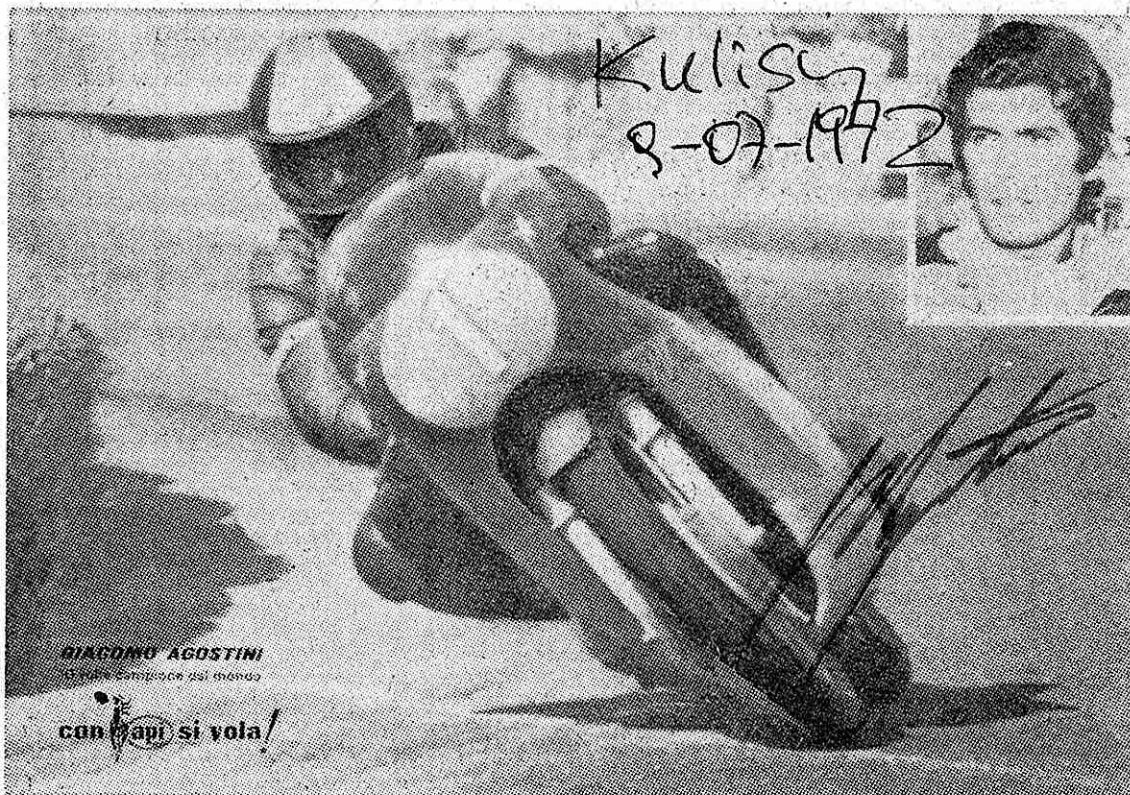


GIACOMO i jego Augusta



12-krotny motocyklowy mistrz świata

Specjalnie dla „Kullis”

W CZASIE MEGO OSTATNIEGO PÓBYTU WE WŁOSZACH ZAPRZYJAŻNIŁEM SIĘ Z BOŻYSZCZEM KIBICÓW SPORTU. MOTOCYKLOWEGO NA CAŁYM ŚWIECIE, DWUNASTOKROTNYM MISTRZEM ŚWIATA — GIACOMO AGOSTINIM.

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE SĄ W NASZYM KRAJU IMPREZAMI SPORADYCZNYMI, NATOMIAST TORY WYŚCIGOWE W MONZA, NÜRBURGRING, IMOLA CZY W BRNIE ŚCIĄGAJĄ ZAWSZE DZIESIĄTKI TYSIĘCY SYMPATYKÓW.

OD KILKU LAT BOHATEREM NR 1 JEST GIACOMO AGOSTINI, ZAWODNIK UWAZANY ZA NAJLEPSZEGO W HISTORII TEJ DYSCYPLINY SPORTU.

URODZIŁ SIĘ 16 CZERWCA 1942 R. W BRESCII. PO RAZ PIERWSZY WZIĄŁ UDZIAŁ W WYŚCIGU MAJĄC LAT DZIEWIĘTNĄSIEĆ. W DWA LATA PÓŹNIEJ, 15 WRZEŚNIA 1963 R., WYSTARTOWAŁ W ELIMINACJACH DO MISTRZOSTW ŚWIATA. W 1966 R. BYŁ JUŻ NAJLEPSZYM NA ŚWIECIE W KLASIE 500 cm³. W ROK PÓŹNIEJ POWTÓRZYŁ TEN SUKCES. W LATACH 1968—1972 W CIĄGU KAŻDEGO SEZONU ZDOBYWAŁ PO DWA TYTUŁY; W KLASACH 500 i 350 cm³.

— Tuzin mistrzowskich tytułów jest wizytówką niezmiernie rzadko spotykaną we współczesnym sporcie. Dlatego też polskiego czytelnika zainteresuje historia twojej kariery — zwracam się do Giacomo.

— Miałem 11 lat, kiedy zafascynowali mnie dziwni osobnicy rozciągnięci nad dwukołowym pojazdem tak, jakby tworzyli z nim jedną nierozdzielalną całość. Pamiętałem ich nazwiska lepiej niż tych, którzy zasłynęli w historii starożytniej.

Po ukończeniu szkoły podstawowej otrzymałem od ojca motorower Bjanchi. Wszystkie wolne chwile poświęcałem jego pielęgnacji i jeździe. Po kilku latach ojciec kupił mi prawdziwy motocykl.

Mając lat osiemnaście wybrałem się któregoś dnia nad Adriatyk, gdzie odbywały się wielkie wyścigi motocyklowe.

Po powrocie do Lovere, gdzie mieszkaliśmy, nie było już w domu spokoju. Nie wystarczyło mi już ściganie się z kolegami. Powziąłem wielką decyzję i po wystąpieniu do Włoskiej Federacji Motocyklowej o wydanie licencji zawodniczej zgłosiłem się do wyścigu Trente-Bondone. Był rok 1961. Pod koniec sezonu w kraju zaczęło się już mówić o jakimś Giacomo Agostini, któremu przepowiadano karierę.

— Człowiekiem, który pierwszy poznał się na twoim talencie, był znany konstruktor Alfonso Morini?

— Tak. Któregoś sierpniowego dnia zaprosił mnie do swojej fabryki. Myślałem, że chodzi o jakąś nagrodę, uścisk dłoni, zaproszenie na obiad, a może szybszy motocykl. Pan Morini bez wstępów zaproponował mi udział w zbliżającym się wyścigu o Grand Prix Narodów na torze Monza, gdzie moim zadaniem byłoby pomóc w wygranym tego wyścigu dwukrotnemu mistrzowi świata, Proviemu, którego pozycja w generalnej klasyfikacji była bardzo zagrożona. Czuję się wtedy tak, jakbym wygrał milion w Toto. Partner Proviwego!

Tamtej nocy długo nie mogłem

Kolejny sezon rozpocząłem od sensacyjnego zwycięstwa w Grand Prix Italia. Pan Morini, doskonały ongiś zawodnik, zaciął ręce z radości. Każde kolejne zawody przynosiły mi coraz to większy rozgłos. Pobitem rekordy torów w Modenie, Riccione, Mediolanie itd. Wówczas też zrozumiałem, że motocykl firmy „Morini” już mi nie wystarcza. Z jednej strony zawdzięczałem panu Morini wszystko, z drugiej zdawałem sobie doskonale sprawę, że aby wygrać coraz poważniejsze imprezy, potrzebny mi jest silniejszy motocykl.

Na początku 1965 roku z żalem przeniosłem się do MV-Augusta, by walczyć teraz o zachowanie prestiżu firmy szczytującej się pięćdziesięcioma tytułami zdobytymi przez najszybszych kierowców świata. Oczekiwał mnie wtedy niezwykle trudny egzamin. Miałem się przesaść na motocykl o większej pojemności. Niewielu zawodników wychodziło z takiej próby obronną ręką.

Na drodze do zdobycia tytułu mistrza świata klasy 500 stał niepokonany od czterech lat Anglik Mike Hailwood, jeżdżący także na MV-Augusta. Bardzo musiał być zdumiony mistrz Hailwood, gdy na początku sezonu na torze w Riccione natknął się na jakiegoś nieznanego mu Włocha, który przez prawie całą trasę siedział mu dosłownie na plecach, a na ostatnim okrążeniu wysunął się do przodu i wygrał z jedenastosekundową przewagą...

Potem polityka fabryki była dwukierunkowa: Mike miał za zadanie bronić tytułu w klasie 500, ja zaś w klasie 350. Na stosunkowo niewielkim torze Nürburgring aktualny mistrz świata, wysoki jak tyka Rodezyjczyk Jim Redman, na doskonale przygotowanej Hondzie nie był w stanie mi zagrozić. Nie był nawet drugi, bo wyprzedził go jeszcze Hailwood, który miał mi pomagać w wygranym.

Wielka batalia z Redmanem rozpałała do zenitu ciekawość kibiców. Potem przyszedł okres krytyczny, przegrałem kilka wyścigów w NRD i Czechosłowacji.

— W roku 1966 na dwadzie-

szyna sprawiły, że w 1971 r. przegrałem dwukrotnie. Rok ubiegły to same zwycięstwa.

— Twoje sukcesy filmowe, bo i o takich słyszałem?

— Reżyser Monicelli zaproponował mi rolę Rzymianina w filmie historycznym. Odmówiłem jednak, ponieważ rola taka absolutnie mi nie leżała. Z ogromną radością przyjąłem jednak propozycję zagrania w filmie, którego akcja rozgrywa się w świecie automobilistów.

— Zwróciłem już kiedyś uwagę, że przez cały czas ugniatasz, raz w lewej, raz w prawej dłoń, małą gumową piłeczkę.

— Jest to ciągły trening wrażliwości palców, tak bardzo potrzebnej każdemu kierowcy motocyklowemu.

— Czy nigdy nie miałeś poważniejszego wypadku?

— Nie licząc dwóch zupełnie niegroźnych kراكs nie przydarzyło mi się nic złego.

— Nie czas przed zawodami poświęcać na zapoznanie się z torami?

— Przyjeżdżam zwykle kilka dni wcześniej. Przechodzę pieszo dwa, trzy razy cały tor, sprawdzam nawierzchnię, analizuję każdy zakręt. Dopiero potem wsiadam na motocykl. Przystaję trenować wtedy, gdy czuję, że tor jazdy każdego następnego okrążenia pokrywa się idealnie z torami przeze mnie wyimaginowanymi.

— Tak, ale startujesz przecież wciąż na tych samych torach?

— To nie upoważnia mnie wcale do zaniechania tego rodzaju treningu.

— Czy odczuwasz niekiedy strach?

— Nie. Przed każdym wyścigiem jestem wyjątkowo opamięniony i skoncentrowany.

— Twój sezon startowy jest bardzo długi?

— Tak, bo praktycznie biorąc startuję od stycznia do października, daje to około 30 imprez.

— Znany jesteś z prowadzenia nadzwyczaj sportowego trybu życia.

— Zdaję sobie sprawę z tego, że jeśli chcę się utrzymać na wyżynach sportowych, to często muszę zrezygnować z mnóstwa innych atrakcji. Nie palę więc papierosów, nie piję alkoholu, z wyjątkiem szklanceczki wina do obiadu. Bardzo dużo czasu poświęcam na dogładanie motocykla.

— A czas wolny?

— Mam go tak niewiele. Ide, a raczej jadę przez życie z ciągłym opóźnieniem. Jeśli już znajdę trochę czasu, to poświęcam go na urządzanie domu, jazdę konną czy polowanie.

— Od pewnego czasu mówi się głośno o twoich planach zmiany motocykla na wyścigowy samochód formuły I.

— Myślałem nieraz o tym, ale to sprawa bardzo odległa, jeśli w ogóle byłaby realna.

— Twoi najwięksi rywale w bieżącym sezonie?

— Fin Sarinen i oczywiście mój rodak Pasolini.

— Dziękuję ci za rozmowę i przypominam o danej przez ciebie obietnicy odwiedzenia Warszawy.

— Dziękuję także. Do Polski przyjadę z całą pewnością, wiele bowiem interesującego słyszałem o waszym kraju. Przedtem jednak proszę cię o przekazanie wielu bardzo serdecznych pozdrowień wszystkim sympatykom sportu motocyklowego w Polsce oraz Czytelnikom „Kullis”.

Rozmawiał:

JACEK E. PAŁKIEWICZ

