

Monographie de l'**Associazione Italiana per la Storia dell' Automobile (AISA)**

<https://www.aisastoryauto.it/monografie/>

Traduction française par outils numériques
Patrice Moreaux (patrice.moeaux@ouvaton.org)
Août 2026

Autorisation de diffusion par l'AISA : août 2026

La diffusion de ce document doit porter mention de son origine italienne.

Ce document est disponible en version originale italienne :

<https://www.aisastoryauto.it/monografie/monografia-59/>

MOTOS ET COURSES – LES ANNÉES 70

Racontées par *Giacomo Agostini, Mario Lega, Nico Cereghini,*

Roberto Gallina

Coordination : *Luca Delli Carri*

LUCA DELLI CARRI

Aujourd'hui, nous ne sommes pas ici tant pour présenter mon livre « *Matti dalle gare* » que pour décrire comment on courait et comment on vivait la moto de course dans les années 70. Pour cela, nous avons invité quatre invités. Nico Cereghini, pilote à succès puis commentateur de moto, non seulement journaliste et personnalité de la télévision, mais aussi un homme qui, à la télévision, a donné une image de ceux qui aiment vraiment la moto. Mario Lega, champion du monde de la catégorie 250, une grande figure car il a réussi par ses propres moyens, sans soutien, à atteindre les sommets mondiaux en partant d'une petite ville comme Lugo di Romagna.

Puis Roberto Gallina, l'artisan de ce « printemps tricolore » qui, entre la fin des années 70 et le début des années 80, a offert à l'Italie deux titres mondiaux, ainsi qu'une moisson de victoires, grâce aux Suzuki 500 à deux temps préparées par Gallina et son équipe, et à des pilotes talentueux, tels que Lucchinelli et Uncini, devenus champions du monde, sans oublier Virginio Ferrari et Graziano Rossi. Enfin, Giacomo Agostini, dont les exploits, et la notoriété qui en a découlé, ont donné une nouvelle image au sport motocycliste.

NICO CEREGHINI

Le livre de Delli Carri est magnifique ! D'habitude, je ne m'emballe pas trop dans les compliments envers les journalistes, mais en lisant son livre, notamment les interviews des pilotes, on perçoit vraiment leur personnalité, leur façon de parler ; on a l'impression de les avoir devant soi. L'interview de Virginio Ferrari, en particulier, est extraordinaire ; c'est un pilote prolixe, qui a le don de couper les cheveux en quatre, et toute sa personnalité transparaît à travers ces propos. C'est très intéressant car les résultats sportifs sont ce qu'ils sont, bien sûr, mais découvrir l'homme apporte une dimension beaucoup plus humaine, beaucoup plus proche.

Je suis ici sans le mériter car, contrairement à un champion du monde comme Lega ou à un sextuple champion du monde comme Agostini, ou encore à Gallina, qui a non seulement été un grand manager, mais aussi un grand pilote, notamment avec la Paton bicylindre à quatre temps, moi, comme je le disais, quand j'ai commencé à courir, j'étais journaliste, je testais des motos pour le magazine **Motociclismo**. Pour moi, la course était un passe-temps, j'aimais piloter, et je ne le faisais que pour le plaisir de piloter. Je n'avais pas l'esprit de compétition de ces gars-là, non pas parce que j'allais plus lentement – au contraire, j'allais bien plus vite qu'eux ! – mais le fait est que je n'avais pas la même détermination.

Je me souviens par exemple de Virginio Ferrari sur la ligne de départ ; il avait toute une série de rituels qui, comparés à ceux de Valentino Rossi, font sourire. Virginio était un véritable paquet de nerfs, il s'agenouillait à côté de sa moto, posait sa tête sur le réservoir et restait là, en pleine concentration, tendu comme

un ressort ; parfois, après avoir été enfermé dans le camion à écouter de la musique à fond pendant dix minutes, on aurait dit qu'il était défoncé ! Il ne l'était pas, mais il donnait l'impression de l'être, et quand on se lançait après le « Partez ! » – on poussait à l'époque, c'était dur –, nous mettions tous le pied sur le repose-pied puis enjambions la moto avec la deuxième jambe, tandis que lui se jetait à l'horizontale sur sa moto et c'était une bombe.

Je donne la parole à Roberto Gallina, qui est le pilote le plus âgé parmi nous et qui courait déjà dans les années 60 ; il pourra nous raconter ce qui a changé entre cette époque et la décennie suivante. Les années 70 ont été uniques et extraordinaires à bien des égards, avec l'évolution du marché induite par les nouvelles propositions japonaises – la Honda 750 Four, puis la Kawasaki – et les constructeurs italiens prêts à riposter. Une décennie d'une immense effervescence, en particulier dans le domaine des motos de série, mais dans le monde de la course, Roberto, qu'est-ce qui a changé pour vous, les pilotes, au-delà des combinaisons qui, d'un temps noir, sont devenues colorées, et du casque qui, d'un casque ouvert, est devenu intégral ? D'un seul coup, le milieu de la course est devenu beaucoup plus riche, beaucoup plus professionnel, non pas riche en argent, mais en effervescence, en possibilités.

ROBERTO GALLINA

Peut-être dès 1968 – et non pas à cause d'événements politiques ! – quelque chose a changé, et il faut en attribuer le mérite à Agostini. Quand Agostini a commencé à remporter toutes ces courses, les petites amies se sont mises à aller aux courses, emmenant leur petit ami avec elles, si bien que, par exemple, le circuit de Modène était bondé, avec 40 000 à 50 000 personnes. Nous pouvions rivaliser avec Agostini en course, mais pas en termes d'image, celle qu'il s'était forgée grâce à MV et à ses succès.

Après que Moto Guzzi, Mondial et Gilera eurent abandonné la compétition en 1957, il ne restait plus que MV parmi les grands constructeurs italiens. Cela avait favorisé la notoriété de certains pilotes, tandis que celle des constructeurs s'était quelque peu estompée.

Il y avait ces pilotes anglais, si talentueux, qui venaient de temps à autre courir en Italie, comme Mike Hailwood ou Phil Read, qui auraient pu battre Agostini et qui, de toute façon, le rivalisaient. Mais les marques s'étaient retirées et le motocyclisme de l'époque a repris grâce à la personnalité d'Agostini, ce qui nous a aussi donné un petit avantage, car notre motocyclisme « des seconds » – lui, à cette époque, était toujours le premier – était pauvre, il n'y avait rien. Il n'y avait guère de possibilités de courir : il n'y avait qu'un seul constructeur, et soit on courait avec lui, soit...

Benelli avait conservé son statut de constructeur, mais ne connaissait pas le même essor que MV ; c'est pourquoi, à cette époque, fin 1968, une nouvelle histoire a commencé, avec l'image de ce jeune homme qui gagnait, qui a remporté pratiquement toutes les courses. Il est venu courir contre nous, d'abord en côte, et il nous a parfois battus – je gagnais en côte, il s'est imposé – puis il est passé chez les Juniors car les Grands Prix étaient rares : il n'y en avait qu'un en Italie, les autres étaient toutes des courses pour pilotes de deuxième catégorie.

J'ai remporté un championnat Cadets, lui s'est qualifié pour le championnat Cadets, il s'est fait remarquer, puis il est passé chez les Juniors, où il a commencé à gagner, et de là, il a changé de catégorie en 1963, avant de devenir une véritable figure emblématique en 1968-1969. À cette époque, le motocyclisme a évolué, grâce à Agostini, mais aussi

à l'idée des Romagnols, des amis de la « Temporada » romagnole, qui a favorisé l'émergence de certains pilotes en tant que « personnalités ».

Il y avait des pilotes capables de battre Agostini, comme Pasolini, qui était d'ailleurs devenu une véritable figure emblématique, ou Saarinen, et d'autres qui pouvaient rivaliser avec lui. Ainsi, dans les années 70, le motocyclisme a cessé de connaître des hauts et des bas : tantôt les motos se vendaient bien, tantôt elles ne se vendaient plus ; tantôt tout le monde faisait de la moto, tantôt plus personne n'en faisait. C'est alors qu'a commencé une nouvelle période de croissance et de popularité du motocyclisme.

NICO CEREGHINI

Roberto, tu as très justement mis l'accent sur Agostini, sur l'élan donné par ses extraordinaires victoires. Agostini jouait aussi dans certains films, épouvantables, mais il tournait quand même ; Valentino Rossi n'est pas aujourd'hui aussi célèbre qu'Agostini l'était. Agostini avait derrière lui des nuées d'admirateurs et d'admiratrices, il devait se réfugier dans les hôtels. Je le voyais, je le détestais parce qu'il gagnait trop, il était antipathique... maintenant, il s'est amélioré ! On le détestait un peu trop parce qu'il gagnait trop, mais, Roberto, il y a un autre aspect tout aussi important.

À la fin des années soixante, certains constructeurs italiens prenaient leur essor : ils disposaient des moyens nécessaires et avaient des projets en réserve. C'est ainsi qu'ont vu le jour les Laverda bicylindres, les Ducati bicylindres de route, les Guzzi V7 – d'abord la « Zuccona », puis la V7 Special et enfin la V7 Sport. À l'époque, il n'y avait pas seulement un grand pilote qui faisait aimer la moto, l'industrie y mettait également tout son cœur.

Je cède maintenant la parole à Lega, originaire de Lugo di Romagna, le village de Francesco Baracca. Au tout début des années 70, Lega s'est présenté au championnat Junior avec une Yamaha bicylindre à deux temps (beaucoup le détestent encore aujourd'hui parce qu'on courait alors avec les Aermacchi Ala d'Oro 250), ce qui démontre bien qu'il y avait un nouvel élan.

Les vieilles guimbardes recyclées par tous les pilotes, comme les Ala d'Oro qui roulaient jusqu'à l'épuisement, ne suffisaient plus ; des machines différentes faisaient leur apparition et l'escalade a atteint son apogée avec les Suzuki 500 RG en 1976 pour les pilotes privés. Un élan qui, tant dans les courses de motos de série que dans les courses à proprement parler, a fait de ces années des années extraordinaires.

Lega, raconte-nous maintenant comment tu es arrivé sur cette moto si supérieure à celles de tes adversaires, comment tu t'es senti quand tu les as battus haut la main.

MARIO LEGA

Je suis content que Roberto ait mis en avant la catégorie Junior, car c'est là que nous courions ensemble, même si j'étais « cadet » avec Otello Buscherini et qu'il figurait déjà parmi les pilotes les plus célèbres de la 250, aux côtés du regretté Bergamonti et de nombreux autres pilotes.

En ce qui concerne la Yamaha, j'ai fait mienne une idée qui n'était pas la mienne. Malheureusement, l'initiateur de cette nouvelle idée, Guido Fabiani, un grand passionné de Bologne, est décédé hier même. À Bologne, il y avait Tartarini, d'Italjet, qui importait les Yamaha. Il a importé un modèle de chaque cylindrée : une 125 qui ne pouvait pas être vendue, une 250 qui ne pouvait pas être vendue et les 350 qu'il aurait vendues normalement au grand public.

Tartarini les a importées et immatriculées. Guido Fabiani a acheté la 250, l'a fait homologuer par le Motoclub Ruggeri de Bologne, a participé à sa première course et a chuté, à

Imola. Ayant une entreprise à faire tourner, il s'est rendu compte qu'il ne pouvait pas se permettre de se blesser pour ne pas nuire à celle-ci. J'ai acheté la moto et j'ai disputé les courses de qualification, nécessaires pour accéder aux trois finales du championnat des cadets ; lors de la première, j'ai eu un problème, mais lors de la troisième et dernière, décisive, à Trévise, la moto a bien fonctionné et son potentiel s'est révélé.

Lors d'une course à Pesaro, alors que la moto fumait comme une cheminée, Zanzani s'est bien moqué de moi en disant que « nous avons enfumé tout Pesaro ». Puis Luigi Anelli, qui était un pilote de niveau national et un bon préparateur, a remis ma moto en état : elle ne fumait plus autant... et elle avait du punch ! J'ai disputé ma première finale à Monza, où ils se sont rendu compte que la moto était bien trop performante et m'ont déposé une réclamation.

Tous les pilotes ont décidé de ne pas courir, affirmant que la moto n'était pas conforme ; mais la moto avait été homologuée, et ce n'était même pas moi qui l'avais fait, comme je l'ai dit. Le règlement stipulait que le constructeur devait en vendre 200 ; eux disaient qu'en Italie, il n'y en avait pas 200, mais une seule. Or, dans le monde entier, Yamaha en avait vendu bien plus de 200.

Pour faire court, je suis sorti du paddock ; il y avait des Suisses ce jour-là et, en Suisse, la moto était vendue normalement. J'ai pris un Suisse à part, je lui ai dit

« Viens avec ta moto, je te donne un laissez-passer pour le paddock » et j'ai laissé les commissaires la mesurer, pour qu'ils voient que la mienne était bel et bien identique à celle qui circulait sur la route.

J'ai remporté, comme tu l'as dit, les trois finales, en battant les Aermacchi de Cavalli et d'Altrocchi, et j'ai tout de suite été catalogué comme un pilote qui « gagnait grâce à une moto supérieure ». En réalité, par la suite, quand je suis passé professionnel, j'ai réalisé de assez bons résultats avec la Yamaha classique que tout le monde pouvait acheter.

NICO CEREGHINI

Bravo, Lega, tu as ensuite remporté un titre important avec la Morbidelli 250.

MARIO LEGA

Oui... je suis un champion du monde atypique ! Je ne suis pas si doué que ça, je ne suis pas un champion de classe pure. Je me considère comme Virginio Ferrari, un bon pilote, moi aussi passionné de sport, soucieux de respecter les règles. Je n'ai pas le talent de Lucchinelli, qui, pourtant, gâche son talent en se couchant tard, en buvant, en faisant d'autres choses. Du coup, lui qui pourrait valoir 100 à l'état pur n'en rend que 80. Moi, je ne vaudrais pas 100, mais je suis toujours au top et je rends 80 ; donc, Lucchinelli et moi, on a l'air aussi bons l'un que l'autre, mais ce n'est pas vrai, car il serait bien meilleur.

Mon conte de fées s'est donc poursuivi avec Morbidelli, car en Autriche, Pileri – qui était le pilote officiel de Morbidelli – s'est cassé le bras et a dû rester sur la touche pendant trois courses.

À ce moment-là, le sponsor a décidé qu'il valait mieux faire courir la moto quand même, car une interruption de trois courses n'était pas avantageuse ; Pileri a cité mon nom. Ça a été une chance, car cette année-là, j'étais sur le point d'arrêter la compétition, vu que je n'avais ni moto, ni sponsor, rien du tout.

NICO CEREGHINI

Même pas la SIP ?

MARIO LEGA

J'avais bien la SIP : je travaillais et je courais, je faisais les deux. Au début de l'année 1977, l'hiver touchait à sa fin et s'annonçait une saison qui, pour moi, n'aurait pas dû exister, mais j'ai continué à m'entraîner... sans savoir pourquoi. J'avais du mal : je courais à pied, je m'entraînais avec des haltères et je me disais : « Pourquoi tu t'infliges ça ? ». Mais je me répondais : « Je ne sais faire que ça et je continue à le faire ».

Quand on m'a appelé, heureusement, j'étais prêt et j'ai tout de suite assez bien roulé : j'ai fait mes débuts à Imola dans les deux catégories, 250 et 350, avec deux deuxièmes places ; l'une d'elles aurait même pu être une première, mais je n'y ai pas suffisamment cru. Après les trois courses d'essai, Pileri s'est rétabli et est revenu. Je me corrige, j'ai dit : « après trois courses », mais j'ai aussi fait la quatrième, parce que c'était à Abbazia, c'était tout près, et ils ont dit : « Bon, trois ou quatre, on les fait toutes les quatre. »

Nous y sommes allés tous les deux et j'ai gagné ; grâce à cette victoire, je me suis hissé en tête du championnat du monde. À ce moment-là, ils n'ont plus eu le courage de me licencier.

NICO CEREGHINI

C'est ça, la Ligue. Impressionnant, hein ! ... Même si, avec les bulletins de notes des pilotes que tu rédiges désormais pour la *Gazzetta dello Sport*, tu t'attires pas mal d'ennuis !

Pour en revenir aux années 70, le marché était en pleine effervescence, avec l'arrivée de la Honda 750 fin 1969, la première équipée d'un frein à disque à l'avant. Quand on la regardait, on se disait : « Comment peut-elle freiner avec ce disque-là ? ». On était habitués au frein à tambour, le disque était un objet mystérieux.

Puis il y a eu la Kawasaki, puis justement la Laverda, la Ducati et la Guzzi avec les courses de série. Mais il y avait aussi de nombreuses courses internationales importantes de motos de Grand Prix en Italie. Aujourd'hui, quand je dis à Agostini : « Tu as remporté 122 courses contre 56 pour Valentino », il s'énerve un peu en répondant : « Non, j'en ai gagné beaucoup plus », et il a raison.

Aujourd'hui, on ne remporte que les épreuves du championnat du monde, mais Agostini participait à beaucoup d'autres courses internationales. Il a gagné à Daytona par exemple en 1974, il y a eu beaucoup de belles courses, et Gallina y a également participé. Bref, on courait beaucoup plus, on souffrait encore plus et c'était vraiment très éprouvant.

Gallina peut nous aider à comprendre pourquoi les années 70 ont été extraordinaires, mais aussi très sanglantes ; c'est un aspect important de cette période, nous avons eu beaucoup de victimes.

Lega a cité Buscherini, mais à l'époque, les accidents étaient très nombreux : à Monza, Saarinen avec Pasolini, puis immédiatement après Chionio, Colombini et Galtruccio, et ensuite Otello Buscherini et Paolo Tordi au Mugello en 1976. Bref, il y avait beaucoup, trop d'accidents, notamment et surtout en championnat du monde. Peut-être que les « deux-temps » ultra-performants n'étaient pas encore compris et connus de tous ; il y avait des problèmes de lubrifiants, me semble-t-il, je ne sais pas, c'est ce qu'on disait. Toi, Gallina, qui as été non seulement pilote, mais aussi préparateur, comment expliques-tu ce phénomène si terrible ?

ROBERTO GALLINA

C'est certain qu'un quatre-cylindres de 500 cm³ à deux temps pose de gros problèmes. J'ai un

un peu de mal à revenir sur ces sujets... À Monza, en 1973, je suis parti en tête et j'ai été dépassé par quatre pilotes pour une raison assez inhabituelle. Le moteur a commencé à manquer de puissance et, comme il y a ce grand virage, que l'on prenait à l'époque à 220, j'ai relevé la tête car je n'étais pas très convaincu de pouvoir m'y engager avec un moteur qui faisait « pap-pap ».

J'ai vu ce qui s'est passé lors de l'accident ; on a dit que cela pouvait être un grippage du moteur, les « 2 temps » avaient ce genre de problèmes et une 500 encore plus, même si, en réalité, sur une 500 à quatre cylindres, lorsqu'un piston se grippe, les autres continuent à pousser, le moteur ne se bloque pas comme cela peut arriver avec un moteur à deux cylindres ou à un seul cylindre.

Si l'on veut maintenant revenir sur l'histoire de notre équipe, au milieu des années 70, j'étais concessionnaire Suzuki. En 1975, j'avais reçu une récompense en tant que meilleur vendeur et je suis parti au Japon avec un groupe de concessionnaires.

Tout le monde est allé visiter Kyoto et d'autres villes touristiques, mais moi, je suis allé voir le département de course. J'ai eu un premier entretien avec l'un des dirigeants, l'ingénieur Ase, et je lui ai dit : « Je voudrais devenir responsable de votre département de course en Europe. » Il a écarquillé les yeux : « Comment comptez-vous vous y prendre ? » Les Japonais ont toujours des réactions, tant vocales que faciales, un peu étranges... mais en peu de temps, nous y sommes parvenus.

Pour mettre au point le « 2 temps », je passais trois mois par an au Japon, pendant l'hiver, afin de cerner toutes les difficultés. Nous avons ensuite bénéficié d'un excellent soutien de la part de Fiat Lubrificanti, qui s'était lancée dans la fabrication d'huile pour motos, l'« Olio moto 2T ». Des techniciens très compétents sont venus de Villastellone rejoindre mon département compétition ; nous avons commencé à tester les moteurs, ils ont mis au point un lubrifiant qui s'est peu vendu pour les motos de série, mais qui a été utilisé par presque tous les départements compétition à cette époque. La technique, disons la chimie, nous a beaucoup aidés dans ce cas précis à trouver une solution.

Puis, alors qu'ils développaient des produits remarquables, un cadre de chez De Rica (tomates) est venu me voir et m'a demandé : « Gallina, combien de bidons d'huile pour moto penses-tu qu'on puisse vendre ? ». Je lui ai répondu : « Je mets votre marque sur la moto, je ne sais pas vraiment combien vous pourrez en vendre ». « Alors ça ne nous intéresse pas. » Entre Noël et le lendemain de Noël, il nous a privés de ce précieux soutien ; heureusement, nous avons trouvé d'autres solutions et nous avons continué malgré tout. Cette anecdote illustre l'intérêt technologique que la moto a suscité dans les années 70, au point d'attirer même des entreprises issues de secteurs totalement différents, comme Fiat Lubrificanti.

NICO CEREGHINI

Bon, Roberto, je reviens à la Ligue. Je me souviens de ce terrible Mugello de 1976, où il y avait eu environ nonante chutes. Je portais le numéro 77 dans la catégorie 500, Paolo Tordi portait le numéro 77 dans la catégorie 350 quand il a trouvé la mort lors de la course qui précédait la mienne. Comme j'ai moi aussi chuté dès le début à cause du grippage de trois pistons sur quatre, à la fin du premier tour, justement au virage de San Donato, ma sœur, qui assistait à la course, est venue me chercher à l'infirmerie et on lui a dit : « Je suis désolé, mais le numéro 77 est mort. » Ils n'ont pas fait preuve d'un grand professionnalisme, mais ce jour-là, il y avait eu de nombreuses chutes dues à des grippages ; je me souviens qu'on en a longuement parlé. Même Buscherini est tombé à l'Arrabbiata 1 à cause d'

un grippage. Bref, il y avait beaucoup de grippages et beaucoup de chutes. Quelle était la perception du risque pour un pilote ? Toi, Lega, tu as dit que tu avais aussi gagné à Abbazia, peut-être le circuit le plus dangereux de l'univers, situé sur une falaise, avec des rochers d'un côté, des murets et la mer de l'autre : des circuits dangereux, des protections insuffisantes, des casques ridicules. Vu d'aujourd'hui, tout cela semble carrément fou. Quelle était la perception du risque pour un pilote ?

MARIO LEGA

Je dois ici évoquer l'amitié que j'avais avec Otello Buscherini, qui avait mon âge et qui était ce que j'appelle « une bête de course », comme j'ai également qualifié Valentino. Ce sont ces pilotes qui, même si leur moto n'est pas au point, mettent les gaz en course sans se soucier de savoir si ce défaut risque de les pénaliser.

Otello n'avait peur de personne, alors que nous avions nos propres réticences. Moi qui étais fan de Pasolini, je me suis retrouvé à devoir tenter de le dépasser au freinage – ce qui n'était pas simple car « Paso » avait un freinage formidable, il était célèbre pour ses freinages tardifs – j'avais donc du mal à tenter de dépasser Pasolini, j'avais une appréhension psychologique, alors qu'Otello n'en avait pas, il était convaincu d'être le meilleur et me donnait des conseils.

Otello m'a invité à aller au col du Muraglione, où il régnait en maître. Il avait mis au point une Minarelli 60 et, avec ce scooter, il défiait toutes les premières grosses cylindrées de l'époque, les Gilera 300, les Guzzi Falcone, les premières BSA, et il les provoquait d'un geste qui signifiait : « Je te passe en troisième ».

Ce genre de remarque ne plaisait à personne, alors ils s'arrêtaient et lui disaient : « À qui tu donnes la troisième, toi ? » Et Buscherini répondait aussitôt : « Je parie 5 000 lire – à l'époque, c'était une petite fortune – que d'ici à la petite église (il connaissait tous ses repères), j'y arriverai avant toi. » Ces gars-là avaient hâte de gagner de l'argent facile ; ils défiaient Otello, qui connaissait le chemin les yeux fermés et les battait tous. Il encaissait, faisait la « troisième » à un autre et descendait. C'était ça, Otello Buscherini.

C'est lui qui m'a invité et j'ai commencé à apprendre les secrets pour rouler avec un peu de marge entre les rochers et le ravin, les rochers et le ravin. Quand on courait à Abbazia, où il n'y avait que des rochers et des ravins, on avait l'impression d'être chez soi, donc ça ne faisait pas si peur que ça.

En ce qui concerne le danger, je pense que le pilote se croit immortel. Je vais vous donner un exemple : quand on entend dire que pendant la période du 15 août, les gens partent en vacances et qu'il y a beaucoup d'accidents mortels, beaucoup de morts chaque année, aucun d'entre nous ne renonce à partir en vacances à cause de ces accidents mortels ; chacun a son remède, son talisman, et que dit-il ? « Je pars de nuit, je pars de jour, je pars la veille, je ne mange pas. »

Chacun a sa propre raison de croire qu'il ne mourra pas. C'était comme ça pour nous ; au début de ma carrière de coureur – Roberto peut le confirmer –, s'il y avait une chute, la Croix-Rouge entraînait sur la piste, prenait le blessé et continuait son chemin le long du circuit. Ils plaçaient un drapeau indiquant « Croix-Rouge sur la piste » et nous dépassions l'ambulance, mais personne ne disait : « Mince, il y a quelqu'un à l'intérieur qui s'est blessé », notre seule préoccupation était de perdre le moins de temps possible.

NICO CEREGHINI

On veillait à ce que l'ambulance suive bien sa trajectoire...

MARIO LEGA

Exactement, qu'ils signalent leur présence. À cette époque, j'ai compris que le danger personnel ne m'intéressait pas, mais que j'avais simplement une grande envie de concourir, d'arriver devant les autres et, quoi qu'il arrive, d'être compétitif. Je n'ai jamais été du genre à vouloir gagner à tout prix, j'ai couru trois ans dans la catégorie 60 des « Cadets » parce que ça me plaisait.

Quand je suis parti faire mon service militaire, j'ai accroché toutes mes photos dans mon casier, et quand mes camarades me demandaient : « C'est qui, celui-là ? » « C'est moi. » « Tu fais de la moto ? Ah bon ? Et combien de courses as-tu gagnées ? » ... « Aucune. » « Ah, mais voyons ! » Alors ils m'envoyaient balader parce que je n'avais pas cette soif de victoire, mais j'avais la soif de la compétition, je voulais être à la hauteur des autres.

ROBERTO GALLINA

J'aimerais revenir sur d'autres sujets, car quand on parle de ces événements, de ces anecdotes, entre gens qui ont fait quinze ans de course comme moi, comme eux, on pourrait parler de moto toute la journée.

Dans les années 70, il s'est passé autre chose d'important, comme l'a très justement dit Nico. Il y a eu de nombreux accidents, qui ont donné lieu à des contestations, et c'est peut-être justement de là qu'est né le motocyclisme d'aujourd'hui ; si on y regarde de plus près, on s'en rend compte.

Les accidents ont poussé les pilotes à se rebeller vivement, alors que jusqu'alors, la Fédération empêchait toute forme de contestation. Si tu protestais ? On te sanctionnait comme on le fait aujourd'hui au football, avec un carton. On te suspendait pour trois ou quatre courses, ce qui te freinait, car chez un motard, l'envie de courir l'emporte sur la perception du risque qu'il court.

Les contestations ont commencé à cette époque ; à Salzbourg, j'ai jeté ma carte d'adhérent aux organisateurs par la vitre du camion où se trouvait la direction, car ils prétendaient nous faire courir sous la neige. À cette occasion, je me suis arrêté, transi de froid, après six tours ; j'ai commencé à trembler, et j'ai tremblé pendant encore deux heures pour récupérer ; ils nous faisaient courir dans ces conditions !

NICO CEREGHINI

Et tu avais un petit pare-brise qui te couvrait les mains.

ROBERTO GALLINA

Oui, j'étais aussi protégé. C'est pour ces raisons que ces contestations ont vu le jour à cette époque, d'où est née en 1978 l'IRTA (International Road Team Association), grâce surtout à Mike Trimby, puis à Paul Butler, deux journalistes anglais. Ils nous ont ensuite convaincus qu'il fallait la soutenir et, en 1980, nous en sommes devenus membres et même conseillers : moi, Agostini, Mamola, Uncini, etc.

(Applaudissements à l'arrivée de Giacomo Agostini)

NICO CEREGHINI

On disait que c'était un pilote rapide... peut-être que c'était surtout la moto qui était rapide. Il s'agit de Giacomo Agostini, pour ceux qui ne le connaîtraient pas. Un géant !

ROBERTO GALLINA

Je parlais de l'IRTA, des débuts de cette association dont les membres étaient Gallina, Agostini, Uncini, les deux journalistes anglais et Michel Metraux, qui en est ensuite devenu le président, ainsi que Randy Mamola et Kenny Roberts. Ces huit personnes ont créé l'IRTA, qui, dès l'année suivante, a commencé à contester la Fédération au sujet de certains circuits, ce qui a conduit à de véritables grèves.

Nous avons fait grève, si je me souviens bien, au Venezuela. Il y avait des pistes impossibles ; en Belgique, des petites bestioles, une sorte de sangsues, sortaient des robinets. Toi, tu étais à l'hôtel, mais nous, qui vivions dans les stands, étions dans ces conditions.

L'IRTA a ensuite contesté les droits de retransmission télévisée que la Fédération souhaitait acquérir. Auparavant, comme il n'y avait que la chaîne de télévision nationale, il n'y avait qu'une seule caméra sur les circuits, tout était organisé de manière économique, puis d'autres chaînes de télévision sont arrivées.

On s'est rendu compte que des droits de retransmission télévisée pouvaient être obtenus et la Fédération a tenté de les gérer, mais elle les a ensuite cédés à Dorna, une agence espagnole qui a en effet permis au motocyclisme d'atteindre le niveau où il se trouve aujourd'hui. C'est précisément à cette époque que, grâce aux contestations, la sécurité sur les circuits s'est considérablement améliorée et que le motocyclisme a évolué pour devenir ce qu'il est aujourd'hui, avec une augmentation considérable des primes de classement par rapport aux montants habituels à l'époque où je courais.

NICO CEREGHINI

Bon, entre-temps, Agostini est arrivé, salut Mino...

GIACOMO AGOSTINI

Salut, excusez mon retard, mais je viens de la campagne...

NICO CEREGHINI

Mino, on parlait bien sûr de la moto dans les années 70 ; avec Gallina, nous avons évoqué la dangerosité des circuits, les moteurs qui tombaient en panne, les nombreux décès de cette époque, et Gallina a déclaré : « C'est de là qu'est né un nouveau mouvement qui a conduit au motocyclisme moderne. » Mais Gallina a également affirmé que le véritable essor du motocyclisme dans les années 70 te revient surtout à toi ; cela semble incroyable, mais...

ROBERTO GALLINA

Je l'ai dit parce que tu n'étais pas là, sinon j'aurais trouvé un autre sujet.

NICO CEREGHINI

Tu étais une personnalité tellement charismatique et célèbre, tu étais peut-être plus célèbre que le pape, ton visage était plus connu que celui du pape, et pas seulement en Italie...

GIACOMO AGOSTINI

N'exagérons pas...

NICO CEREGHINI

Bon, d'accord, aujourd'hui tu n'es pas très beau, mais à l'époque, c'était un beau gosse. Tu as été le moteur des années 70, une période où tout a explosé : les courses sont devenues plus belles, les motos sont devenues plus belles, etc.

En tant que jeune Bergamasque ambitieux, comment vivais-tu ce rôle ? Te rendais-tu compte que tu étais une sorte de monument ambulante, ou bien te suffisait-il de toutes ces victoires, de toutes ces filles que tu collectionnais, de tous ces succès et de toutes ces coupes ? Comment vivais-tu cela ?

GIACOMO AGOSTINI

Peut-être pas, je ne m'en rendais pas compte à vrai dire, parce que j'étais tellement pris par tout ça que tout ce que je faisais me semblait irréel. Moi aussi, j'ai commencé comme tout le monde en m'achetant une « petite moto », en rêvant... Je n'aurais jamais pensé... Je rêvais de courir, je rêvais.

Je me souviens que quand je voyais les grands champions, je me disais : « Comme ce serait génial de pouvoir être avec eux », je les enviais dans le bon sens du terme, puis un jour, je suis arrivé là où je suis arrivé, donc ça ne me semblait presque pas réel.

Si on parle de sécurité, oui, en effet, moi et d'autres, on a fait pas mal de choses. Je me souviens que malheureusement, au Tourist Trophy, chaque année, trois ou quatre collègues mouraient et on ne faisait rien... tout le monde se taisait, le malheur arrivait. Sur ce circuit, derrière les stands, il y a un mur haut de cinq ou six mètres et je me souviens qu'un jour, j'ai réussi à y grimper et j'ai découvert qu'il y avait un cimetière derrière.

Un soir, lors du Tourist Trophy, Gilberto Parlotti m'a demandé de l'accompagner faire un tour. Il m'a dit : « Tu le connais bien, moi je le connais mais pas aussi bien que toi, laisse-moi faire un tour. » Nous sommes partis avec ma voiture, les phares allumés, pour voir aussi les creux... puis malheureusement, malheureusement, le lendemain, il a eu cet accident et il est mort.

C'est là que j'ai commencé à me demander si ça en valait la peine, parce qu'au début, l'enthousiasme l'emporte, puis si personne n'y arrivait... si les circuits étaient comme ça, qu'est-ce que je devais faire ? Je ne pouvais pas arriver de Bergame et tout changer d'un coup de baguette magique. C'était comme ça, il fallait courir, mais j'ai commencé à réfléchir et à me dire : « Mais pourquoi devons-nous mourir, pourquoi ? ». On peut tomber, mais pourquoi ne devrait-on plus pouvoir se relever ?

Un accident peut arriver à cause d'un pneu, de l'huile, de la chaîne, pour mille raisons, mais pourquoi, quand on tombe, faut-il qu'on frôle la mort ? Alors on a commencé à se révolter, on a fait quelques grèves avec tout le monde, même si j'ai toujours détesté le mot « grève », mais en fait, il fallait bien le faire.

C'est arrivé à Salzbourg, où il avait neigé la veille et où nous avons fait grève ; malheureusement, sur l'autoroute, des supporters ont failli me frapper en disant qu'ils étaient venus, qu'ils avaient payé et qu'il n'était pas juste de faire grève. Je leur ai fait comprendre qu'il n'était pas juste non plus qu'un collègue meure à chaque Grand Prix, notamment parce que cela nuisait tant au sport qu'à l'ensemble du monde de la moto. Ce n'était pas vrai non plus, comme certains le disent : « Mourir fait partie du spectacle, le public veut du sang ».

Je ne suis pas d'accord, le public veut du spectacle, peut-être une chute, mais

il ne veut pas de sang ; on le voyait bien quand, après un grave accident, il n'y avait presque plus personne à la course suivante. Quoi qu'il en soit, ce jour-là, ils voulaient me tabasser, mais heureusement, j'avais avec moi un ami qui faisait lui aussi des petites courses – il est ensuite devenu architecte – et qui était ceinture noire de karaté. C'est cet ami qui a arrêté ces trois brutes qui ne voulaient pas comprendre que nous l'avions fait uniquement pour sauver des vies humaines.

Aujourd'hui, nous avons, je crois, des circuits magnifiques et c'est très bien ainsi : on tombe et on se relève. Il y a quatre ou cinq ans, je me suis rendu en Allemagne de l'Est pour une émission de télévision, où, du vendredi au dimanche, 53 ou 54 pilotes sont tombés – certains se sont cassé l'épaule, etc. – mais à notre époque, si 53 d'entre nous étaient tombés, trois seraient morts à coup sûr. On a donc beaucoup progressé.

Bien sûr, on n'est pas des experts en la matière, il est logique que rouler à 300 à l'heure soit toujours dangereux, mais je dirais qu'on a beaucoup progressé, notamment grâce à Dainese qui a beaucoup œuvré pour la sécurité, mais surtout grâce aux circuits qui sont désormais très, très sûrs.

LUCA DELLI CARRI

C'est dans les années 70 qu'est née la clinique mobile et qu'Agostini a emmené pour la première fois le docteur Costa en déplacement. Aux États-Unis, si je ne me trompe pas, à Daytona ?

GIACOMO AGOSTINI

Oui : j'étais allé à Daytona la première année, tout seul ; j'avais gagné, mais à mi-course, j'étais sur le point de m'arrêter parce que j'étais déshydraté, je n'en pouvais plus, je voulais m'arrêter, puis j'ai retrouvé le courage et la force en pensant à tous mes amis qui étaient venus... J'ai puisé un peu de force, j'ai surmonté ce moment de crise.

L'année suivante, j'ai pensé à Claudio Costa, mais son père ne voulait absolument pas qu'il prenne l'avion, il en avait une peur bleue. Quand j'en ai parlé à Claudio, il m'a répondu : « Tu dois demander à Checco, sinon je ne peux pas y aller. » J'ai donc demandé à Checco et, comme il adorait les deux-roues, il a dit : « Si tu en as besoin, il viendra avec toi. » Claudio est venu à Daytona et c'est là qu'il a commencé sa carrière.

C'est aussi de là qu'est venue l'idée à Checco d'amener les Américains à Imola, et c'est ainsi qu'est née la 200 Miglia.

NICO CEREGHINI

La première édition des 200 Miglia remonte à 1972, avec Smart et Spaggiari. Agostini était également présent avec la MV, mais il a abandonné dès le début. Il a empoché beaucoup d'argent, il a fait un tour

...

GIACOMO AGOSTINI

Pas tout de suite.

NICO CEREGHINI

Bon... Les courses de motos de série ont été extraordinaires, et ici à Milan, tout le monde s'y est mis. Le Moto Club de Milan a amené les motos dérivées de série à Monza pour la première course de 500 km, puis les courses internationales se sont multipliées, comme celle de Daytona, etc.

Agostini, avant ton arrivée, je disais que tu étais une personnalité hors du commun, que tu avais même tourné des films impossibles à regarder, à vrai dire, mais tu étais quand même...

GIACOMO AGOSTINI

En effet, je n'ai pas été acteur, mais motard.

NICO CEREGHINI

L'un des moments les plus marquants des années 70 a justement été ce que fait aujourd'hui Valentino Rossi, à savoir changer de moto et passer chez Yamaha. Agostini a quitté MV à la fin de l'année 73 pour passer aux « 2 temps » Yamaha ; c'est précisément en lien avec cette effervescence que sont arrivées de nouvelles motos, de nouvelles technologies et de nouvelles marques qui ont pris le devant de la scène.

Toi, Agostini, tu l'as toujours dit : le déclin des quatre-temps, étouffé par les règlements limitant le bruit d'échappement, t'amenait à considérer la MV comme une moto en fin de cycle ; tu n'avais donc pas beaucoup d'hésitations à changer de marque. Mais qu'est-ce que cela signifiait pour un jeune homme comme toi – même s'il comptait déjà 13 titres mondiaux à son actif – de se mettre entre les mains des Japonais ? Cela t'a peut-être posé quelques petits problèmes, c'était un changement culturel considérable, n'est-ce pas ? Comment cela s'est-il passé ?

GIACOMO AGOSTINI

Ça n'a pas été facile. J'avais déjà reçu une offre de Yamaha en 1970-1971, mais j'y ai réfléchi et j'ai refusé. J'ai refusé parce qu'à l'époque, les « 2 temps » calaient, tombaient en panne, et je n'osais pas me lancer. Puis, fin 1973, ils sont revenus à la charge et, entre-temps, il y avait eu d'énormes progrès ; j'avais compris que le cycle des « 4 temps » touchait désormais à sa fin...

NICO CEREGHINI

Je t'interromps pour préciser, car il le faut, qu'en 1973, Saarinen a tout de suite gagné avec la 500 les deux ou trois premières courses contre toi, puis il y a eu Monza, et on a donc très bien vu que la moto était extrêmement performante.

GIACOMO AGOSTINI

Elle n'avait pas cette grande puissance que tout le monde pensait peut-être qu'elle avait, mais elle était très maniable ; je crois que le moteur à deux temps pesait 25 kilos de moins que celui de la MV, donc rouler à 280 à l'heure avec beaucoup moins de poids à porter, c'est un gros avantage. Quand j'ai essayé la moto, j'ai tout de suite compris qu'elle manquait de puissance, mais les temps étaient au rendez-vous, car elle était très maniable ; ce n'était pas un vélo, mais elle se conduisait très bien.

J'ai opté pour la Yamaha ; ça n'a pas été un changement facile car, comme le disait Cereghini, chez MV, j'étais chez moi, c'était ma famille, mes mécanos étaient mes amis, j'étais traité comme un roi, j'avais tout !

Partir tout seul avec ma valise et aller au Japon, qui est un autre monde,

là où l'on mange différemment – assis par terre – ça a été toute une aventure. J'étais un peu inquiet, mais je me suis dit que c'était là mon avenir. J'ai eu raison, car les moteurs à quatre temps ont ensuite disparu pendant plus de vingt ans.

NICO CEREGHINI

Et Mino a tout de suite remporté la catégorie 350 en 1974, puis la catégorie 500 en 1975.

GIACOMO AGOSTINI

La 500 se passait bien aussi, mais malheureusement j'ai fait une chute, j'ai été immobilisé pendant un mois parce qu'ils ont voulu m'opérer de l'épaule ; ils l'ont ouverte en disant qu'au bout d'une semaine je courrais, et au lieu de ça... s'ils l'avaient laissée tranquille, j'aurais peut-être couru au bout de quinze jours, peut-être si le docteur Costa avait été là...

NICO CEREGHINI

Quoi qu'il en soit, en 1975, grâce à Mino, un constructeur japonais remporte son premier titre mondial en 500.

Revenons maintenant à Roberto Gallina et à Mario Lega, à qui je pose la question suivante : dans le milieu des pilotes des années 70, alors que les motos commençaient à devenir un peu plus compétitives, comment était perçu Agostini ? Il est là aujourd'hui, il faut peser ses mots, mais je me souviens par exemple qu'en 1976, en 500 cm³ avec la Suzuki RG, lors de la première course à Modène, j'ai terminé troisième et je me suis retrouvé sur le podium avec Agostini et Lucchinelli.

Mino m'a regardé – j'avais les cheveux longs et bouclés, une longue barbe, je roulais généralement en blouson esquimau, j'avais l'air plutôt bizarre – « Pota, qui es-tu ? », m'a-t-il dit. Il ne s'intéressait pas beaucoup aux autres pilotes... il les connaissait peu, il connaissait les grands, c'est normal, bien sûr. Mais c'était une référence.

GIACOMO AGOSTINI

Je regardais qui gagnait, en somme.

NICO CEREGHINI

C'était une référence intéressante, même si elle était inatteignable. Lucchinelli a été le premier à en ressentir le charme, l'idée de battre Agostini, de le dépasser... c'était un phénomène, c'était quelque chose qui te donnait des ailes.

GIACOMO AGOSTINI

Ça t'est arrivé aussi, sauf que tu étais tellement ému que tu es tombé au bout de deux virages. J'étais moi aussi heureux de ce moment : « Je te laisse un instant de gloire », mais tu n'es pas resté debout. Tu es tombé au bout de deux virages. L'émotion, bon, d'accord.

NICO CEREGHINI

En effet, j'ai joué les journalistes. Je pense que Roberto a beaucoup à dire aussi parce que ses pilotes voyaient en Agostini une référence, même assez antipathique, mais commençons par Lega, puis passons à Roberto.

MARIO LEGA

Nous n'avions pas grand-chose en commun avec Ago, car il arrivait en avion, allait à l'hôtel, tandis que nous, nous étions avec le camion, sous la tente ; c'étaient deux mondes différents...

NICO CEREGHINI

Lui et les femmes...

MARIO LEGA

Eh bien, nous aussi, on aimait bien les femmes...

GIACOMO AGOSTINI

Vous aussi, vous aviez des femmes, alors ce n'est pas...

MARIO LEGA

Je n'éprouvais pas la haine dont tu parles, car j'ai couru derrière Mino et j'ai vu qu'il était vraiment doué. En 1974, je suis devenu champion d'Italie et il était là lui aussi, mais quand il courait, c'était lui qui gagnait ; s'il n'arrivait pas, c'était moi qui gagnais. Au final, j'avais plus de points que lui parce que j'arrivais toujours deuxième derrière lui ; quand il n'arrivait pas, c'était moi qui arrivais premier. J'ai remporté le championnat italien, mais je ne l'ai jamais battu et je ne crois pas non plus l'avoir jamais dépassé.

GIACOMO AGOSTINI

Tu as bien fait, comme ça tu n'as pas connu le même sort que lui...

MARIO LEGA

J'ajouterai que, parmi tout ce qui a été dit, le fait d'avoir « la meilleure moto », alors qu'il gagnait sans véritable opposition, n'était pas de sa faute. Un constructeur veut toujours le meilleur pilote ; le meilleur pilote, c'était lui, et la meilleure moto gagnait ; on n'aurait pu lui en vouloir que si l'inverse s'était produit, c'est-à-dire s'il avait perdu avec la meilleure moto.

Mon opinion sur Giacomo s'est encore renforcée lorsque, peut-être en 2000, je me suis rendu au Tourist Trophy en tant qu'invité et que j'ai fait un tour du circuit, car, comme tu l'as dit, j'adorais les circuits routiers et j'avais toujours rêvé, au fond de moi, d'aller au Tourist Trophy.

Quand j'ai revu Mino aux *Caschi d'Oro* il y a deux ans, il peut le confirmer, je lui ai serré la main et je lui ai dit : « Tu as été formidable parce que sur le circuit du Tourist Trophy, tu as même battu Hailwood », qui était ce qu'il était, à tel point que, si je me souviens bien, une dizaine d'années plus tard, il est revenu avec une Ducati et a encore gagné.

Il était un dieu sur la piste et Giacomo était en train de le battre, à tel point que Hailwood, après qu'Agostini, si je me souviens bien, eut cassé sa chaîne, a déclaré sur le podium : « Cette victoire revenait à Agostini ». Les grands ont donc reconnu qu'il était un grand pilote, et cela fait honneur à Giacomo.

GIACOMO AGOSTINI

Merci. Je reconnais avoir connu des années faciles, des motos formidables, mais j'ai moi aussi commencé comme eux tous : je me suis acheté une moto à 18 ans et je la payais six ou sept mille lires par mois, j'étais seul, je suis allé faire

une course, à Camerino, et comme mécanicien – je n'étais pas un grand mécanicien – , j'ai emmené le boulanger de Lovere. Il n'y avait pas de pneu de rechange et, après les essais, le mien était usé. On m'a dit : « Tu devrais le changer. » J'ai répondu : « Mais qui va me le donner ? » J'ai couru sans et j'ai gagné...

NICO CEREGHINI

Tu as disputé ta première course avec des pneus slicks...

GIACOMO AGOSTINI

Oui, avec des pneus slicks. J'ai donc commencé comme tout le monde et, bien sûr, j'ai aussi eu de la chance, cela ne fait aucun doute, mais j'ai moi aussi fait des sacrifices parce que mon père ne voulait pas ; alors je volais la voiture avec une remorque et je faisais moi aussi des tournées de sandwiches pour économiser et pouvoir ensuite m'acheter un pneu neuf. À l'époque, personne ne m'a rien offert, donc je pense avoir mérité ce que j'ai obtenu. Ma carrière a été longue, il est donc logique de passer du mauvais temps au soleil et du soleil au mauvais temps.

Comme le disait Mario Lega, je pense que l'une de mes plus belles courses a été celle du Tourist Trophy, lorsque j'étais en tête devant Hailwood, avec 8 secondes d'avance : à ce moment-là, j'avais déjà gagné. Battre Hailwood au Tourist Trophy était quelque chose d'exceptionnel : là-bas, qu'il courait en 125, en 250, en 350 ou en 500, il gagnait à chaque fois, personne ne pouvait lui tenir tête. Il fallait au moins trois ans pour maîtriser le Tourist Trophy ; en un an, on ne parvenait pas à apprendre le tracé. Moi aussi, j'ai dû me donner à fond : j'y suis allé seul pendant un an, j'en avais les larmes aux yeux parce qu'il pleuvait, c'était en juin. J'avais loué une moto qui me coûtait, je crois, 50 000 livres par jour, et je faisais des tours en moto, puis un peu en voiture, un peu en moto.

Cela a également été un sacrifice pour moi, mais je l'ai fait parce que je savais que pour remporter le Tourist Trophy, il fallait connaître le circuit par cœur, ce qui, le tracé faisant 64 km, n'était pas facile. Je me souviens que la première année, j'étais parti avec 10 secondes d'avance sur Read, puis à mi-parcours, dans une descente où j'étais, je ne sais plus, en troisième, Read m'a dépassé à une vitesse incroyable.

C'est là que j'ai compris qu'on pouvait aller plus vite, ce qui montre à quel point il était difficile d'apprendre ce circuit et d'y rouler vite, car il y avait des virages à droite et à gauche, un saut, des nids-de-poule. Je faisais des tours de nuit avec mes phares allumés pour repérer les nids-de-poule, car ce n'était pas un circuit plat, un autodrome, mais une route avec des nids-de-poule, des flaques d'eau, il y avait de tout.

NICO CEREGHINI

Bravo Mino. Roberto, raconte-nous maintenant ce que cela a représenté pour toi, puis pour tes pilotes – je pense surtout à Lucchinelli, Uncini, Ferrari –, la confrontation avec Agostini et sa présence si imposante pour nous ?

ROBERTO GALLINA

Agostini avait du talent et des qualités, même les autres pilotes le reconnaissaient, mais ceux qui trépignaient le plus, comme moi à l'époque, cherchaient toujours des excuses. Du genre : « Il a gagné pour telle ou telle raison. » Il faut ajouter qu'il a toujours fait les bons choix ; quand on court à moto, il faut d'abord décider quelle moto utiliser.

En 1962, un nouveau modèle de Morini Settebello est sorti ; il y avait une course de côte, et par un étrange hasard, Morini nous a fait essayer la moto, à lui et à moi. Voici comment cela s'est passé : il courait avec la Settebello sur la Bologna-San Luca, je suis allé à Bologne et on m'a donné une moto Morini, alors que je courais déjà en côte avec la mienne. Il avait pour conseiller et ami Damiani, qui était champion d'Europe de course de côte.

La course Bologne-San Luca présente une pente pouvant atteindre 20 % ; j'étais seul, avec un peu d'expérience dans les courses en côte, mais je n'avais de conseils de personne. Il fallait un rapport très court, que la Morini ne proposait pas ; le plus petit pignon était le 15 et Walter, le mécanicien qui l'a ensuite suivi pendant de nombreuses années et qui s'occupait de moi à l'époque, m'a monté un pignon de 15. Il est parti à la recherche d'un pignon plus petit et, comme j'avais laissé ma moto Gran Turismo à l'arrêt – qui utilisait des pignons complètement différents, mais plus petits –, il est allé chercher le pignon de 14 de ma moto, que j'avais prêtée à quelqu'un d'autre pour la course. Il a fait la course, il m'a battu de 7/10 de seconde et dans le virage des Orfanelle, où il y a une *chicane* très serrée, mes amis m'ont dit : « Tu es passé plus vite, comment est-ce possible qu'il t'ait battu ? »

« Mais il a enclenché trois vitesses et toi, tu n'en as enclenché que deux. » Il avait trouvé le bon rapport, soit parce qu'il était plus doué que moi, soit parce qu'il avait été mieux conseillé, et il m'a donné 7/10. Pour la course suivante, qui se déroulait sur circuit, Morini lui a fourni la nouvelle Settebello, avec un réservoir étroit, une superbe moto pour nous qui courions dans la catégorie Junior. Il a chuté – ce qui me laissait encore quelques chances – et a détruit la moto. Mais Morini lui a de nouveau prêté la moto ; il a remporté toutes les courses sur les circuits de la Romagne, puis il n'a plus jamais perdu : il a tout gagné.

À cette époque, Provini souhaitait peut-être changer de moto ; Agostini est devenu deuxième pilote chez Morini, qui disposait de cette magnifique monocylindre à double arbre, et Provini est parti. Provini n'était pas aussi doué que lui, même s'il figurait parmi les meilleurs de l'époque ; il était également très jeune, tandis que l'autre était déjà en fin de carrière. Il s'est donc retrouvé avec la moto gagnante, avec laquelle il a même battu de nombreuses quatre-cylindres et de nombreux bicylindres, puis il est passé chez MV.

Dans ce métier, ce sont les choix qui comptent le plus, même s'il est évident que les capacités s'expriment pleinement lorsqu'on dispose de véhicules de ce type, avec une équipe de course qui le soutenait à fond ; c'est donc sans aucun doute au pilote que revient tout le mérite, à cent pour cent : même Rossi n'obtiendrait pas un tel résultat. Pourquoi ? Parce que Rossi fera peut-être quelques mauvais choix, s'il continue sur cette lancée comme celui qu'il vient de faire... alors que lui, il n'en a jamais fait.

NICO CEREGHINI

Il a fait les bons choix, au bon moment, et il a également eu un peu de chance, comme c'est inévitable.

GIACOMO AGOSTINI

Je courais déjà dans la catégorie Juniors avec Morini, qui m'avait fait courir à Monza, où j'étais légèrement plus rapide que Provini, dès le premier tour. Je ne pensais à rien, puis Provini a dit : « Attends un instant, celui-là viendra avec moi l'année prochaine, moi je pars chez Benelli », et c'était aussi sympa parce qu'ensuite, il y a eu cette lutte.

Tout le monde aurait voulu aller chez MV, mais on ne pouvait y aller que s'ils t'appelaient eux-mêmes ; à ce moment-là, le comte Agusta avait décidé de confier le trois cylindres à un pilote italien. Un matin, j'étais chez moi, encore au lit, on m'a appelé, mon père est descendu et m'a dit : « MV Agusta est en train de... ». MV Agusta ? C'était Arturo Magni : « Tu veux venir parler au comte ? » « Comment ça, parler au comte ? Dans combien de temps ? » Il a répondu : « Viens aujourd'hui à quatre heures. » Puis il m'a reçu à dix heures et demie du soir, en me demandant ce que je voulais.

Sur le moment, j'avais moi aussi vingt ans, je me suis dit : « Qu'est-ce que je voulais ? S'il m'a appelé et qu'il me demande ce que je veux, c'est qu'ils sont tous fous ici ! ». Alors j'ai pris les choses un peu comme ça et j'ai répondu : « J'aimerais courir avec sa moto » et c'est là que tout a commencé.

NICO CEREGHINI

Mais lui, il voulait savoir combien tu voulais d'argent.

GIACOMO AGOSTINI

Non, non, il n'y avait pas grand-chose à négocier ou à tirer là-bas.

NICO CEREGHINI

Bon, parlons un peu d'argent, d'accord, pas tant que ça...

GIACOMO AGOSTINI

Ahh...

NICO CEREGHINI

Pas de ton argent... mais j'aimerais comprendre comment ça fonctionnait et dans quelle mesure les sponsors intervenaient auprès d'un pilote d'un niveau stratosphérique comme Agostini, mais aussi à l'échelle de Gallina, qui n'a jamais remporté le championnat du monde, ou de Lega, qui n'en a remporté qu'un seul. Commençons par toi, Mario : ce titre avec la Morbidelli 250, en 1977, combien t'a-t-il rapporté ?

MARIO LEGA

Avant Morbidelli, j'avais comme sponsor l'écurie Diemme, qui nous traitait comme si nous étions des pilotes officiels : ils nous achetaient les motos, nous avions les pièces de rechange, nous dormions à l'hôtel, nous avions une voiture pour nous déplacer. La moto n'était pas tout à fait au top de la compétitivité, mais je ne me suis jamais plaint.

NICO CEREGHINI

Combien gagnais-tu chez Diemme ?

MARIO LEGA

Rien ! Je ne gagnais rien, mais je ne dépensais rien non plus, ce qui n'était pas négligeable. En revanche, avec Morbidelli, j'ai signé ce contrat pour trois courses, qui sont finalement devenues quatre, à 250 000 liras par course. Avant, je courais sans dépenser, je m'en sortais bien ; là, je gagnais 250 000 liras, mais l'année suivante, en tant que champion du monde, il m'en a donné 350 000.

NICO CEREGHINI

C'est peu, une petite augmentation !

MARIO LEGA

Oui, pas grand-chose. Quand j'ai remporté le championnat du monde, on m'a offert gratuitement un casque et une combinaison ; ceux qui ne m'avaient rien donné ont doublé ma prime, donc je n'ai rien pris. Bigliardi, de chez Bieffe, m'a fait un cadeau...

GIACOMO AGOSTINI

Mais bon, on courait par amour et par passion.

MARIO LEGA

À l'époque, on nous donnait le matériel, c'était déjà suffisant. L'année suivante, j'ai touché 5 millions de sponsoring pour la combinaison, 5 millions pour le casque, des clopinettes.

NICO CEREGHINI

Des broutilles. Quand Mino dit : « On courait par passion, juste pour le plaisir de le faire », il parle pour lui-même. Mais pour toi, heureusement pour toi, c'était différent.

GIACOMO AGOSTINI

Pour pouvoir courir, j'aurais même vendu mes sous-vêtements, tout comme je vendrais tout aujourd'hui si je pouvais recommencer à courir.

NICO CEREGHINI

Tu les offrirais aussi, ou tu te contenterais de les vendre ?

Écoutons maintenant Gallina : quand as-tu commencé à gagner un peu d'argent grâce aux courses ?

ROBERTO GALLINA

J'ai couru avec la Motobi en 1962, en tant que « cadet » ; j'ai remporté le championnat des cadets, on nous donnait 50 000 à 60 000 par course. En 1963, j'ai remporté le championnat des juniors et celui de montagne en 1964, puis en 1965, la Fédération m'a admis dans la catégorie « seniors ».

À ce moment-là, je n'avais plus de moto adaptée, mais mon Moto Club a réussi à rassembler l'argent nécessaire pour acheter une Ducati et j'ai couru ; j'ai fait quelques courses sur circuit, il y avait une indemnité journalière, mais je ne touchais de prix nulle part. Puis j'ai connu une période peu rentable financièrement, mais très intéressante, avec la Paton.

Voici le fils de feu M. Pattoni, Roberto, qui a reconstruit

exactement la moto dont j'ai été l'un des derniers pilotes, la Paton bicylindre à quatre temps, quatre soupapes, double arbre à cames en tête. Il l'a reconstruite à partir des plans et de toutes les pièces, et il reçoit de nombreuses demandes du monde entier. Il fait un peu revivre l'histoire ; il a toujours suivi son père dans cette aventure. C'est avec cette moto que Bergamonti courait en '67-'68, si je ne me trompe pas. Puis Bergamonti est passé chez MV ; malheureusement, nous l'avons perdu sur le circuit de l'Adriatique et je suis devenu pilote chez Paton.

La moto se comportait bien à Monza, le moteur avait du couple à bas régime, il tournait très lentement, à environ 9 000 tours, j'avais besoin d'un moteur qui tourne plus haut. Nous sommes allés faire des essais à Modène et nous nous sommes rendu compte que la moto avait un trou dans la carburation : ce n'était pas qu'elle ne tournait que jusqu'à 9 000, elle atteignait 9 000 à 9 500, puis on aurait dit qu'elle crachotait et on passait à la vitesse supérieure, mais en réalité, c'était un trou dans la carburation. J'ai insisté, la moto a dépassé ce trou, elle est montée à 10 500, puis à 11 000, alors je me suis arrêté aux stands. « Peppino, la moto ne vacille pas, elle a un trou, il faut la réajuster, elle tourne à 11 000. » « C'est impossible ! »

Il a réajusté le mélange et la moto s'est mise à rouler presque comme une 4 cylindres, à tel point que moi, qui avais dix ans de gymnastique artistique derrière moi, je partais toujours en tête, j'étais toujours le premier à accélérer et j'arrivais à faire deux tours en tête, puis le moteur s'essouffait, car il était fragile ; il tenait juste jusqu'à 9 000 tours. Alors, avec Peppino, on se mettait d'accord : « Qu'est-ce qu'on fait ? Deux tours en tête ou on termine la course huitième ou dixième ? ». Presque toujours, il optait pour les deux tours en tête, en espérant qu'il y en ait davantage.

Je vais maintenant vous raconter un épisode amusant concernant notre cher Pattoni. Une fois, à Misano, j'avais des problèmes de vibrations : la moto sautillait, vibrait et n'arrivait pas à prendre les virages. Après plusieurs essais, nous nous sommes aperçus que le pneu tournait de manière un peu excentrique par rapport à la jante. Comment y remédier ? Nous avons enroulé de la bande plastique autour de la jante pour en augmenter le diamètre, puis nous avons monté le pneu avec la bande à l'intérieur. La roue s'est mise à tourner parfaitement rond.

Je suis parti en tête, j'ai fait deux tours en tête et Agostini n'était pas là, car il s'était blessé lors d'une séance la veille, si je me souviens bien ; il y avait cependant quatre 4-cylindres. J'ai fait deux tours en tête et personne ne m'a dépassé.

Je n'arrivais pas à comprendre pourquoi, alors que je tournais en 26-27, ce qui était un temps record pour Misano, personne ne me dépassait, jusqu'à ce que le moteur commence régulièrement à perdre de la puissance au bout de deux tours, à tel point qu'au troisième tour, les quatre cylindres m'ont tous dépassé. Le dernier à me dépasser fut mon ami de Sanremo, Mandracci, qui courait sur la première Suzuki bicylindre tout juste arrivée du Japon ; il occupait la cinquième place. Il m'a dépassé dans le virage des Tramonti et a chuté.

Comme mon moteur était sur le point de casser, quand je l'ai vu tomber, j'ai coupé les gaz et je me suis arrêté. Pourquoi je me suis arrêté ? Je le connaissais, c'était un ami, je me suis arrêté, j'ai poussé la moto sur le côté parce qu'il n'y avait pas d'appui, je suis allé le chercher et, entre-temps, les secouristes sont arrivés, mais à Misano, ils se trouvaient sur le mur de protection, dans le virage, ils étaient loin. Le fait est que, au tour précédent, j'étais en tête et que, lors de ce tour-là, je me suis arrêté pour l'aider à se relever.

On m'a décerné une distinction solennelle parce que « en tête de la course, je me suis arrêté pour aller chercher mon ami qui était tombé ». Le Panathlon Club de Gênes m'a invité quelques mois plus tard pour me remettre ce prix solennel. Lors de la remise des prix, j'ai dit au

président : « Écoutez, je ne me serais jamais arrêté si j'avais été en tête », et le président m'a répondu : « Ne le dis pas », en me donnant un coup de coude. C'est l'une de ces anecdotes, il y en a beaucoup avec les motos.

NICO CEREGHINI

Mino, mais toi, mis à part l'âge et la possibilité de gagner encore, est-ce que tu envies un peu Valentino d'un point de vue financier aussi, ou est-ce que tu ne gagnais pas beaucoup moins à ton époque ?

GIACOMO AGOSTINI

Je ne l'envie pas du tout, je me sens bien comme ça. Je ne peux pas me plaindre, ce ne serait pas juste : il est doué, il gagne, c'est son moment. Pourquoi pas, j'en suis heureux.

NICO CEREGHINI

Je voulais savoir si tu gagnais un montant comparable à celui qu'il gagne actuellement, toutes proportions gardées ?

GIACOMO AGOSTINI

Non, pas du tout ; il gagne beaucoup, mais tu sais, on raconte beaucoup de choses... Je me souviens que lorsqu'un journaliste a annoncé que je passais chez Yamaha, il avait avancé un chiffre faux, alors je lui ai dit : « Mais pourquoi tu fais ça ? ». Et il m'a répondu : « Tu sais, donner un chiffre normal, ça ne fait pas de scoop, ça ne fait pas d'effet, il vaut mieux exagérer. » Il me l'a dit clairement. Il avait multiplié par dix ce que je gagnais, donc même aujourd'hui, il faut voir si... bien sûr, ce sont des chiffres très élevés, peut-être qu'ils ne sont pas tout à fait vrais, mais...

Aujourd'hui, Valentino Rossi gagne beaucoup, cela ne fait aucun doute, mais je pense que tout le monde gagne bien plus encore. À mon époque, j'avais de la chance, moi et peut-être deux autres, mais le quatrième, le cinquième... comme le disait Mario, ils gagnaient peu ou rien. Aujourd'hui, même pour le troisième, le quatrième et le cinquième, on parle de milliards ; bref, même s'il y a eu une dévaluation, les milliards restent des milliards !

ROBERTO GALLINA

Et ils ne prennent même plus leur retraite, même s'ils terminent toujours dixièmes.

GIACOMO AGOSTINI

Non, ils ne prennent plus leur retraite.

ROBERTO GALLINA

Tu aurais eu honte, comme moi. En 1974, j'ai été engagé par Benelli qui, après Saarinen et Walter Villa, n'avait plus obtenu de résultats. De Tomaso voulait encore faire trois ou quatre courses, on me donnait un million par course, ce n'était pas mal.

NICO CEREGHINI

Je me souviens qu'en 1975, nous participions aux 24 Heures avec la Laverda d'usine.

ROBERTO GALLINA

Là-bas, on gagnait un peu moins.

NICO CEREGHINI

On était ensemble, on gagnait 500 000 livres par match. Ça me semblait déjà beaucoup, peut-être moins pour toi, mais bon...

ROBERTO GALLINA

Mais en contrepartie, on subissait quelques vibrations, un peu de fatigue, on le payait physiquement. À cette époque, Laverda nous avait engagés, lui, moi, Lucchinelli et d'autres pilotes ; on était engagés au cas par cas pour disputer les courses de 24 Heures. Pour un pilote habitué aux Grands Prix, il était difficile de passer aux courses de 24 Heures car, dans celles-ci, il faut rouler plus lentement, mais on n'arrive pas à se retenir, on veut quand même aller vite, ce qui entraînait toutes les complications liées à ces moteurs qui vibraient. Je suis resté paralysé pendant deux ans au niveau de la paume de la main après avoir disputé trois ou quatre courses de 24 Heures, en tête du classement.

NICO CEREGHINI

Une fois, à Francorchamps, tu avais les yeux rougis, mais quand tu as demandé des gouttes pour les yeux, on t'a donné le produit anti-buée pour la visière du casque, du coup tu t'es retrouvé avec deux yeux comme des lanternes, le pauvre, tu avais fait la course avec 23 heures de pluie sur 24, sur les 14 kilomètres du circuit. Bref, c'était dur. Maintenant, si quelqu'un veut poser des questions, ça pourrait être intéressant de les entendre.

MAURIZIO TANCA

Je voulais rappeler que Mino est célèbre pour ses choix judicieux : par exemple, en 1976, il courait avec Suzuki, mais au Nürburgring, il a couru avec la MV et a gagné ; ce fut la dernière victoire de la MV. Cela me semble important, car cette moto semblait alors sur le déclin.

Je me souviens aussi, sans savoir si c'est vrai, que Read m'a dit un jour qu'en 1974, il touchait un salaire de 150 millions de la part de MV, ce qui me semblait être un très bon salaire. Je ne sais pas si c'est vrai, Agostini le saura peut-être mieux que moi.

GIACOMO AGOSTINI

Pas de commentaire, je n'ai jamais dit ça à personne, mais je ne sais pas.

MAURIZIO TANCA (*de Motocapit*) : Un soir, on était avec Mino et Reed, et il nous a raconté ça. Bien sûr, Mino lui a tout de suite demandé combien il gagnait ; on dirait qu'il sait bien s'en sortir.

ROBERTO GALLINA

En 1976, au Nürburgring, nous courions pour la première fois avec la Suzuki 4 cylindres, avec Lucchinelli. Agostini avait dans ses stands la MV, mais aussi la Yamaha ; lors des essais, il ne savait pas laquelle utiliser. Le fait est qu'il a essayé la Yamaha et qu'il a roulé plus lentement que Lucchinelli avec la Suzuki.

Le lendemain, il y avait de l'humidité, du brouillard, et il est parti avec la MV, ce qui n'aurait pas dû être possible car on ne peut pas tester une moto, encore moins une « 2 temps » et encore moins rouler avec une « 4 temps ». Nous avec ce brouillard

soudaine, nous ne savions pas par où commencer pour le réglage du mélange, car le « 2 temps » venait tout juste d'arriver, nous ne le connaissions pas, la moto n'avancait plus, alors il a pris la MV et a fait, comme d'habitude, un tour avec tout le monde.

LUCA DELLI CARRI

En parlant de gains, Agostini a écrit une histoire à part entière, c'était un pilote vedette, le champion des champions, ce qui s'était très rarement produit auparavant en Italie. Masetti, toutes proportions gardées, a eu le même impact sur la société italienne, c'est-à-dire qu'il était le sportif que tout le monde regardait avec envie. Cela ne s'est plus produit par la suite, même s'il y a eu de très grands pilotes, mais ils n'ont plus incarné le mythe du champion.

Agostini, à mon avis, fait figure d'exception à cet égard : ses gains ont été, heureusement pour lui, à mille lieues de ceux de tous les autres. Sur les soixante personnalités que j'ai interviewées pour mon livre, cinquante-deux sont des pilotes, mais ceux qui sont devenus riches – et par « riches », nous n'entendons pas simplement « aisés » – sont très peu nombreux ; beaucoup ont dilapidé leur argent, comme c'est souvent le cas chez les sportifs.

De la boxe au cyclisme, le sportif ne parvient généralement pas à conserver la fortune qu'il a gagnée, qu'elle soit modeste ou considérable, car il a mené une vie monothématique, consacrée à une seule chose, et se retrouve ensuite un peu démuné dans un monde où règnent les loups. Puis interviennent l'intelligence et la rationalité, et généralement, ceux qui ont été de grands champions parviennent mieux à gérer leur situation, mais la plupart...

Roberto Gallina, dans l'interview que je lui ai consacrée, m'a raconté les négociations avec Virginio Ferrari, qui, malheureusement pour ce dernier, ont mal tourné. Virginio demandait des montants qui n'étaient pas adaptés à la fin de l'année 1979, ce qui donne une idée des attentes d'un pilote qui voulait gagner davantage et d'un marché qui, au contraire, était encore très restreint. Les montants ont commencé à augmenter au début des années 80.

ROBERTO GALLINA

Avec le recul de toutes ces années, on peut peut-être parler de chiffres sans que personne ne s'en offusque. À cette époque, les parrainages dans le secteur de la moto étaient très limités ; ainsi, grâce à l'huile Fiat et à d'autres parrainages, comme celui de Nava, nous récoltions entre 140 et 150 millions, ce qui suffisait tout juste à couvrir les coûts, puisque nous disposions gratuitement des motos officielles.

Cela aurait pu suffire pour remporter un championnat ; en 1979, nous avons terminé deuxièmes du championnat du monde à cause d'un problème physique du pilote. La moto a toujours bien fonctionné, mais lui avait eu des soucis, ce qui lui a fait perdre le championnat. Pour nous, terminer deuxièmes était déjà un excellent résultat. L'année suivante, il s'est présenté avec un manager, un rôle qui restait encore un peu difficile à accepter.

Dans les années 70, le pilote n'avait pas de manager ; il y avait une relation directe entre le pilote et le directeur de l'équipe, un point c'est tout, ou bien avec le patron de l'usine. Il s'est présenté avec un manager en disant : « À partir de maintenant, adresse-toi à ce manager. » C'est peut-être à cette époque qu'ont vu le jour les premières relations entre un pilote et son équipe par l'intermédiaire d'un manager.

Le manager nous a demandé une somme que nous n'avions pas ; nous avons répondu : « Si on te le donne,

« Nous ne pouvons pas participer aux courses, mais nous pouvons vous offrir la moitié du montant de notre parrainage », et il a refusé. Suzuki, depuis le Japon, a envoyé un fax proposant 20 millions supplémentaires, il a refusé, puis à un moment donné, il a dit : « D'accord, nous acceptons votre proposition ». Nous sommes allés au Japon pour monter les motos, l'accord était conclu, le contrat n'était pas encore rédigé car il fallait y ajouter certains points, ceux qui font encore l'objet de contestations aujourd'hui, et c'était à Suzuki Italie de les définir.

Je me suis rendu au Japon où j'ai reçu un appel téléphonique : « Tu sais, ils sont revenus aux anciens montants, tout est comme avant. » J'ai alors téléphoné à Lucchinelli avec qui, comme il avait passé trois ans dans une autre écurie, je n'avais pas beaucoup de contacts, même s'il avait débuté en 1976 avec nous, puis était parti rejoindre l'écurie Life d'Alberto Pagani, le fils du pauvre Nello dont nous avons rendu hommage tout à l'heure. J'avais également des doutes quant à sa capacité à disputer un championnat du monde ; j'ai même téléphoné à Graziano Rossi, que j'avais déjà contacté, et j'ai proposé aux Japonais Rossi et Lucchinelli. Ils m'ont répondu : « Fais comme tu veux », et nous nous sommes présentés au championnat du monde avec Lucchinelli et Rossi ; nous avons terminé troisièmes et, l'année suivante, nous avons remporté le titre avec Lucchinelli : le choix s'était avéré judicieux.

Puis vint l'année d'Uncini, en 1982, et Lucchinelli se comporta comme Ferrari ; il avait reçu une offre de Honda exactement deux fois supérieure à la nôtre, avec en plus un contrat de deux ans, alors que nous ne pouvions lui proposer qu'un contrat d'un an. À un moment donné, nous étions à Madrid, au Jarama, prêts à partir pour le Japon – les contrats se signent toujours en fin d'année –, et Lucchinelli m'a dit : « On se voit demain à l'aéroport », mais je ne l'ai plus jamais revu !

Les pilotes font ce genre de choses : il est parti à Londres au lieu de venir au Japon. Nous avons donc perdu Lucchinelli, mais nous avons recruté Uncini, le meilleur des pilotes privés, et nous avons encore gagné. Ce furent deux choix, Lucchinelli et Uncini, très judicieux.

En 1983, Uncini a eu un accident à Assen et est resté une dizaine de jours dans le coma. Nous avons décidé de continuer à soutenir le pilote (c'est un peu l'histoire des équipes) au lieu de le remplacer, comme tout le monde le fait normalement aujourd'hui.

Il se passe quelque chose : le pilote s'en va, un autre prend la relève ! Nous avons continué à le suivre, nous avons attendu trois mois qu'il se remette, puis nous avons repris la compétition avec lui et avec un pilote suisse, Pellandini. Mais Uncini n'était plus en mesure de gagner, il n'a pas remporté de victoire, l'équipe a perdu de son éclat. Mais c'était un choix que nous ne regrettons pas.

[du public]

M. Agostini, vous faites partie des rares pilotes à être passés de la moto à l'automobile, même si tout le monde ne le sait pas. À l'époque où vous étiez d'abord chez Chevron puis, si je ne me trompe pas, chez Williams, quelle différence avez-vous constatée entre le monde de la moto et celui de l'automobile de l'époque ?

GIACOMO AGOSTINI

C'étaient des univers assez différents. Je suis né avec la passion des deux-roues, puis, à la fin de ma carrière, pour ne pas être trop triste, j'ai pensé à me lancer dans quelque chose d'autre et je me suis dit : « Je vais aussi essayer les voitures ». C'était un milieu différent, d'autant plus qu'avec les motos, je participais à des courses du championnat du monde, tandis qu'en Formule 2, je courais devant 5 000 spectateurs, je courais en Formule

Aurora avec les anciennes Formules 1, et là aussi, il y avait 10 000 spectateurs. J'étais habitué à 200 000 spectateurs, à des courses importantes ; l'ambiance était plus morose, cela ne fait aucun doute. C'était triste aussi parce que là-bas, je ne gagnais pas, alors que là, je gagnais ; gagner ne fait jamais de mal. On a envie de nouvelles motivations, on a envie de nouveautés, mais gagner reste toujours une motivation intéressante, c'est quelque chose qui te tient toujours en alerte. Et donc, voilà, ça n'a pas vraiment été une expérience formidable.

MAURIZIO TANCA

Du point de vue de la sécurité, on a évoqué tout à l'heure qu'entre la fin des années 60 et le début des années 70, les pilotes ont commencé à s'organiser pour améliorer les conditions de course, ce qui s'est également produit, peu avant ou en même temps, avec Jack Stewart en Formule 1. Comment se comportaient les groupes de pilotes de moto et d'automobile ?

GIACOMO AGOSTINI

Je parle des deux-roues, c'était assez difficile. Je me souviens qu'en Tchécoslovaquie, on dérapait dans la ligne droite, la roue patinait en quatrième et nous n'avions pas 200 chevaux ; nous avons décidé de faire grève. Malheureusement, de nombreux pilotes sont entrés en piste. Dans la catégorie où je ne courais pas, je suis allé les chercher sur la piste en leur disant :

« Nous devons être unis, c'est dans l'intérêt de tous ! », mais malheureusement, c'étaient des gens qui comptaient sur un petit cachet pour payer leurs frais de déplacement, etc., et ils ne voulaient pas y renoncer.

Ils me disaient : « Pour toi, c'est facile parce que tu es officier, tu n'as pas de frais, alors que nous, on en a. » Ce maudit argent causait toujours des problèmes ! Au début, nous étions tous d'accord, mais chacun avait ses propres intérêts ; heureusement, petit à petit, nous y sommes parvenus.

MAURIZIO TANCA

Vous avez dit que vous êtes passé au sport automobile pour continuer à courir, mais vous y aviez déjà renoncé auparavant, alors que vous étiez encore au sommet. Pourquoi ?

GIACOMO AGOSTINI

Oui, j'avais reçu une proposition d'Enzo Ferrari alors que j'étais à mi-parcours de ma carrière. J'avais fait des essais à Modène et ça s'était plutôt bien passé, je dirais. Mais je me suis dit que sur deux roues, c'était moi, je gagnais, je m'amusais et j'adorais ça ; j'ai toujours aimé les deux roues. Là-bas, en revanche, je devais me lancer dans une carrière complètement nouvelle, même si j'avais envie de me prouver, à moi-même et à tout le monde, que j'étais peut-être doué en voiture aussi.

Mais j'ai réfléchi et je me suis dit : « Ici, j'en suis déjà arrivé là, je fais un peu ce que je veux, je suis le petit roi ; là-bas, je devrais tout recommencer à zéro ». Vu aussi l'amour que j'avais pour les deux-roues, j'ai laissé tomber.

À la fin de ma carrière, j'étais triste, je me suis dit : « C'est fini maintenant », j'ai dû abandonner ma grande passion, toutes ces larmes, et je me suis dit : « Bon, je fais ça juste pour m'occuper », c'est comme quelqu'un qui perd son stylo en or, mais qui souffre encore plus s'il n'a même pas un Bic, tu vois ? Un Bic, ça te suffit !

NICO CEREGHINI

Mino, en fait, ta première course en voiture, celle que tu as perdue, tu l'avais disputée avec Mal des Primitives, à Rome, en ville, si je me souviens bien, tu t'en souviens ?

GIACOMO AGOSTINI

C'était aussi un gros mensonge ! On était en train de dîner dans un restaurant, je sors, il y avait un pneu crevé, je le change, et alors que je rangeais tout, il me dit : « J'y vais – je ne sais plus, il allait dans une discothèque – je t'attends, je vais me garer. »

Je suis parti deux ou trois minutes plus tard, j'avais rangé le pneu dans le coffre, j'arrive et je vois sa voiture s'encastrer dans les marches de la Trinité-des-Monts. C'est là que l'histoire a commencé, les paparazzi sont arrivés et hop : « Ils faisaient la course ! », mais ce n'était absolument pas vrai.

GIOVANNA GUIZO

Agostini, y a-t-il eu un moment où vous avez vraiment eu peur, et à quel moment avez-vous pris conscience de votre potentiel ?

GIACOMO AGOSTINI

De la peur en course ? De la peur, jamais ; une grande tension, oui. Comme je l'ai raconté tout à l'heure, lorsque Parlotti est mort au Tourist Trophy, il était parti en 125 à neuf ou dix heures, et moi je partais à onze heures et demie en 500. Quand on m'a dit qu'il était mort (on ne me l'a pas dit clairement, mais je l'avais compris) et que je devais prendre le départ... je ne sais pas si on peut appeler ça de la peur, mais en tout cas on ne part pas heureux, on n'est pas content.

Je pensais que ça pourrait bien être ma dernière course, et pas seulement celle-là, car à mon époque, il y avait beaucoup d'accidents mortels. Mais la passion pour les deux roues te fait tout oublier, même si tu es conscient que, malheureusement, chaque course pourrait être la dernière.

NICO CEREGHINI

Je voulais faire une petite remarque à ce sujet, car pour les personnes extérieures, il est toujours un peu difficile de comprendre la relation du pilote avec la vie et la mort. Je me suis fait cette idée après avoir suivi ce milieu pendant trente ans et avoir vu de l'intérieur comment cela fonctionne. Il n'existe pas de rapport rationnel avec le risque et la mort, car sinon on ferait tout autre chose ; c'est-à-dire que, rationnellement, on l'exclut, c'est comme une chose...

GIACOMO AGOSTINI

On se dit : « Ça ne m'arrivera pas ! », comme quelqu'un qui prend l'avion le lendemain d'un accident d'avion...

NICO CEREGHINI

Cela n'arrive qu'aux autres. Sur le plan émotionnel, la tension est comblée par l'envie d'aller vite, de bien piloter, même si tout le monde n'est pas aussi compétitif ; ainsi, dans ces deux aspects de la personnalité, le rationnel et l'émotionnel, le risque et la mort n'entrent en réalité jamais en ligne de compte. Ce n'est qu'après coup qu'on s'en étonne. Et en effet, quand on parle aux pilotes après une tragédie, ils sont tous

surpris que cela se soit produit. Ils sont surpris, c'est quelque chose d'inattendu, et n'importe qui de l'extérieur pourrait dire : « Comment ça, inattendu ? Vous risquez votre vie tous les dimanches ! ». Mais cette idée est justement bien éloignée de leur esprit.

GIOVANNA GUIZO

Agostini, quand a-t-il pris conscience de son potentiel ? Quand s'est-il senti comme un grand ?

GIACOMO AGOSTINI

Quand j'ai commencé à gagner. Au début, je me serais contenté de courir, puis, comme les résultats commençaient à arriver, je me suis dit : « Bon, alors je suis aussi doué ! »... et j'ai pris confiance. Oui, dès les premières victoires. Bien sûr, je n'aurais jamais pensé devenir champion du monde – peut-être qu'au fond de soi, on y pense et on se dit : « Si un jour je pouvais devenir champion du monde... ». Quand j'ai commencé, je me contentais de finir la course, puis j'ai vu que j'y arrivais et j'ai commencé à me contenter de gagner, et après avoir gagné, je me suis dit : « Attends, s'il y a aussi un titre, ça ne fait pas de mal ! ».

GIOVANNA GUIZO

Une question pour Roberto Gallina. Parmi les pilotes qui ont fait partie de votre équipe, lequel vous laisse le meilleur souvenir, d'un point de vue humain ?

ROBERTO GALLINA

Les pilotes sont toujours des personnages. Nous avons notre propre organisation, j'ai moi-même construit le premier motorhome, avec une cuisine à l'intérieur, avec l'aide de M. Amisano de l'AGV. Je lui ai dit : « Au lieu de toujours sponsoriser MV et Agostini, je t'offre une grande visibilité avec mon équipe privée, mais avec tes couleurs ». Nous avons peint toutes les motos en bleu ciel, ainsi que la camionnette, et nous nous sommes présentés sur le circuit comme la première équipe sponsorisée. Puis, grâce à l'huile Fiat, nous avons construit un grand camping-car équipé d'une cuisine et d'une tente. Nous avons été les premiers à nous présenter avec ce qui est aujourd'hui presque insupportable à voir : dans les stands, il y a cinquante camions et on ne sait plus où les mettre, avec les tentes, etc.

Quand on tisse ce genre de relation avec un pilote, on se dit que ce sont tous des gens sympathiques et compétents. Ce n'est que lorsqu'ils nous quittent qu'on se met à chercher leurs défauts, leurs particularités.

Je dois dire que le plus distingué, c'est Uncini, notamment parce que pour nous, cet accident l'a en quelque sorte élevé au rang de héros... mais c'était aussi un vrai gentleman dans son comportement. Lucchinelli est un fou furieux, il l'est toujours, ça s'entend à ce qu'il dit, quand il fait des commentaires à la télévision sur une chaîne concurrente de celle de Nico.

Ferrari, en revanche, était un vrai personnage : il avait un camping-car rempli d'appareils de musculation, une sorte de salle de sport ; il l'avait même quand il est devenu directeur sportif de Ducati, et il obligeait les pilotes à faire de la musculation dans cette salle. Mais il est très fragile psychologiquement.

Au Grand Prix de Suède, à Karlskoga, alors qu'il était en tête du championnat du monde, en lutte contre Kenny Roberts et d'autres pilotes redoutables qu'il fallait battre chaque dimanche sans perdre une seule course, il a abandonné dès le premier tour.

Il s'est arrêté et est rentré aux stands en disant : « Je le savais, j'ai grippé le moteur ! ». En réalité, lors du freinage dans le premier virage, il avait freiné trop fort et son moteur s'était coupé. Quand il a relâché l'embrayage, peut-être qu'il était encore en première, le moteur freine beaucoup plus, il cale presque ; il a senti ce calage et a dit :

« Je le savais, il m'a... ». Nous avons répondu : « Impossible ! », car nous avons monté le moteur le samedi soir, il était tout neuf ; nous l'avions d'ailleurs démarré et il fonctionnait parfaitement.

Le lendemain, des doutes nous sont venus, on s'est demandé ce qui était arrivé au moteur, alors on l'a démonté : il fonctionnait très bien et n'avait aucun problème. Ferrari est venu au même moment dans la matinée pour nous demander ce qui s'était passé. Que lui dire dans une telle situation ? Parce qu'ensuite, il nous restait encore le Grand Prix des Pays-Bas et d'autres courses. On lui a dit : « Écoute, c'est un roulement. Oui, un roulement a grippé. » Et lui : « Ah, tu peux me le montrer ? »

Heureusement, un ingénieur japonais nous accompagnait, alors on lui a répondu : « Il est parti, c'est lui qui l'a emporté. » « D'accord. » À la course suivante, il a terminé deuxième. C'est comme ça que Ferrari a perdu le championnat du monde !

NICO CEREGHINI

Pourquoi ne lui as-tu pas dit la vérité ?

ROBERTO GALLINA

Parce que quand quelqu'un s'arrête comme ça... on pensait qu'il allait paniquer et

Nous ne voulions pas lui faire porter la responsabilité de cet arrêt. Nous avons mis cela sur le compte de la moto et, lors de la course suivante, il a terminé deuxième, mais c'est Kenny Roberts qui a gagné. Nous avons perdu le championnat, nous avons terminé deuxièmes du championnat de 1979.

GIACOMO AGOSTINI

Mais rejeter la faute sur une équipe, sur un constructeur comme Suzuki...

ROBERTO GALLINA

Entre nous...

GIACOMO AGOSTINI

... c'était toute une histoire. Eh non, enfin, entre vous...

ROBERTO GALLINA

Entre nous. Lui et nous...

NICO CEREGHINI

Agostini est avocat ! Il a estimé que le pilote était fragile et qu'il valait mieux ne pas lui faire...

ROBERTO GALLINA

La jeune femme a posé une question sur le caractère des pilotes. Un pilote peut se sentir très tendu, très stressé, dans des situations comme celles-ci.

GIOVANNA GUIZO

Une question pour Delli Carri. En tant que journaliste, je voulais savoir comment ta vision du monde de la moto avait évolué après avoir réalisé toutes ces interviews, après avoir côtoyé de près ces grandes figures du sport motocycliste.

LUCA DELLI CARRI

Avant, je pensais que le monde de l'automobile et celui de la moto étaient identiques, qu'il n'y avait simplement que deux roues de plus. Or, dans le monde de la moto, il y a beaucoup plus d'humanité, des personnalités bien plus authentiques et, surtout, j'ai l'impression qu'aujourd'hui encore, les pilotes de moto se la montent beaucoup moins que ceux de l'automobile.

LORENZO BOSCARELLI

Je reviens sur la comparaison entre l'automobile et la moto. Dans le monde de l'automobile, deux dates clés ont bouleversé l'univers de la course : 1964, lorsque Ford a commencé à participer aux courses d'endurance, apportant des sommes considérables, et 1968, lorsque pour la première fois une Formule 1, la Lotus, a arboré non plus la couleur de son pays, à savoir le vert anglais, mais celle de Gold Leaf, devenant ainsi officiellement sponsorisée.

Ces deux épisodes sont déterminants ; entre les deux, il y en a eu un autre, qui a été évoqué aujourd'hui dans une question : l'accident de Jackie Stewart en 1966 à Francorchamps, lors du Grand Prix de Belgique, où il a failli y laisser sa vie ; c'est à partir de là qu'a commencé le combat des pilotes automobiles pour la sécurité.

Je vous demande s'il y a eu, dans le monde de la moto, des incidents tout aussi

des signes évidents et clairs du changement intervenu entre l'époque où l'on courait par passion et pour le plaisir, et celle où, comme c'est le cas aujourd'hui dans le sport automobile, on exerce un métier pour s'enrichir. J'espère que ce n'est pas tout à fait le cas dans le motocyclisme, mais je me demande s'il y a eu des moments décisifs et si ceux-ci ont eu lieu dans les années 70.

NICO CEREGHINI

Comme ça, à brûle-pourpoint, peu de choses me viennent à l'esprit. Bien sûr, il s'est passé beaucoup de choses différentes dans les années 70 ; les 200 miles de Daytona, puis ceux d'Imola, ont eu une grande importance car on y faisait courir des motos dérivées de la série, c'était une nouveauté qui a ouvert un tout autre monde.

MARIO LEGA

Il n'y a pas de date particulière. Cependant, comme nous l'avons évoqué précédemment, il y a eu les premiers parrainages : Roberto avec l'huile Fiat, qui a sans doute été l'un des premiers grands sponsors, Agostini avec API qui participait également aux « Caroselli » ; on peut remonter à ces événements. En revanche, en matière de sécurité, ce sont justement les graves accidents qui ont fait prendre conscience du problème.

ROBERTO GALLINA

L'arrivée des buralistes a marqué un tournant majeur. Les sponsors étaient assez rares dans le monde de la moto et seuls quelques-uns pouvaient en bénéficier, puis les buralistes ont fait leur apparition, suivis des compagnies pétrolières, qui restent aujourd'hui encore les sponsors les plus puissants. Tout a également changé lorsque Suzuki nous a imposé la marque allemande HB.

J'ai fait la grimace parce que je ne fume pas – on a parfois ce genre de manies –, mais il ne fallait surtout pas penser ainsi ! « Ne t'inquiète pas, toi, tu fais la course ; si tu dois faire quelque chose, c'est plutôt de veiller à ce que l'équipe ne soit pas envahie par la fumée de cigarette. »

Mais quand Dorna a commencé à essayer de vendre toute l'image du motocyclisme aux buralistes, j'ai été le premier à m'y opposer lors d'une assemblée de l'IRTA. Eh bien, ils m'ont immédiatement exclu du conseil, mais ils n'ont rien changé.

S'il veut continuer à courir et à exiger de tels montants, Valentino Rossi devra encore arborer pendant deux ans, jusqu'à ce que cela soit interdit, le logo du sponsor. D'ici deux ans, ils devront le retirer, on verra qui survivra, car quand une écurie de course a un pilote qui coûte si cher, des motos de Grand Prix de ce type...

Je suis allé voir la course dans les stands en Tchécoslovaquie : il y a vingt personnes et à huit heures du soir, ils ferment tout ; nous étions quatre, et on travaillait toute la nuit. L'image a changé, tout est fait en grand, le budget d'une écurie de Grand Prix commence à 10 milliards d'anciennes liras. S'il manque de l'argent, le motocyclisme reviendra à des dimensions plus humaines.

[du public]

Une question pour Agostini. Quel a été ton adversaire le plus redoutable ?

GIACOMO AGOSTINI

Mike Hailwood.

©
AISA
Association italienne pour l'histoire de l'automobile
www.aisastoryauto.it

Avril 2004