualcosa: via il pilota, sotto un altro! Noi continuammo a seguire lui, aspettammo per tre mesi che guarisse, riprendemmo le corse con lui e con un pilota svizzero, Pellandini. Però Uncini non era più in grado di vincere, non si vinse, il team perse smalto. Ma quella fu una scelta di cui non ci si pente.

[dal pubblico]

Lei Agostini è tra i pochi piloti passati dal motociclismo all'automobilismo, anche se non tutti lo sanno. Nel periodo in cui è stato prima alla Chevron e poi, se non erro, alla Williams, che differenza ha trovato tra il mondo del motociclismo e quello dell'automobilismo di allora?

GIACOMO AGOSTINI

Erano mondi abbastanza diversi. Sono nato amando le due ruote, poi alla fine della mia carriera così, per non essere tanto triste, ho pensato di fare qualcosa e mi sono detto: «Provo anche le macchine». Era un ambiente diverso, anche perché con le moto partecipavo a gare di campionato del mondo e lì correvo in Formula 2, con 5 mila spettatori, correvo in Formula

Aurora con le vecchie Formula 1 e anche lì 10 mila spettatori. Ero abituato a 200 mila spettatori, a gare importanti, l'ambiente era più triste, è fuori di dubbio. Era triste anche perché lì non vincevo, invece di là vincevo, vincere non fa mai male.

Uno vuole nuove motivazioni, vuole nuove cose, ma vincere è sempre un motivo interessante, è una cosa che ti tiene sempre sveglio. E quindi ecco non è stata proprio una cosa bellissima.

MAURIZIO TANCA

Dal punto di vista della sicurezza, si diceva prima che tra fine anni Sessanta e inizio anni Settanta i piloti hanno cominciato a organizzarsi per migliorare le situazioni di gara il che è successo, poco prima o contemporaneamente, anche con Jack Stewart in Formula 1. Com'era il comportamento di gruppo dei piloti del motociclismo e di quelli dell'automobilismo?

GIACOMO AGOSTINI

Parlo delle due ruote, era abbastanza dura. Ricordo che in Cecoslovacchia sul rettilineo si scivolava, girava la ruota in quarta e non avevamo 200 cavalli, avevamo deciso di scioperare. Purtroppo tanti piloti sono entrati in pista. Nella categoria in cui non correvo sono andato in pista a prenderli, dicendo: «Dobbiamo essere uniti, c'è un interesse di tutti!», però purtroppo era gente che doveva contare su un piccolo ingaggio, per pagare le spese del viaggio, ecc., non volevano rinunciarvi.

Mi dicevano: «Per te è facile perché sei ufficiale, non hai spese, noi le abbiamo». Il maledetto denaro creava sempre difficoltà! All'inizio eravamo tutti d'accordo, ma ognuno aveva i propri interessi, però fortunatamente piano piano siamo riusciti.

MAURIZIO TANCA

Lei ha detto che è passato all'automobilismo per continuare a correre, però vi aveva rinunciato già prima, quando era ancora ai vertici. Perché?

GIACOMO AGOSTINI

Sì, avevo avuto una proposta da Enzo Ferrari quando ero a metà della mia carriera. Avevo provato a Modena ed ero andato abbastanza, direi bene. Ho però riflettuto che nelle due ruote ero io, vincevo, mi divertivo e amavo, ho sempre amato le due ruote; di là invece dovevo intraprendere una carriera completamente nuova, anche se c'era la voglia di dimostrare a me stesso, e a tutti, che magari ero bravo anche in macchina.

Però, ho riflettuto e mi sono detto: «Di qua sono già arrivato, faccio un po' quello che voglio, sono il reuccio, di là devo ricominciare tutto da zero». Visto anche l'amore che avevo per le due ruote ho lasciato stare.

A fine carriera ero triste, ho detto: «Ormai è finito tutto», ho dovuto abbandonare il mio grande amore, tutte le lacrime, e ho pensato: «Vabbè, faccio così tanto per avere qualcosa da fare», è come chi perde la penna d'oro però se non ha almeno una Bic soffre di più, hai capito? Ti va bene anche la Bic!

NICO CEREGHINI

Mino, in realtà la tua prima gara in auto, che hai perso, l'avevi fatta con Mal dei Primitives, a Roma, in città, mi pare, ti ricordi?

GIACOMO AGOSTINI

Anche quella è stata una grande bugia! Eravamo a cena in un ristorante, esco, c'era una gomma buca, la cambio, quando stavo mettendo via tutto lui mi dice: «Vado avanti - non so, andava in una discoteca - ti aspetto, vado a parcheggiare».

Sono partito due, tre minuti dopo, avevo messo la gomma nel baule, arrivo e vedo la macchina sua impattaccarsi sui gradini di Trinità dei Monti. Qui è nata la storia, sono arrivati i paparazzi e ta-tà: «Stavano facendo una gara!», ma assolutamente non era vero.

GIOVANNA GUISO

Agostini, c'è stato un momento in cui lei ha avuto veramente paura e qual è il momento in cui invece ha avuto consapevolezza delle sue potenzialità?

GIACOMO AGOSTINI

Paura in gara? Paura, paura mai, grande tensione, sì. Come ho raccontato prima, quando al Tourist Trophy Parlotti è morto era partito con la 125 alle nove o alle dieci, io partivo alle undici e mezza con la 500. Quando m'han detto che era morto (non me l'hanno detto chiaramente, ma l'avevo capito) e dovevo partire ... non so se si può chiamare paura, certo non parti felice, non sei contento.

Pensavo che poteva essere anche la mia ultima gara, non solo quella, perché ai miei tempi succedevano tanti incidenti mortali. Però l'amore per le due ruote ti fa dimenticare tutto, anche se sei consapevole che purtroppo ogni gara potrebbe essere l'ultima.

NICO CEREGHINI

Volevo fare una piccola considerazione su questo aspetto perché per le persone estranee è sempre un po' difficile capire il rapporto del pilota con la vita e la morte. Io mi sono fatto quest'idea, dopo aver seguito per trent'anni il settore e aver visto dal di dentro come funziona. Non esiste un rapporto razionale con il rischio e con la morte perché sennò uno farebbe tutt'altro, cioè proprio razionalmente uno la esclude, è come una cosa ...

GIACOMO AGOSTINI

Dici: «A me non succederà!» come chi va in aereo il giorno dopo che è caduto un aereo ...

NICO CEREGHINI

Capita soltanto gli altri. Sul piano emotivo la tensione è colmata dalla sete di andare forte, di guidare bene, anche se non tutti sono così competitivi, per cui in tutti e due gli aspetti della personalità, quello razionale e quello emotivo, il rischio e la morte in realtà non entrano mai. Solo dopo ci si sorprende. E infatti quando parli con i piloti dopo una tragedia, sono tutti

sorpresi che sia successo. Sono sorpresi, è una cosa inattesa e chiunque da fuori potrebbe dire: «Come inattesa? Rischiate la vita tutte le domeniche!». Ma è proprio separata dalla testa quest'idea.

GIOVANNA GUISO

Agostini, quando ha avuto consapevolezza delle sue potenzialità? Quando si è sentito un grande?

GIACOMO AGOSTINI

Quando ho cominciato a vincere. All'inizio mi sarei accontentato di correre, poi, visto che i risultati stavano arrivando, mi dico: «Be', allora sono anche bravo!» ... e mi sono fatto coraggio. Sì, dalle prime vittorie. Certo, non avrei mai pensato di diventare campione del mondo – magari dentro di te lo pensi e dici: «Se un giorno potessi diventare campione del mondo ...». Quando ho cominciato mi accontentavo di arrivare, poi ho visto che arrivavo e ho cominciato ad accontentarmi di vincere, e dopo aver vinto, mi dico: «Aspetta che se c'è anche un titolo non fa male!».

GIOVANNA GUISO

Una domanda per Roberto Gallina. Tra i piloti che hanno fatto parte del suo team quale ricorda, dal punto di vista umano, con maggiore affetto?

ROBERTO GALLINA

I piloti sono sempre personaggi. Noi avevamo la nostra organizzazione, ho fatto io il primo motorhome, con all'interno la cucina, con l'aiuto del signor Amisano della AGV. Gli ho detto: «Invece di sponsorizzare sempre l'MV e Agostini, ti offro una grossa immagine con il mio team privato, con però i tuoi colori». Abbiamo fatto le motociclette tutte celesti, il furgone celeste e ci siamo presentati in pista come prima squadra sponsorizzata, poi da lì con l'olio Fiat abbiamo fatto un grosso camper cucina con la tenda. Siamo stati i primi a presentarci con quello che oggi è quasi inguardabile: ai box ci sono cinquanta camion e non sanno più dove metterli, con le tende ecc.

Quando crei questo tipo di rapporto con il pilota diciamo che sono tutte persone accettabili e brave. Solo quando ti lasciano vai a cercare magari i loro difetti, le loro caratteristiche.

Devo dire che il più signorile è Uncini, anche perché per noi quell'incidente lo ha portato un po' su un altare ... ma era un signore anche nei suoi comportamenti. Lucchinelli è un pazzo scatenato, lo è tuttora, si sente dalle cose che dice, quando in televisione fa dei commenti in una rete concorrente di quella di Nico.

Ferrari, invece, era proprio un personaggio: aveva un camper pieno di attrezzi da ginnastica, una specie di palestra, l'aveva anche quando è diventato direttore sportivo della Ducati, obbligava i piloti a fare ginnastica in quella palestra. Però è molto fragile psicologicamente.

Al Gran Premio di Svezia, a Karlskoga, era in testa al Campionato del mondo, in lotta con Kenny Roberts e con personaggi che non scherzavano, che bisognava battere ogni domenica, senza perdere una gara, si fermò al primo giro.

Si fermò e venne box dicendo: «Lo sapevo, ho grippato il motore!». Invece lui nella staccata alla prima curva aveva frenato troppo e gli si era spento il motore. Quando ha lasciato la frizione, magari aveva la prima dentro, il motore frena molto di più, blocca quasi, ha sentito questo blocco e ha detto: «Lo sapevo, mi si è ...». Noi abbiamo detto: «Impossibile!», perché avevamo montato il motore il sabato sera, era perfettamente nuovo, l'abbiamo difatti messo in moto e andava benissimo.

Il giorno dopo ci sono venuti dei dubbi, ci siamo chiesti cos'era successo al motore, per cui l'abbiamo smontato: andava benissimo e non aveva niente. Ferrari è venuto nello stesso momento della mattinata a chiederci cosa fosse successo. Cosa gli dici in questo frangente? Perché poi dovevamo ancora fare l'Olanda e altre gare. Gli diciamo: «Guarda, un cuscinetto. Sì, è grippato un cuscinetto». E lui: «Ah, me lo fai vedere?».

Fortunatamente ci seguiva un ingegnere giapponese, quindi gli abbiamo risposto: «E' andato via, se l'è portato via lui». «Va bene». La gara dopo fece secondo. Ferrari ha perso il Campionato mondiale così!

NICO CEREGHINI

Perché non gli hai detto la verità?

ROBERTO GALLINA

Perché se uno che si ferma così ... pensavamo che sarebbe andato in crisi e

non volevamo incolparlo di questo fermo. Abbiamo dato la colpa alla moto e la gara dopo ha fatto secondo, però ha vinto Kenny Roberts. Abbiamo perso il campionato, siamo arrivati secondi nel campionato del '79.

GIACOMO AGOSTINI

Però dare la colpa a un team, a una casa come la Suzuki ...

ROBERTO GALLINA

Tra di noi...

GIACOMO AGOSTINI

...è stata una cosa. Eh, no, beh, tra di voi...

ROBERTO GALLINA

Tra di noi. Lui e noi...

NICO CEREGHINI

Fa l'avvocato, Agostini! Ha valutato che il pilota era fragile e che era meglio non fargli ...

ROBERTO GALLINA

La signorina ha chiesto del carattere dei piloti. Un pilota può sentirsi così preso, così teso, in situazioni come queste.

GIOVANNA GUISO

Una domanda a Delli Carri. Come giornalista volevo sapere com'è cambiata la tua idea del mondo del motociclismo dopo aver realizzato tutte queste interviste, dopo aver conosciuto da vicino questi grandi personaggi dello sport motociclistico.

LUCA DELLI CARRI

Prima pensavo che il mondo delle auto e delle moto fossero la stessa cosa e ci fossero soltanto due ruote in più, invece nelle moto c'è molta più umanità, personaggi molto più veri e soprattutto anche oggi mi sembra che si montino molto meno la testa di quelli delle auto.

LORENZO BOSCARELLI

Riprendo il tema del confronto auto-moto. Nelle automobili ci sono due date fondamentali che hanno cambiato il mondo delle corse: il '64, quando la Ford cominciò a partecipare alle gare di durata, portando una grande quantità di soldi, e il '68, quando per la prima volta una Formula 1, la Lotus, indossò il colore non più della propria nazione, cioè il verde inglese, ma il colore della Gold Leaf e divenne sponsorizzata ufficialmente.

Questi due episodi sono cruciali, in mezzo ce n'è stato un altro, a cui si è oggi accennato con una domanda, l'incidente che Jackie Stewart ebbe nel '66 a Francorchamp, al Gran Premio del Belgio, quando rischiò di lasciarci la pelle; da lì iniziò la lotta dei piloti di automobili per la sicurezza.

Vi chiedo se nel mondo del motociclismo ci sono stati episodi altrettanto

evidenti e chiari del cambiamento dall'epoca in cui, correndo, si realizzava la propria passione per divertirsi, a un'epoca in cui, come oggi nell'automobilismo, si pratica una professione per arricchirsi. Spero che nel motociclismo non sia completamente così, ma mi chiedo se ci sono stati dei momenti di svolta e se questi hanno avuto luogo negli anni Settanta.

NICO CEREGHINI

Così sui due piedi a me viene in mente poco. Certo negli anni Settanta ci sono state tante cose diverse; la 200 miglia di Daytona e poi quella di Imola hanno significato molto perché si facevano correre le moto derivate dalla serie, era una cosa nuova che ha aperto un mondo differente.

MARIO LEGA

Una data particolare non c'è. Comunque come abbiamo ricordato prima ci sono state le prime sponsorizzazioni, Roberto con olio Fiat, sarà stato uno dei primi grossi sponsor, Agostini con l'API faceva anche i Caroselli, si può risalire a quegli episodi. Invece per la sicurezza, appunto, i grossi incidenti che hanno fatto prendere coscienza del problema.

ROBERTO GALLINA

C'è stato un grosso cambiamento con l'avvento dei tabaccai. Gli sponsor nel motociclismo erano abbastanza rari e potevano essere captati da pochi, poi sono entrati i tabaccai e poi i petrolieri, che sono ancora gli sponsor più forti. È anche cambiato tutto quando la Suzuki ci impose l'HB tedesca.

Noi si storse il naso perché non fumo, a volte ci sono queste fisime, ma guai a pensare così! «Non ti preoccupare, tu fai le corse, semmai tieni il team sgombro dal fumo di sigarette».

Però, quando la Dorna cominciò a cercare di vendere tutta l'immagine del motociclismo ai tabaccai io per primo la contestai in un'assemblea dell'Irta. Ebbene, mi hanno subito escluso dal consiglio, ma non hanno cambiato.

Se vuole continuare a correre e a chiedere certe cifre, Valentino Rossi dovrà mettere in mostra ancora per due anni, fin che non verrà vietato, il marchio dello sponsor. Entro due anni lo devono togliere, vedremo chi sopravvive, perché quando una squadra corse ha un pilota che costa così tanto, delle motociclette da Gran premio di quel tipo ...

Sono andato a vedere la gara dentro i box in Cecoslovacchia: ci sono venti persone e alle otto di sera chiudono tutto, noi eravamo in quattro, e si lavorava tutta la notte. E' cambiata l'immagine, è tutto in grande stile, il budget di una squadra corse in GP parte da 10 miliardi delle vecchie lire. Se mancheranno i soldi il motociclismo tornerà a dimensioni più umane.

[dal pubblico]

Una domanda ad Agostini. Qual è stato il tuo avversario più difficile?

GIACOMO AGOSTINI

Mike Hailwood.

©
AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
www.aisastoryauto.it

Aprile 2004