

# [ Giacomo Agostini - Ago ]

# Kralj moto sporta!



Giacomo Agostini "AGO"

Čovjek koji je petnaest puta osvajao naslov prvaka svijeta u motociklizmu, impresivno i neponovljivo. Povratak u prošlost moto-sporta uvijek izaziva posebne emocije. Ne samo zato što smo bili mnogo mlađi, već zato što se sjećamo detalja koji su nam u to doba mnogo značili. Sjećamo se imena ondašnjih prvaka ili onih koji to nisu bili, a ipak su nam nešto značili. Jedno takvo nezaobilazno ime je Giacomo Agostini

Već smo nekoliko puta naglašavali kako je nekad komunikacija publike s natjecateljima bila uobičajena. U slučaju Agostinija to nije bilo moguće. Agostini je od samih početaka uživao status velikog prvaka do kojeg je bilo teško doći.

Odrastao je u malenom mjestu Lovere na sjeveru Italije, blizu Bergama, gdje je rođen u obitelji ljubitelja motociklizma. Otac Aurelio devetogodišnjeg dječaka vozi na "portapaku" malenog motocikla, a ovaj apsorbira svu pozitivnu energiju koju je zračila atmosfera tog podneblja. Ako se za nekoga može reći da je bio u pravo vrijeme na pravom mjestu i da mu se istovremeno osmjehnula sreća, onda je to bio Giacomo Agostini. Ta će se teorija kasnije pokazati točnom. Prvo motociklističko natjecanje na kojemu je nastupio Agostini bila je gradska utrka Trento-Bondone 1961. godine. Svoje prvo iskustvo okrunio je osvojenim drugim mjestom, no nije to bila bilo kakva utrka.

Čak i u tim prvim iskustvima susreo se sa svojim budućim rivalima W.Villom, R. Gallinom i R. Passoliniem.

I tako se korač sudbine počeo okretati i uvelike ispisivati povijest moto sporta.

Na samom početku karijere, nakon jedne utrke, susreo ga je Alfonso Morini, vlasnik tvrtke. Uvidjevši Agostinijeve kvalitete pozvao ga je u razvojni odjel, gdje su se pripremali natjecateljski motocikli "Morini". Od tog trenutka

pa do kraja karijere Agostini će ostati tvornički vozač. Postao je tako službeni tvornički pilot tada vrlo renomirane kuće Morini. Kasnije će taj ugled uživati u čuvenoj "MV Agusti", te naposljetku na motociklima tvrtke "Yamaha". Netko se tada našalio rekavši "utrkuj se polako"! Te riječi odzvanjale su mu u ušima cijelu karijeru. Upravo se tako Agostini i ponašao. Vozio je precizno, odmjereno i točno, gotovo nepogrešivo. Pritom je vrlo rijetko padao, bio je brz i poput igle se provlačio između konkurenata. Ago ili Igla, bio je upravo i njegov nadimak.

Bio je, kao i ostala velika imena moto sporta, jednako konkurentan u svim kategorijama, osim u najmanjoj (50ccm). No "njegove" klase su bile dvije: 350 i 500 ccm.



Razgovor u boksu s Tarquinijem Provinijem, Agostinijevim idolom s početka njegove karijere



Smijeh među rivalima u klasi 350 ccm u paddocu Imole 1972. godine. Tada je Agostini bio prvak i favorit, dok su Britanac i Finac tek konkurenti



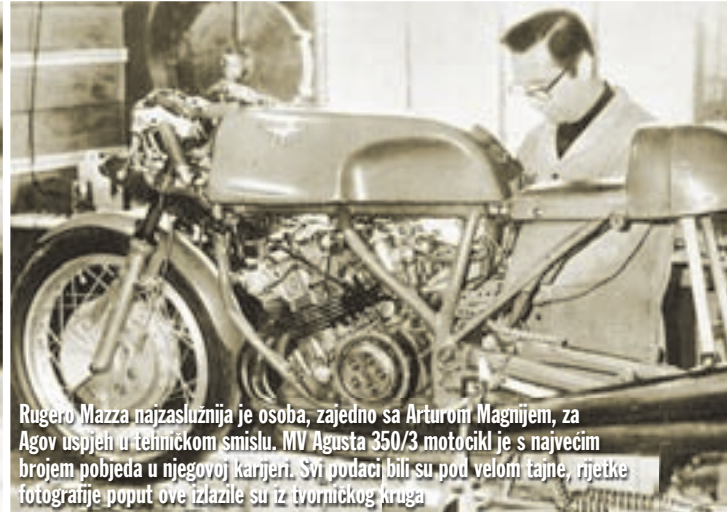
Agostinijeva prva pobjeda na nacionalnom prvenstvu 1963. godine s motociklom Morini Settebello



Agostinijeva fotografija iz doba kad je postao službeni vozač MV-Aguste, popularnog poput Ferrarija



Godine 1967. TT na otoku Man, Giacomo Agostini br.1 i Mike Hailwood br. 2 bili su žestoki protivnici na pisti i veliki prijatelji u privatnom životu. Agostini je upravljao MV Agustom, dok je Hailwood na Hondi



Rugero Mazza najzaslužnija je osoba, zajedno sa Arturoom Magnijem, za Agov uspjeh u tehničkom smislu. MV Agusta 350/3 motocikl je s najvećim brojem pobjeda u njegovoj karijeri. Svi podaci bili su pod velom tajne, njezike fotografije poput ove izlazile su iz tvorničkog kruga



1965. godine, na početku karijere u MV Agusti. Pobjednički vijenac za novog prvaka Agostinija, Mike Hailwood pozira s grofom Domenicom Agustom

Agostinijeva karijera može se podijeliti u tri faze: prvu, početnu fazu dok je bio u Moriniju, drugu, najplodniju u MV Agusti i konačno treću, završnu, s Yamahom. Njegovo je ponašanje bilo profesionalno. Od matičnih je kuća zahtijevao najbolji materijal, što je uvijek i dobivao. Agostini je bio pošteđen neimaštine, oko njega, odnosno njegovih motora vrzalo se mnoštvo ljudi, što je u ono vrijeme bila rijetkost, da ne kažemo čudo. Čak bi se moglo reći da je bio i arogantan, ali ipak je to bila prolazna faza mladosti. Agostini je u svojoj zrelijoj dobi bio prvi i pravi borac za zaštitu natjecatelja, sigurnost staza i gledateljstva. Čak je u nekoliko navrata bojkotirao nesigurne i nedovoljno zaštićene staze (Otok Man, Imatru, Preluku, itd). Bio je svjestan činjenice

da su motori iz sezone u sezonu sve brži, dok su staze u lošem stanju. Često su se događali incidenti s tragičnim posljedicama. Agostini je iskoristio svoj položaj i utjecaj da bi pomaknuo uspavane i nedorasle organizatore natjecanja. Upravo pred kraj njegove karijere došlo je do vala unapređenja staza i svih struktura organizacije moto utrka. Agostini je dobro upravljao svojom popularnošću, koje je bio svjestan - bio je nesklon skandalima ili ekscesima. Iako nije volio opasne staze, nije se bojao izaći na njih, poput spomenutog TT-a na otoku Man.

Agostini je rođen 1942., a 1965., dakle u dobi od 23 godine, već je bio dvostruki vice-prvak u klasi 350 i 500 ccm. Rivali su mu bili slavni Jim Redman i Mike Hailwood, višestruki

Benelli

Depe Lx

QuattroRovo X

Tornado Tre 1130

Na [www.keeway.hr](http://www.keeway.hr) potražite adrese prodajno-servisnih mjesta i detaljnije informacije o modelima i opremi.





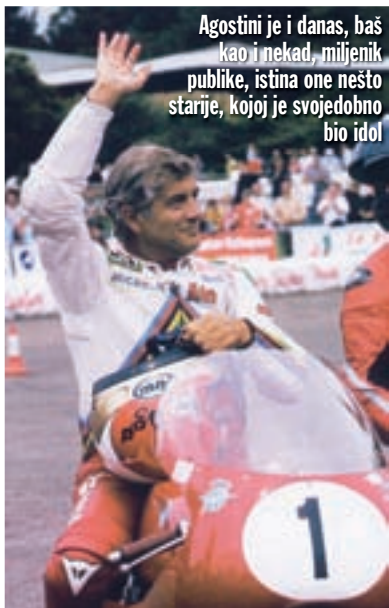
Sedamnaestogodišnji Giacomo Agostini s mladom braćom Felicianom i Maurom, koji su se također bavili moto sportom. Nitko od njih nije ni slutio nije kakav će uspjeh postići mladi Giacomo. Godina je 1959.

Nakon bogatog iskustva u MV Agusti, Agostini mijenja matičnu kuću i dvotaktnim će Yamahama zamijeniti četverotaktnu MV Agustu



svjetski prvaci. Naredne je sezone bio svjetski prvak u klasi 500 i viceprvak u klasi 350 ccm. Godine 1967. ponovio je plasman, a 1968. Agostini postaje prvakom u obje kategorije. 1969 i 1970. Agostini je nedodirljiv, ponavlja uspjeh dvostrukog prvaka, a to se nastavlja i 1971. te 1972. godine. Svi njegovi konkurenti, ma kako bili poznati, bili su u drugom planu. Saarinen, Lansivuori, Bergamonti, Pasolini i tada već mladi budući nasljednici Agostinijeve titule, Roberts i Sheene, još su bili u sjeni. 1973. bila je posljednja sezona Agostinija u MV Agusti, a završio ju je kao prvak u 350 i trećeplasirani u klasi 500. S trona ga je skinuo Britanac Phill Read, koji ga je zamijenio u MV Agusti. Godine 1974. Agostini mijenja matičnu kuću i postaje službeni pilot japanske Yamahe. Iako su mnogi predviđali kako će se on teško snaći za upravljačem dvotaktnu Yamahe, to se nije dogodilo. Te godine ponovno je prvak svijeta u kategoriji 350 ccm i četvrti u klasi 500 ccm. 1975. bila je posljednja sezona Giacomina Agostinija na svjetskom prvenstvu, a završio je u stilu prvaka: po petnaesti put osvaja naslov prvaka svijeta. Ovaj put to je bila klasa 500 ccm, a u 350 ccm nalazi se na drugom mjestu. Tako je Agostini postao čovjek s najviše naslova svjetskog prvaka u povijesti moto sporta: trinaest puta na MV Agusti i dva puta za upravljačem Yamahe.

No, sigurno pola, ako ne i više tog uspjeha treba pripisati MV Agusti. Apsolutna profesionalnost dovela je tu tvrtku do postignutog uspjeha. Vladala je takva diskrecija da niti jedan zaposlenik nije smio dati nikakvu informaciju novinarima. U slučaju da je "procurila" neka informacija, grof Agusta kaznio bi cijelu ekipu (financijski, naravno). Fotografije i intervjue bilo je moguće dobiti samo preko šefa i jedinog odgovornog grofu Agusti. Bio je to Arturo Magni, glavni tehničar u "Reparto Corse", koji je bio upoznat sa svime.



Agostini je i danas, baš kao i nekad, miljenik publike, istina one nešto starije, kojoj je svojedobno bio idol

Osobno je provjeravao svaki vijak svakog motora koji je izlazio na pistu. Sam Arturo Magni "lansirao" je Agostinija uvidjevši njegove kvalitete. Vrlo su se dobro razumjeli tijekom Agostinijevog boravka u MV-u i kasnije ostali prijatelji do danas.

Bilo je to 1964., Grof Agusta zahtijevao je mladog i perspektivnog talijanskog pilota, iako je službeni vozač tvrtke bio svjetski prvak, Britanac Mike Hailwood. Tako je 1964. Agostini potpisao ugovor s MV Agustom i počele su pripreme. Tvornica kojoj je osnovna djelatnost proizvodnja helikoptera u elitnoj se produkciji (i to zahvaljujući samom grofu Agusti) bavila i motociklima. Grof je sâm vodio politiku razvoja i sâm je odlučivao na kakav će način biti konstruirani motocikli s njegovim imenom na rezervoaru. Imao je neograničene logističke mogućnosti, od inženjera, tehničara, do kompletno opremljenih tvorničkih hala s kvalificiranom radnom snagom. On sâm birao je koji će se tip motora koristiti na kojoj stazi, no trebao je pravog pilota... U takvo je okruženje ušao mladi Giacomo, pun entuzijazma, snage i ambicija. Ne samo to, upravo te 1965. godine, bio je spreman novi motocikl, s trocilindričnim agregatom. Godine 1968. izlaze i četverocilindrični modeli MV-a 350 i 500 ccm. To su bili motocikli koje je konstruirao ne jedan, već čitav tim Agustinih inženjera, što je u to doba bila rijetkost. Već sljedeće godine pojavili su se gore opisani rezultati. Agostini je

u MV Agusti ostao osam godina, možda i najplodnijih u svom životu. Ostao je tako Agostini ljubimac grofa sve do njegove smrti, u tvrtki s kojom je otišao u povijest moto sporta. Smrcu Grofa osipa se homogena atmosfera, karizma, mogućnosti i budućnost MV Agustu.

Giacomo Agostini posebno je bio popularan u vlastitoj zemlji. Dok su to mogućnosti dopuštale, natjecao se i u nacionalnom prvenstvu. Nije to bio lak zadatak, između svjetskih prvenstava angažman na nacionalnom prvenstvu bio je veliko opterećenje. Tri treninga, dva neslužbena, jedan za startne pozicije, plus utrka i tako dva puta svakog vikenda. Bio je prijatelj s kolegama i rivalima, poput Angela Bergamontia, Renza Pasolinia ili Gilberta Parlottia (nažalost svi su preminuli na natjecanjima). Prava je sreća da je sve to uspio preživjeti. Nakon automobilističkog debakla (radilo se o Formuli 2) nastaje desetogodišnja šutnja. Godine 1988. pojavljuje se u ulozi menadžera, ponovno u Cascina Costa, starom sjedištu MV Agustu. No, ni to nije potrajalo dugo, Agostini će se ponovno povući u anonimnost. Posvetio se obiteljskom životu za kojeg nije imao vremena u doba sportske karijere. U zrelijim je godinama postao otac djevojčice Vittorie i dječaka Piergiacomina. Karijera je iza njega, gotovo kao iz snova. I ako je Elvis Presley bio kralj rocka, Giacomo Agostini ostao je nesumnjivo kralj moto sporta. ■



Agostinija uglavnom vežemo za MV Agustu, motocikl kojim je osvojio najviše od svojih mnogobrojnih naslova, ponajviše za trocilindričnu 350-eticu