

MUNDIALES DE VELOCIDAD

La década de los setenta (VIII)



Silverstone 1979.
Giacomo Agostini,
Mike Hallwood,
John Surtees (con
bandera Inglesa) y las
bellas MV, antes de la
vuelta de honor.

ERA la mañana del G. P. de Gran Bretaña, en Silverstone, 1979. Estuve escuchando a un periodista italiano explicar, en la sala de prensa, cómo la World Series iba a significar el fin de la FIM, cuando sentí un ruido inconfundible: ¡La MW Agusta!

Alguien había intentado arrancar una MV Agusta en los boxes. La moto se había negado. El ruido de los megáfonos me sacó corriendo de la sala de prensa.

Allí, entre llovizna y la neblina inglesa, vi lo que al principio parecía una alucinación. Arturo Magni, acompañado por dos mecánicos uniformados, cambiaban una bujía en una bella y roja MV Agusta de Gran Premio y al lado, otra MV dos, una tricilíndrica y una tetracilíndrica, ambas con los dorsales de fondo amarillo de la categoría reina, llevando los números 1 y 2. Pensé que soñaba, porque estábamos en 1979.

Magni puso el capuchón de la bujía y dijo: «Tutto bene».



500 c.c.

1970-1976

La reina del circo

Phil Read ganó para MV sus dos últimos títulos, pero el hombre que al final se impuso con Yamaha, poniendo fin a una racha de 17 títulos consecutivos de la marca italiana en 500 c.c., era el mismo Agostini, 15 veces campeón del mundo, 13 de ellos con las MV Agusta.

Y de golpe me di cuenta. Era para la vuelta de exhibición de Agostini y Hailwood, con motos que ya son «de museo».

Pero esta vez, la MV tricilíndrica arrancó al primer empujón sobre el césped mojado de Silverstone.

Ni la palabra escrita, ni la imagen sobre película, podrán captar jamás la esencia de una MV Agusta envuelta en la mágica neblina inglesa de una mañana de G. P.

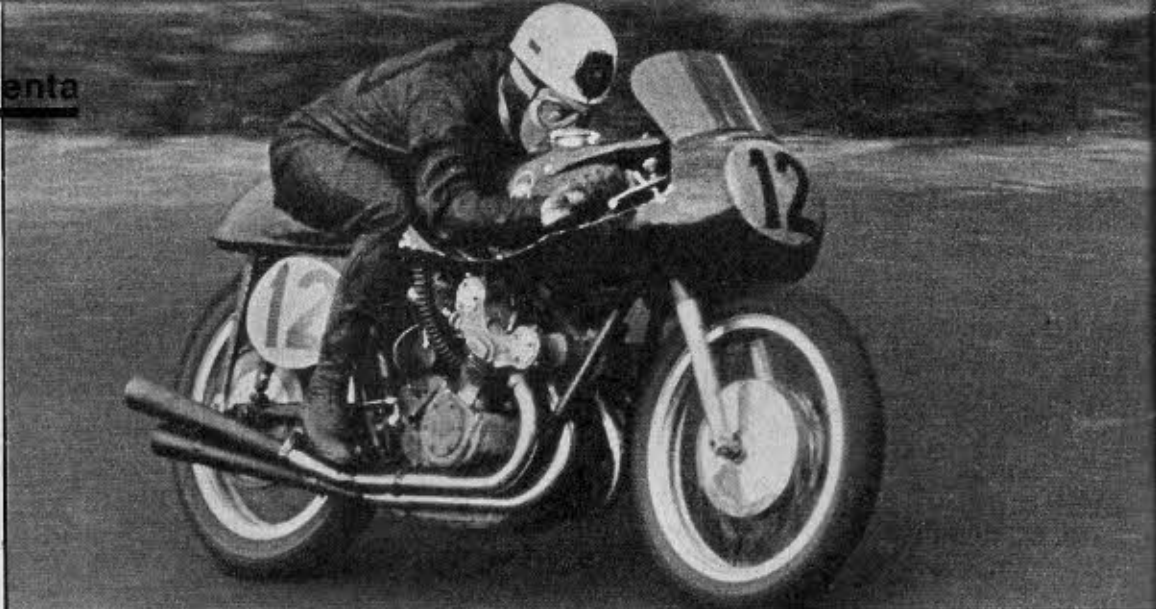
Los antiguos boxes, con garajes de madera, devolvieron el eco del furioso grito de guerra de los negros megáfonos de la roja MV, tricilíndrica, 4-t, doble árbol de levas en culata, mandados por engranajes en cascada: cuatro válvulas por cilindro, dimensiones casi cuadradas, 60,5 x 57, potencia de 80 CV a 12.000 r.p.m., y con un bello cuentavuelvas mecánico Veglia. Y sin reloj de temperatura, porque un buen piloto siente el calor sin recurrir a instrumentos. Por un megáfono, el del lado derecho, salía algo de humo azulado y un fuerte olor a Castrol R-40. Magni, con su cara de mago de circo, de poeta, de ingeniero de MV Agusta, miraba cariñosamente el humo azul mientras daba acelerones. Al final, el megáfono derecho dejó de echar humo y Magni se dijo algo a sí mismo, alguna broma privada o, tal vez, a una de las válvulas de escape del cilindro derecho de la moto que había resistido durante dos años seguidos toda la furia de Honda.

La puerta del «Race Control» se abrió, y dos de los mejores pilotos de todos los tiempos aparecieron: Hailwood hablando ese italiano suyo que se compone de términos técnicos, cuatro verbos y mil tacos, y Agostini, «el niño de oro», con sus casi cuarenta años, mirando hacia las nubes grises que poco a poco iban despejando, pese a que la lluvia seguía.

¿Cuántas veces habrán mirado hacia las nubes estos dos grandes rivales y amigos. «Ago» y «Mike the Bike», antes de tomar juntos la salida de un G. P.?

Pasaron y taparon la tricilíndrica ya caliente para arrancar la tetracilíndrica, la moto con que Phil Read ganó para MV sus dos últimos títulos antes de rendirse ante el inevitable empuje de la tecnología de los cilindros de agujeros. Pero, siendo Agostini el hombre que, con la Yamaha, puso fin a la racha MV, lejos de considerarle un «traidor», Magni y los hombres de MV decían que no les dolía, porque hizo falta él para ganarles.

Los que decimos que «amamos» las MV no hemos confundido el aluminio y el acero con la humanidad. Sabemos que una moto es sólo una máquina, pero la MV, para los que hemos seguido el motociclismo durante los últimos diez años, es el



Geoff Duke con la Gilera «4». Duke ganó seis campeonatos del mundo, cuatro de ellos de 500 c.c.

símbolo de lo que sentimos cuando pensamos en las carreras. Su bramar nos habla de todo, de grandes campeones, de grandes carreras, de los que han triunfado, de los que no y de los que han perdido la vida en este gran deporte.

En la parrilla de salida, antes de la vuelta de honor, Mike Hailwood se vio obligado a pedir disculpas al público. «Tendréis que perdonar mis torpes cambios; desde el accidente de Nurburgring, mi tobillo derecho ya no es el mismo, y la MV tiene el cambio al lado derecho. Así, para no sufrir un cruce de válvulas, sólo voy a llevarlo a 10.000 r.p.m. Si rompo este motor, Arturo no me perdonará. Ni yo tampoco.»

Agostini, cuyo inglés es bastante limitado, intentó contestar las preguntas del «speaker» sin mucho éxito. Pero cuando le interpelló: ¿qué significa para ti la MV Agusta?, contestó: «¡Todo!», y sonrió.

Y entonces, John Surtees, siete veces campeón del mundo y juez de salida, dijo: «Vamos muchachos, se está haciendo tarde».

De este modo, vamos a volver más a la época de las rugientes «cuatro tiempos», para empezar este penúltimo capítulo de nuestra historia del «Continental Circus». Hoy nos toca la «categoría reina».

AJS, GILERA, NORTON Y MV AGUSTA

El primer título mundial de la FIM lo ganó una bicilíndrica inglesa, la famosa AJS «porcupine» de Les Graham, delante de la Gilera tetracilíndrica de Nello Paganí.

La prohibición de compresores por parte de la FIM, significó que tanto AJS como Gilera tuvieron que convertir a carburadores los motores originalmente diseñados para compresor. Paganí, con dos victorias, casi fue el primer doble campeón del mundo, ya que con Mundial ganó el título de 125 c.c., pero

el inglés, también con dos victorias, se llevó el título gracias a los puntos extra que se concedían, en 1949, a los pilotos que daban la vuelta rápida.

El sistema de puntuación cambió en 1950 y, gracias a este cambio, Umberto Masetti, con la «Gilera 4», ganó el título con un punto de ventaja sobre Geoff Duke (Norton Manx). De haber seguido con el sistema de 1949, Duke lo hubiera ganado por un punto, a base de tres victorias y un cuarto puesto, contra los dos primeros y dos segundos de Masetti, más otro punto por haber hecho vuelta rápida, una vez más, Masetti.

La FIM ha cambiado el sistema de puntuación cinco veces en los últimos treinta años y estos cambios han alterado los resultados en varias ocasiones. En 1949, los directores de la casa Gilera se sentían defraudados al ver el título perdido a base de los puntos extra de vueltas rápidas, pero, el año siguiente, los que se sentían defraudados eran los ingleses de Norton, cuyo piloto, Geoff Duke, había ganado tres carreras y logrado tres vueltas rápidas.

Pero en 1951, Duke ganó y convenció con la Norton Manx monocilíndrica contra la Gilera tetracilíndrica de Milani. Más puntos y más victorias. El sistema de contabilizar la mitad de los resultados más uno, y dar a los seis primeros (8, 6, 4, 3, 2, 1 puntos) siguió en vigor hasta 1969, cuando la puntuación cambió a 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Lástima que no podamos detenernos aquí para hablar de la Norton y de sus temporadas contra Gilera, porque nuestro tema es la década de los setenta. Basta decir que Norton tenía una filosofía de la moto muy suya, con un diseño sencillo y funcional. La primera victoria de una Manx de 500 c.c. fue en 1949, cuando el corpulento Harold Daniell ganó la primera prueba puntuable de los Mundiales con su rugiente monocilíndrica en la Isla de Man. La

última victoria de una Manx en G. P. tuvo lugar veinte años después, en el último G. P. de los sesenta, Yugoslavia en 1969, cuando el también corpulento Geoffrey Nash, con su fiel monocilíndrica de cuatro marchas, triunfó delante de la Paton de Trabizini y la Linto de Steve Ellis. Para igualar la longevidad competitiva de Norton, una Suzuki RG-500 tendrá que ganar un G. P. en 1995.

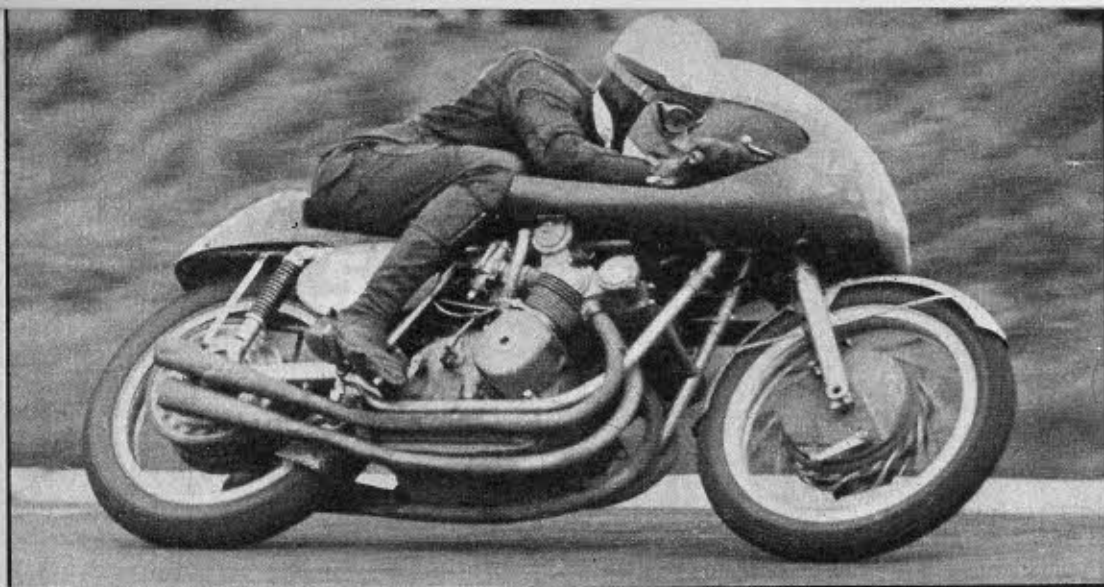
Umberto Masetti volvió a imponer la Gilera en 1952, y Duke, rozando los límites en cada prueba con la menos potente Norton, se cayó a alta velocidad en Alemania y perdió los tres últimos G. P. de la temporada. Pero reconoció que, para renovar su título, harían falta los 65 CV de la Gilera, casi 20 más de los que disponía la Norton. Así, Duke fichó por Gilera, siendo por ello muy criticado en la prensa inglesa.

GEOFF DUKE Y EL 13 DE LA MALA SUERTE

Durante los tres años siguientes, Geoff Duke ganó 13 Grandes Premios y tres títulos consecutivos, pero la victoria número 13 fue la de la mala suerte, porque se atrevió a criticar a la FIM cuando los pilotos privados protestaron contra las bajas primas de salida en Assen. Los privados tomaron la salida, pero a paso de tortuga, y abandonaron al final de la primera vuelta en señal de protesta. Duke, totalmente aislado de la organización de pilotos, ganó la carrera, pero después de la prueba intentó abogar en pro de los «rebeldes».

Aprendió que la FIM es una organización autocrática que no tolera, ni siquiera a un campeón del mundo que diga: «esta boca es mía».

Duke, junto con 13 pilotos más (otra vez el 13 de la mala suerte), perdió la licencia por seis meses, y esta suspensión le hizo perder el título y el puesto como piloto número



John Surtees, siete veces campeón del Mundo con MV, con cuatro títulos de «quinientos». Es el único piloto que ha conseguido los máximos galardones en motociclismo y automovilismo.

uno de Gilera en 1956. Nunca volvió a recuperar su puesto entre los punteros de 500 c.c. Surtees ganó el título de 1956 con la MV Agusta «4» y, en 1957, último año en competición de Gilera, el hombre que ganó el título mundial fue Libero Liberati (Gilera). Duke, cuando empezaba a recuperar su moral, sufrió una caída importante y no volvió a estar en forma hasta el final de temporada,

haciendo un segundo puesto detrás de Liberati en Monza.

Así, en 1958, después de la retirada definitiva de Gilera, Geoff Duke, con seis títulos mundiales, más que cualquier otro corredor de su época, tuvo que volver a la Norton Manx. En la fábrica le recibieron con los brazos abiertos, pero no pudieron hacer más que prestarle sus

más rápidas, más pulidas y mejor preparadas monocilíndricas.

Las últimas temporadas de Duke fueron tristes para la afición inglesa y para todos los motociclistas, que reconocieron que Duke había sido la víctima de la soberbia e injusta FIM. Antes de recurrir a Norton, Geoff probó las BMW Rennsport. En 1956, el rápido alemán Walter Zeller había ganado el subcampeonato de

500 c.c. detrás de Surtees y la MV, pero en 1957 la BMW no pudo mantener el ritmo de las tetracilíndricas italianas.

Por eso, después de abandonar en el Tourist Trophy con la Rennsport, volvió a Norton. Surtees, con las MV, era intocable en 350 c.c. y 500 c.c., pero la decisión del conde de Agusta de no mandar motos al lejano circuito de Hedemora (G. P. de Suecia), dio a Duke la oportunidad para un «canto del cisne» triunfal. En Suecia hizo un doblete, ganando en 350 c.c. delante de Anderson y un joven inglés llamado Hallwood (todos con Norton), y en 500 c.c. delante de Dickie Dale con la BMW Rennsport de fábrica.

1959 sería su última temporada, y ya no habría más victorias, pero, en su última prueba del Mundial, Geoff Duke subió al podio de Monza (tercero en 500 c.c.), detrás de Surtees y Remo Venturi con las MV Agusta. ¿Quién hubiera podido hacer más con una Norton 51 CV a 7.200 r.p.m. contra las impecables MV tetracilíndricas de 70 CV?

JOHN SURTEES, EL PERFECCIONISTA

Mientras Duke estaba en declive, John Surtees tomó el relevo. Era el gran perfeccionista, el hombre reloj, el fino.

Con él, MV Agusta había encontrado no solamente un piloto, sino un técnico y un experto en suspensiones. Los aficionados, al ver a Surtees por primera vez en los G. P., quedaban asombrados por sus muchas entradas y salidas de boxes durante los entrenos, para una pequeña alteración de suspensiones, de presión de neumáticos, de aceite de horquilla. Todo el mundo pensaba que las MV daban problemas, pero en carrera nadie le veía el pelo.

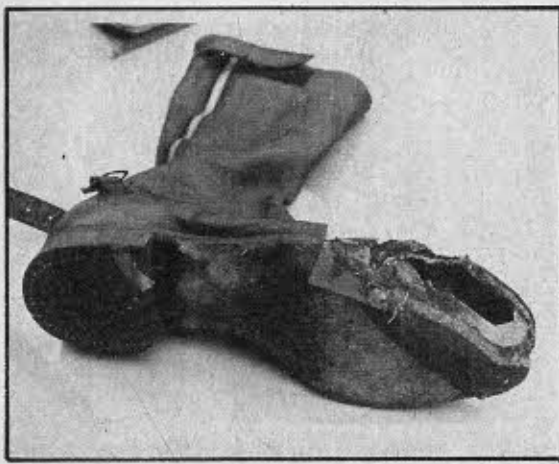
Hizo lo mismo en todos los Grandes Premios. Nunca estaba del todo contento con las motos. Siempre buscaba la perfección y, gracias a él, los técnicos de MV pusieron tanta atención en suspensiones y bastidor como en potencia. La vieja MV de cuatro cilindros, en manos de Surtees, llegó a ser un mito e hizo que la afición se olvidase de las Gilera.

Durante sus tres años como doble campeón mundial de 350-500, Surtees tomó la salida 20 veces en la «categoría reina», cruzando la meta primero 18 veces. En 1959 ganó todas las pruebas puntuables de 350 y 500 c.c., y en el G. P. de las Naciones, en Monza 1958, sólo había una diferencia de dos décimas de segundo entre su «vuelta rápida» y su «vuelta lenta».

Su racha de 15 victorias consecutivas en 500 c.c. terminó en Holanda, cuando engrasó una bujía y

HAILWOOD, CAMPEON DEL MUNDO DE 500 c.c. —1962-1965—

Quando Hallwood dejó MV para entrar en Honda, vimos, en 1966 y 1967, batallas épicas en 350 c.c. y 500 c.c. entre «Mike the Bike» y Giacomo Agostini. Hallwood ganó los títulos de 350 c.c. delante de Ago, pero tuvo que aceptar los subtitulos de 500 c.c. detrás de Giacomo y la tricíclindrica. Estas son dos imágenes que demuestran, aún mejor que una foto de acción, la voluntad y espíritu agresivo de Hallwood... su rostro antes de tomar la salida y ¡su bota después de cruzar la meta!



tuvo que entrar en boxes. Volvió a la pista y se cayó intentando alcanzar a su compañero de equipo, Venturi, el eventual vencedor. Pero el único hombre que logró ganar a Surtees en una lucha de tú a tú durante sus tres años con MV fue John Hartle, con una Manx Norton, y sobre el suelo húmedo de Belfast, en 1960.

Surtees se retiró de la velocidad al final de 1960, para dedicarse a la Fórmula 1. Con Ferrari ganó el campeonato del mundo de 1964. Es el único hombre que ha ganado los máximos títulos en motociclismo y en automovilismo.

«Long John» Surtees se estableció más tarde, en 1973, como fabricante de los bólidos de Fórmula 1 «Surtees», y uno de sus pilotos fue Mike Hailwood.

Hoy en día, Surtees prepara y construye bólidos en su fábrica de Edenbridge (Inglaterra), en la verde provincia de Kent, y Geoff Duke es el dueño de una compañía de «ferries» que lleva espectadores a la Isla de Man para las carreras del Tourist Trophy.

El nuevo fichaje de MV, Gary Hocking, prometió ser capaz de continuar la racha de Surtees. Ganó los títulos de 350 c.c. y 50 c.c. en 1961, pero la muerte de su buen amigo, Tom Phillis, campeón del mundo con Honda 125 c.c. en 1961, le hizo tomar la decisión de retirarse después de la primera prueba de 1962, el Tourist Trophy, donde Phillis se mató en la carrera de 350 c.c. al chocar contra un muro de alta velocidad, con la Honda tetracilíndrica durante una emocionante pugna con Hailwood (MV Agusta). Hocking que rodaba tercero, vio el accidente desde los mandos de la segunda MV.

Tomó la salida en 500 c.c., ganó, y anunció su retirada. Pero el inquieto rodesiano no pudo resistir la tentación de intentar seguir los pasos en John Surtees, y se mató en el G. P. de Sudáfrica de automovilismo de 1962, en Durban.

HAILWOOD CONTRA AGOSTINI

Mientras Honda se centraba primero en 50 c.c. y 25 c.c. y después en 250 c.c. y 350 c.c., Mike Hailwood, hijo único de un multimillonario inglés, no dio opción a nadie, adjudicándose tres títulos seguidos de 500 c.c.

Geoff Duke, retirado, pero con ganas de ver las Gilera otra vez en pista, se encontró la ayuda económica necesaria para organizar una escudería con tres pilotos de primera fila y con las ya algo anticuadas pero todavía rápidas Gilera tetracilíndricas. La fábrica cedió las Gilera y la «Escudería Duke» intentó desbancar a MV y Hailwood.

Era un esfuerzo quijotesco. «Mike

the Bike» ganó en el Tourist Trophy de 1963, seguido por las Gilera de Hartle y Read. Y en Holanda, la MV de Hailwood rompió un rodamiento de cigüeñal, dejando que Hartle ganara. En Bélgica, Hailwood volvió a ganar, delante de Read, y en Belfast triunfó Hailwood antes de Hartle. A mitad de temporada, Hailwood, con 45 puntos, estaba a tan sólo 6 de Hartle.

Pero con otra victoria en Sachsenring, esta vez precediendo a Minter, con Gilera, MV tenía el título asegurado, y el desafío de Gilera y Duke fue abandonado.

sionado, con su Morini monocilíndrica, en el G. P. de Alemania al quedar cuarto en 250 c.c., detrás de las Yamaha «Twin» de Read y Duff y la Honda oficial de Jim Redman, pero delante de la Benelli «4» de Provini y la segunda Honda oficial de Luigi Taveri.

Pero para convencer al conde había que impresionarle en Monza, donde el conde observaba las carreras desde su «tribuna privada» en los boxes. Y allí Agostini repitió, con su Morini «mono» de cuatro tiempos, su hazaña de Alemania. Quedó cuarto, detrás de Read, Duff y Red-

cero detrás de Redman y Read (en 350 c.c.) en su primera salida.

El conde de Agusta quiso que Agostini ganara el título de 350 c.c. en su primer año, y por poco lo consiguió. En 500 c.c. Hailwood era técnicamente el piloto número uno, pero había tratado igual y maquinado igual. Mike diría años después que sabía que el conde le hubiera ganado que Agostini ganara en 500 c.c. en el G. P. de Italia de 1965, «pero yo sabía que Agostini iba a ser un gran rival y yo ya estaba en contacto con Honda e inscrito con Honda para el G. P. del Japón, y no quise



Agostini con la MV tricilíndrica de 500 c.c. ganó siete títulos consecutivos de 500 c.c. entre 1966 y 1972.

Durante dos años más Hailwood reinó, pero sin un rival digno para poner en peligro la superioridad de las MV. El argentino Caldarella, segundo en Monza con una veterana Gilera, y Remo Venturi, con una Bianchi «4», más el ruso Sevostianov (con la rugiente pero no muy rápida CKEB tetracilíndrica de fabricación soviética) fueron los únicos que contaban con máquinas pluricilíndricas que enfrentar a la soberbia MV de Hailwood. Al final, el subcampeonato sería ganado por Jack Ahearn, de Australia, con una Matchless G-50 monocilíndrica.

La categoría reina estaba en decadencia y Hailwood se aburría. El conde de Agusta sospechaba que «Mike the Bike» estaba a punto de dejar el motociclismo para dedicarse a la Fórmula 1.

Y justo en el momento en que parecía que no había ningún piloto italiano capaz de entrar en el equipo MV, y cuando el conde estaba pensando en la posibilidad de fichar a otro inglés para sustituir eventualmente a Hailwood, surgió la sorpresa en Monza. El joven se llamaba Giacomo Agostini, y ya había impre-

man, pero delante de la rapidísima MZ bicilíndrica dos tiempos y válvulas rotativas de Alan Shepherd y de la Honda de Taveri.

En Agostini, el conde vio la oportunidad de ganar el título mundial con un piloto italiano.

Agostini, nacido en Lovere, cerca de Bergamo, y de familia bien establecida, llegó a MV con un palmarés no muy impresionante. Había ganado el campeonato de Italia de carreras en cuenta con una Morini 175 c.c. Pero sus pocas carreras a nivel mundial con Morini eran suficiente para mostrar su clase. En su debut, en Monza, 1963, iba con los líderes, Provini, Redman y Taveri, hasta abandonar por avería.

El conde de Agusta le fichó en el momento oportuno y le colocó a rueda de Mike Hailwood. Hailwood fue un maestro duro, y confesó años después que en las primeras carreras intentó por todos los medios escapar de Agostini sin poder hacerlo.

Agostini aprendió los circuitos con asombrosa facilidad, pero tuvo la inteligencia de dosificar su foga en circuitos peligrosos como la isla de Man, donde quedaría ter-

que Giacomo me ganara, al menos no estaba dispuesto a dejarle ganar. No sé si «Ago» supo que iba a por todo para escapar en Monza, pero que intenté aparentar que iba dentro de mis límites. Agostini era increíble. Y en sólo dos temporadas de Mundial ya era capaz de ganar Grandes Premios de 500 c.c.»

Hailwood, con la Honda tetracilíndrica; Agostini con la MV tricilíndrica (una nueva y más ligera máquina hecha a medida de Agostini en lugar de la más ancha y pesada tetracilíndrica que había llevado Hailwood) dos años inolvidables, dos títulos para MV Agusta.

Pero sólo el mismísimo Agostini podría decirnos cuánto tuvo que sudar y arriesgar para ganar aquellos títulos. Son temporadas tan ricas de anécdotas y de carreras épicas, que es mejor ni intentar más que el más superficial resumen por que, si no, estaré todavía escribiendo este artículo cuando den la salida a la primera carrera del Mundial '80.

Honda decidió que Hailwood se concentrara en 250 y 350 siendo Jim Redman el piloto número uno e

500 c.c. Jim era un gran veterano, a punto de retirarse después de haber ganado seis títulos mundiales para Honda en 250 c.c. y 350 c.c. Los directivos de Honda querían darle la oportunidad de terminar su gran carrera con un título de 500 c.c. Hailwood, con cuatro campeonatos seguidos en 500 c.c., tuvo que aceptar las órdenes de equipo.

Redman ganó en Alemania, pero optó por no salir en el Tourist Trophy, dejando a Hailwood la oportunidad de ganar tras una lucha con Agostini, tan feroz, que todavía se

pero noble y ligera MV fueron inimaginables. Basta decir que en la Isla de Man los dos entraron en boxes con los codos de los monos hechos polvo (por haber rozado las paredes y muros de ladrillos en algunas curvas). Después de la prueba de 500 c.c. en 1967, en que Hailwood corrió la mitad de la prueba con el puño de gas suelto (se salió del manillar dos veces) y cuando Agostini perdió por rotura de cadena durante la última vuelta, Hailwood dijo a Agostini: «Verdaderamente, estamos chiflados.»

Pero la mala suerte de Agostini en

verdad es que no habían descartado del todo la posibilidad de volver en 1969. Por eso renovaron el contrato de Hailwood, pagándole una buena mensualidad para que este no corriese con nadie, dejándole libre para dedicarse al automovilismo (sería campeón europeo de Fórmula 5000).

Sin Honda y Hailwood, la única emoción en la categoría reina se centraba en las luchas por el subcampeonato. Los subcampeones entre 1968 y 1971 (Jack Findlay, Gyula Marsovski, Ginger Molloy y

segundo clasificado de 500 c.c. era más o menos del orden del promedio del sexto clasificado de 250 c.c. Pero eran carreras muy divertidas y con gran variedad mecánica.

Incluso había una tetracilíndrica rusa, la 500 Vostok de cuatro tiempos, llevado al cuarto puesto en Imatra por el veterano ruso Sevostianov, el mismo que sumaba puntos al principio de los sesenta con la también rusa CKEB 500 y 350 c.c.

Pero Agostini no estaba preocupado por las monocilíndricas inglesas de los años 50, ni por las bicilíndricas caseras de magos italianos, ni mucho menos por las tetracilíndricas rusas, que sólo corrían dos o tres veces al año (generalmente en Finlandia y Alemania Oriental).

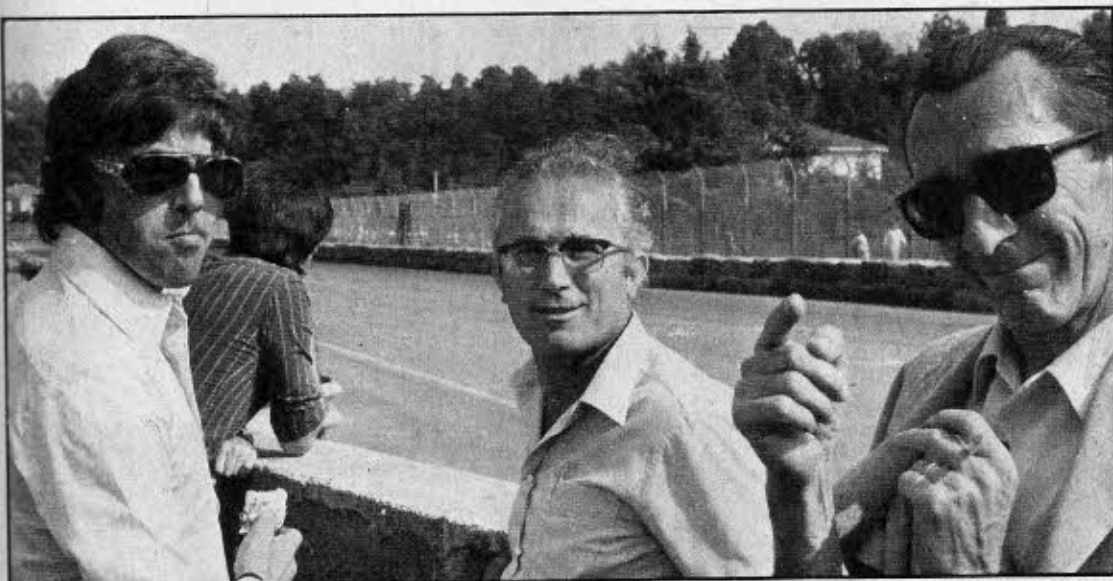
En el 69, dos años después del abandono de Honda, la situación era bastante pobre en 500 c.c. Agostini ganó diez carreras seguidas, faltando a las citas en Imola (problemas con los organizadores italianos sobre primas de salida) y Yugoslavia, para correr en Inglaterra. Así, la temporada de 1969 terminó con una simpática victoria en Opatija de una Manx Norton (fabricada en 1957) llevada por el inglés Geoffrey Nash.

La categoría reina estaba en decadencia y Agostini, no se acercaba a los récords establecidos en 1967 por Hailwood y por él mismo.

Así comenzó la década de los setenta con un bello ruido de la MV en solitario, seguido muy de lejos por todo el desesperado pelotón de «quemados» con cascos Cromwell y monos negros, rozando el suelo con las botas y con los negros megáfonos de sus Seeley, Norton, Aermacchi (383), Linto, Paton, Matchless e incluso la URS-Fath de Karl Hoppe, que llevaba un motor diseñado por Helmut Fath para sidecars.

Ginger Molloy, piloto oficial de Bultaco durante varios años, fue el primer hombre en ganar un G. P. con una moto española al triunfar en Belfast en 1966 con la Bultaco TSS, aprovechando la ausencia de los oficiales de Honda y Yamaha. Molloy, tercero en el campeonato de 125 c.c. y quinto en los campeonatos de 250 y 350 c.c. en 1968, con Bultaco, abrió la temporada 1970 con un cuarto puesto con la Bultaco TSS de 360 c.c., pero ya estaba esperando la llegada de una verde Kawasaki H1R 500 tricilíndrica. Su separación de Bultaco fue amistosa, y sigue siendo un gran amigo de la marca, y si no recuerdo mal, un distribuidor suyo en Nueva Zelanda.

Molloy corrió con la potente e ingobernable «Kawa» por primera vez en «Le Mans», y lo que mejor recuerdo de aquella carrera, fue que durante las primeras vueltas hubo una de las más furiosas luchas que jamás he visto en una carrera de motores entre Ginger Molloy y su



Read, un excelente piloto probador capaz de analizar en pocas palabras el comportamiento de una moto de carreras, con los dos grandes ingenieros italianos de los 60 y 70, Arturo Magni, de MV (centro) y el artífice de las Ducati bicilíndricas en «V» con distribución desmodrómica, Fabio Taglioni.

habla de ella en todos los «pubs» de Douglas y Ramsey.

Redman opinaba que el Tourist Trophy era demasiado peligroso, y quiso terminar su última temporada sin un accidente importante (Hailwood opinaba que era mala suerte hablar de «últimas temporadas»).

Redman volvió a ganar delante de Agostini en Assen, pero en la lluvia de Bélgica, el rodesiano se cayó a alta velocidad, y su brazo derecho quedó parcialmente paralizado durante el resto de la temporada.

Por ello, Hailwood se vio obligado a luchar en tres frentes: 250 c.c. contra Read, y en 350 y 500 contra Agostini.

Con victorias en dos de las cuatro pruebas que quedaban, Agostini ganó su primer título mundial. Y la afición italiana por fin tuvo a un campeón italiano mundial. Y la afición italiana por fin tuvo a un campeón italiano de 500 c.c., por primera vez desde el último título de Umberto Masetti en 1952.

En 1967 Hailwood y Agostini ganaron cinco pruebas cada uno, y las batallas entre la potente pero inestable Honda «4» y la menos potente

la Isla de Man fue compensada en Monza cuando, con una ventaja enorme sobre Agostini, Hailwood perdió la prueba debido a un fallo de la caja de cambios. Hailwood ganó la última carrera de la temporada en Canadá, y tras quedar empatados a victorias, Agostini, con un segundo puesto más que Hailwood (3 a 2) ganó una vez más el título de 500 c.c.

Honda y Hailwood habían ido a por todo, pero Agostini, ya un maduro y digno campeón, y la gran (aunque no grande) fábrica italiana habían podido resistir por los pelos.

OTRA VEZ EN SOLITARIO

Cuando Honda decidió dejar los Mundiales al final de 1967, después de fracasar en su intento de desbancar a Agostini y MV, no quiso correr el riesgo de perder su campeón en título de 250 c.c. y 350 c.c. Oficialmente Honda había decidido dejar los mundiales para poder centrar la atención de sus mejores técnicos en la renovación de una nueva gama de motos de carretera, pero la

Keith Turner) realmente no podían aspirar a más.

En 1968, Renzo Pasolini, con la Benelli «4», fue el único hombre que realmente disponía de la maquinaria adecuada como para poder soñar con una victoria, pero no pudo realizar este sueño tampoco, siendo su mejor resultado un segundo puesto en Monza.

Tal vez eran carreras aburridas para la mayoría de los espectadores, pero yo disfruté mucho en 1968 siguiendo la batalla por el subtitulo.

Había unas pugnas increíbles entre pilotos de la talla de Peter Williams (Matchless), Marsovski (Matchless), Harle (Matchless) y los hombres de Norton, Kel Carruthers, Rodney Gould, Dan Shorey y John Dods. El bueno de Percy Tait incluso hizo un cuarto puesto en Belfast con una Triumph 500. Y también estaba la Linto de Pagani, que consistía en el acoplamiento de dos motores Aermacchi 250 c.c., obra de Lino Tonti, y la Paton bicilíndrica (también de cuatro tiempos) de Giuseppe Pattoni.

¡Qué máquinas! y ¡qué roturas! En muchas ocasiones, el promedio del

«Kawa»! Y mientras Ginger, acostumbrado a los nobles TSS con sus motores monocilíndricos, daba sustos a todos a lo largo del circuito mientras se acostumbraba a la «Kawa», Alberto Pagani, con la Linto, y Angelo Bergamonti, con una preciosa Aermacchi «mono» de 403 c.c., se disputaban el primer puesto con Agostini rodando a rebufo, observando la pugna entre sus dos compatriotas. En juego estaba un puesto como «número dos» en el equipo MV, y Agostini tendría que informar al conde de Agusta sobre cuál de los dos veteranos merecería la oportunidad.

Pero cuando le informaron a «Ago» por medio de la pizarra que Molloy estaba recuperando casi dos segundos por vuelta sobre los tres líderes, el campeón adelantó a sus compatriotas y les saludó con la mano izquierda y con los 80 CV en el otro puño, les dejó clavados. Molloy, con «shimmies», bailes y sustos, remontó desde los últimos puestos hasta el segundo, delante de Pagani y Bergamonti, pero a unos 20 segundos de la MV.

Al final de temporada, el conde de Agusta escogió a Bergamonti como el «número dos», y el gran Angelo hizo un espléndido doblete en Montjuic, pero una caída bajo la lluvia en Riccione, en la primavera de 1971, le costaría la vida, y así Agostini seguiría sólo en MV por una temporada más. Molloy quedó segundo en el campeonato de 1970, pero al no encontrar ayuda técnica ni económica por parte de Kawasaki, decidió dejar el Continental Circus para correr en USA, donde había más dinero y mucho menos ambiente.

En el '71, ni Kawasaki ni Suzuki se tomaron en serio el Campeonato del Mundo, aunque sus máquinas de 500 c.c. prometían mucho. Dave Simmonds, ganador del G. P. de España (sin «Ago», que cobró más corriendo en Cadwell Park, GB) dijo que, con ayuda técnica, la tricilíndrica hubiera podido hacer sudar a MV. Keith Turner se adjudicó el sub-título de 500 c.c. con una Suzuki Daytona, pero la categoría reina seguía en decadencia.

Phil Read y Bruno Spaggiari tomaron la salida en Monza con las nuevas Ducati 500 c.c. Desmo en «V» a 90 grados. Read se clasificó cuarto. Pero MV no tenía rival todavía.

Tras la muerte de Bergamonti, Alberto Pagani entraba en el equipo MV Agusta.

En 1972, las Yamaha bicilíndricas de Rodney Gould y Bruno Kneubühler se mostraban sorprendentemente competitivas al final de temporada, y en König, la fábrica de Berlín conocida por sus éxitos en competiciones de velocidad sobre agua, estaban convencidos de que

su motor tetracilíndrico podría igualar a la MV Agusta. Con 80 CV a 10.000 r.p.m. este aparato anfíbio causó sensación al clasificarse tercero en Nurburgring en manos de el joven neozelandés Kim Newcombe. Mandracchi, con Suzuki, Jack Findlay con su «Jada» Suzuki, y Bo Granath, con la Husqvarna bicilíndrica, más Simmonds y Gunnarsson, con las «Kawa», y Bruno Spaggiari y Paul Smart, con las Ducati Desmo, hicieron lo que pudieron, pero la situación era aburrida en 500 c.c. En algunos circuitos el público abucheaba al campeón de 500 c.c. porque en general el público estaba harto de las victorias de Giacomo Agostini. Y cuando Jarno Saarinen abrió la temporada de 1972 con dos victorias en 350 c.c. con su Yamaha del importador finlandés, frente a la todopoderosa MV Agusta, éstos no tardaron en fichar a Phill Read para secundar a «Ago» en 350 c.c.

EL PRINCIPE DE LA VELOCIDAD

No quiero entrar en la polémica sobre quién era el mejor piloto entre los dos grandes campeones. Tampoco quiero entrar en polémica sobre el carácter de Read. Basta decir que Phil Read hizo algo en 1968 que le costó muchos admiradores cuando engañó a su compañero de equipo Bill Ivy y le quitó el título de 250 c.c.

En su autobiografía, Read explica sus motivos y deja claro que una de las cosas que le picó en 1968, fue cuando Ivy paró durante la prueba de 125 c.c. en la Isla de Man para preguntar si Read estaba todavía en la carrera y cuando Read iba segundo a más de un minuto y medio. Ivy lo hizo, dice Read, para dejar bien claro a todo el mundo que era mejor que Read en 125 c.c., porque después se puso en marcha a paso de tortuga y dejó que Read ganara siguiendo las órdenes de equipo. Read opina que con este «número» en el Tourist Trophy, Ivy disparó el primer tiro (tocando en el amor propio a Read). Pero no nos incumbe a nosotros analizar los motivos ni opinar sobre quién merecía ganar y quién no.

De todos los pilotos que vi durante los años setenta, Phil Read es el que más me impresionó con su finura y agresividad. Durante los sesenta era un digno rival de Hailwood en 250 c.c., y sólo perdió el título de 1967 por los pelos.

Así, prefiero pasar por alto la cuestión de las personalidades de Read y Agostini. Eran dos de los mejores velocistas de todos los tiempos, y el hecho de que no se pudiesen ver después de dos años en el mismo equipo, no tiene que significar que uno era «bueno» y el otro

1974: EL FINAL DE LA

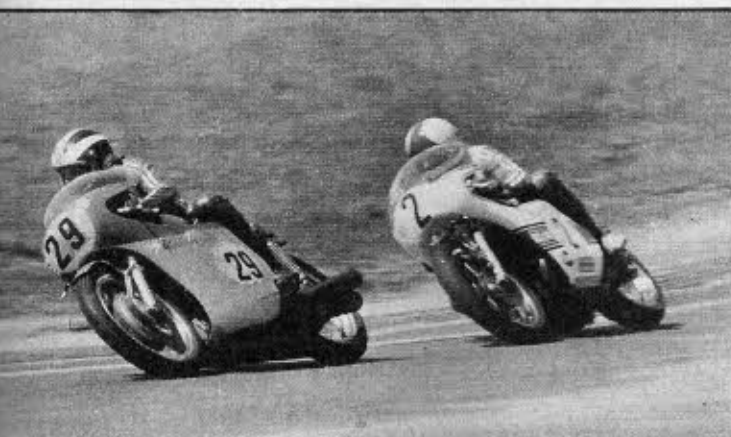


Saarinen dio un susto tan fuerte en 350 c.c. en 1972, que MV fichó a Phil Read para secundar a Agostini. En 1973, con la nueva Yamaha tetracilíndrica, Saarinen abrió la temporada con dos aplastantes victorias en la categoría reina.

La muerte de Saarinen en Monza convirtió la lucha en 500 c.c. en una batalla entre Read y Agostini, sin órdenes de equipo. Y con esta victoria en Suecia, Read se proclamó campeón de 500 c.c. Mientras el «príncipe de la velocidad» abre el champagne, Agostini no pierde la ocasión de salvar algo de una situación desfavorable. Pero al final de 1973 rompería con MV para entrar en Yamaha.

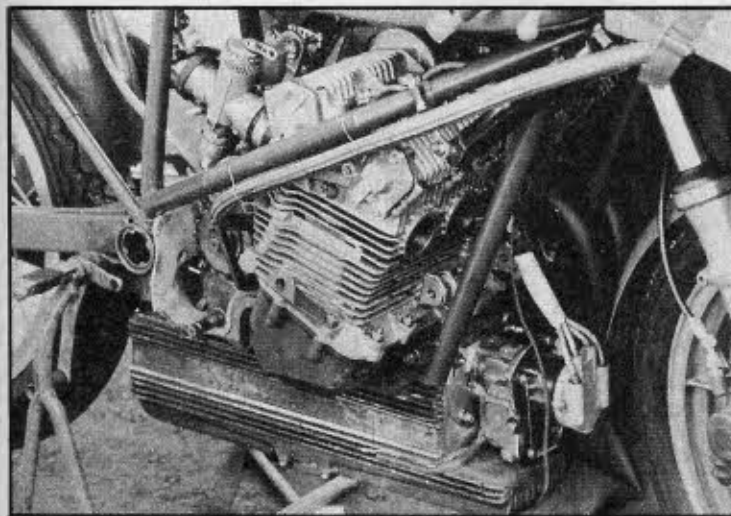


RACHA DE AGOSTINI



Mientras Agostini sufría una serie de problemas con la nueva tetracilíndrica, Read defendía los colores de MV con un segundo puesto en Francia y una victoria en Hockenheim, cuando la Yamaha de Saarinen rompió después de una larga pugna con Read. En Hockenheim vimos que la «cuatro tiempos» de cuatro cilindros todavía era muy competitiva.

La nueva MV «4» con magneto instalado en cabeza de bloque motor y un nuevo chasis de doble cuna interrumpido, con motor como parte integrante del bastidor. El motor supercuadrado (57 x 49 mm.) y de cuatro válvulas por cilindro, rendía 98 CV a 14.000 r.p.m.



Al comienzo de 1974, tanto la Yamaha de Agostini como la Suzuki de Barry Sheene rendían más de 100 CV, y mientras las marcas japonesas apenas habían comenzado a apretar sus motores, MV ya estaba al límite de las posibilidades del diseño de su clásica tetracilíndrica.



«malo», sino dos grandes campeones en una misma escudería. Agostini, lógicamente, se consideraba el «número uno», pero Read, después de cumplir su misión de «guardaespalda» de Agostini contra Saarinen en 350 c.c. en 1972, recibió del conde Agusta el permiso de ir a por todas en 1973, con el mismo trato y la misma máquina que Agostini.

SAARINEN Y LA YAMAHA 500 c.c. «4»

Y si el conde Agusta (el conde Corrado, ya que Doménico murió justo antes de la puesta en escena de Saarinen) no quiso imponer órdenes de equipo, era porque MV tenía en 1973 un rival muy peligroso en el binomio Saarinen/Yamaha.

Después de su soberbia temporada en 1972, llevándose el título de 250 c.c. y dando un enorme susto a Agostini en 350 c.c., Yamaha decidió que ya era hora de intentar realizar el gran sueño de ganar el título de 500 c.c., algo jamás realizado por una marca japonesa.

Generalmente, una fábrica decide un plan de este tipo, y después busca el piloto idóneo, pero en el caso Saarinen las cosas fueron al revés. Saarinen simplemente iba tan deprisa con las motos del importador finlandés, que la gran fábrica japonesa decidió adelantar su programa de velocidad para aprovechar el buen momento del «finlandés volador».

Al final de 1972, después de otro doblete de Agostini, se rumoreaba la existencia en el Japón de una 500 c.c. basada en dos motores de 250 c.c. acoplados transversalmente en el bastidor.

Y cuando las primeras fotos de la YZR 500 fueron publicadas, se vio que los rumores eran ciertos. Las medidas de diámetro/carrera eran de 56 x 50 en vez de 54 x 54, pero si se trataba de una tetracilíndrica basada fielmente en la TZ-250. Y contra pilotos como Saarinen y Kanaya, MV no pudo permitirse el lujo de imponer disciplina entre sus pilotos oficiales. Lo importante era ganar el título.

Las MV, al principio de 1973 eran las nuevas tetracilíndricas de 98 CV a 14.000 r.p.m., con radiador de aceite en la parte delantera del carenado y con frenos de disco en lugar de los tambores Fontana.

Desde los días de Honda y Hailwood jamás había existido tanta expectación antes de la primera prueba de 500 c.c. Saarinen estaba en su mejor momento, con el título de 250 c.c., y con victorias en Daytona, Imola, Silverstone y la Carrera del Año.

Y la Yamaha volaba en Le Castellet, donde Read hizo un lejano se-

gundo puesto después de una larga pugna con Kanaya con la segunda «Yam-4». Agostini abandonaría en las tres primeras carreras de la temporada, mientras que Read, después de retirarse en Salzburgo, dio a MV algo de esperanza en Hockenheim, donde fue codo con codo con Saarinen hasta que la Yamaha rompió. Read ganó, y así, al llegar a Monza para el G. P. de las Naciones, Saarinen tenía 30 puntos contra los 28 de Read.

Y con Agostini corriendo ante su propio público, se esperaba en Italia la carrera del siglo.

Primero se celebró la prueba de 125 c.c., después la de 350 c.c. con una soberbia victoria de Agostini. «Ago» estaba en excelente forma, y los «tiffosi» llevaban sus pancartas y banderas italianas para animar al campeónísimo en la prueba de 500 c.c.

Pero la prueba de 500 c.c. jamás se celebró.

En la primera vuelta de 250 se produjo la trágica caída múltiple en la «curva grande» que costó las vidas de Jarno Saarinen y Renzo Pasolini. Y así, nunca sabremos si Saarinen hubiese podido ganar a las MV en 1973 con la potente, pero todavía frágil, Yamaha tetracilíndrica.

PHIL READ CONTRA GIACOMO AGOSTINI

La muerte de Jarno Saarinen tuvo un tremendo impacto. Yamaha abandonó y sus máquinas oficiales volvieron al Japón, junto con el piloto probador Hideo Kanaya, tercero en la tabla de puntos detrás del malogrado Saarinen y Phil Read.

Las MV no participaron en el Tourist Trophy porque Read y Agostini, como muchos otros punteros, consideraron el circuito demasiado peligroso. (Cinco años después, Read volvería a la Isla para ganar el Campeonato del Mundo de Fórmula 1; y mientras estoy escribiendo este capítulo, me ha llegado la noticia de que Read, con sus 41 años a cuestas, está buscando motos para volver al Tourist Trophy en 1980.)

Y sin Yamaha en pista, MV tampoco vio necesidad de disputar el G. P. de Yugoslavia sobre el polémico circuito de Opatija, tan peligroso como el Tourist Trophy, en la opinión de muchos.

Una sorprendente victoria de Kim Newcombe, con la Konig 500 c.c. dio un pequeño susto a MV. Tras su tercero en Salzburgo y su quinto en Francia, Newcombe encabezó la tabla de puntos con 31 puntos, uno más que el malogrado Saarinen y 4 más que Phil Read.

En Holanda, Read ganó, pero Newcombe hizo un convincente segundo puesto y seguía en cabeza por un solo punto.

Agostini, con caídas y roturas, todavía no había puntuado. El ambiente en el box MV era bastante malo. Read, gracias a Newcombe, se encontraba defendiendo los colores de la marca contra una fábrica de motores de barcos, y el inglés no desaprovechó la oportunidad. En Bélgica, por fin las cosas volvieron a rodar bien para Agostini, quien logró una victoria a un promedio récord de 206 km/h., aunque Read, con un segundo puesto, pasaba a ocupar el primer puesto en la tabla de puntos.

Agostini volvió a ganar en Brno (Checoslovaquia) delante de Read, pero con un primer puesto en Anderstorp (Suecia) y un segundo, a rueda de Agostini, en Imatra (Finlandia), el inglés se proclamó campeón del mundo. (Newcombe, el subcampeón, perdería la vida en

una prueba internacional en Silverstone antes del fin de temporada.)

Tradicionalmente Agostini hacía caso omiso al G. P. de España, porque siendo el último de la temporada y habiéndose ya asegurado en título, siempre le interesaba más correr en alguna prueba internacional en vez de en el mal pagado G. P. de España. Pero Read decidió estrenar su recién adquirido título en el Jarama.

Y por eso los aficionados españoles tuvieron la oportunidad de ver y de oír la magnífica MV por primera y última vez en el circuito madrileño.

Los que tuvisteis la suerte de ver aquella carrera, os acordaréis de que durante casi toda la prueba la MV fallaba, y Read rodaba a más de 10 segundos del suizo Bruno Kneubühler, pero faltando unos siete vueltas, la bujía engrasada se lim-

pió, y la MV cambió de sonido a cuatro cilindros en vez de tres. ¡Y qué música!

Read estaba corriendo sólo por correr, ya que ganar o no ganar en el Jarama no tenía importancia en los resultados. Y los premios eran los mínimos estipulados por la FIM. Pero Read, aun cuando la MV fallaba, había ido al límite para no perder contacto con la Yamaha de Bruno. Y por eso, cuando ocurrió el pequeño milagro de la bujía, Read pudo ganar, aunque por un margen muy pequeño.

MV SIN AGOSTINI

Para Agostini, la idea de seguir en el equipo MV con Read, el ya campeón, le era intolerable. Su decisión

de entrar en el equipo Yamaha fue lógica, y Yamaha volvió en 1974 con Giacomo Agostini y Teppi Lansivuori llevando las ya mejoradas tetracilíndricas.

MV decidió dejar la categoría de 350 c.c. para dedicarse totalmente a los 500 c.c., y durante la primera mitad de la temporada, la lucha entre los dos «superstars» fue bastante igualada. Antes del G. P. de Suecia, Read tenía 50 puntos y Agostini 42, pero aún quedaban tres pruebas.

Pero en Anderstorp, Barry Sheene, recuperado de su terrible caída a 270 km/h. en Daytona, tuvo algún problema misterioso con su RG-500 cuando rodaba junto con Lansivuori, Agostini y Read en un compacto pelotón y a alta velocidad.

Sheene se cayó, y Agostini, a pocos metros de la Suzuki de Sheene, también se cayó al intentar evitar

Una imagen que capta toda la gloria de MV: Agostini y la Isla de Man. Aquí vemos a Giacomo Agostini a más de 215 km/h. sobre la rueda trasera en la bacheada subida de Bray Hill y saliendo del pueblo de Douglas, en junio de 1970. Entre 1968 y 1973 Agostini tomó la salida 50 veces en grandes premios con la MV tricilíndrica, ganando 49 veces y abandonando una sola vez en Yugoslavia en 1972. Y aún en esta ocasión la prueba fue ganada por Alberto Paganí con la segunda MV.

Phil Read, siete veces campeón del mundo, lo fue con MV en 1973 y 1974.



La década de los setenta

una colisión con la Suzuki. Read, a rueda de Agostini, pudo esquivar la caída de los dos, y aunque no ganó la carrera, el título ya era virtualmente suyo, porque Agostini se rompió el hombro y tuvo que someterse a una operación quirúrgica.

Suzuki había tenido varios problemas con clavadas de la caja de cambios, pero Sheene negó que su cambio se había gripado. Read dijo algo sobre una fuga de agua del radiador de la Suzuki, dijo que vio lo que le parecía agua saliendo detrás de la Suzuki.

Gracias al excelente pilotaje de Read y también a la mala suerte de Agostini, MV seguiría llevando el «número 1» durante un año más.

Pero la MV ya estaba llegando al fin de su largo y glorioso camino. Agostini volvió en 1974 con cara de hombre desesperado, y con una blanca Yamaha que probablemente ya rozaba los 11 CV. Lansivouri había dejado Yamaha para entrar en Suzuki, como compañero de equipo de Sheene. Bonera, tras una caída en una sesión de entrenos, fue sustituido en MV por Armando Toracca.

Así, 1975 abrió con tres equipos oficiales:

MV Agusta: Phil Read y Armando Toracca.

Yamaha: Giacomo Agostini e Hideo Kanaya.

Suzuki: Barry Sheene y Teppi Lansivouri.

Read, con la MV de 98 CV, estaba en excelente forma. Durante todo el invierno había hecho gimnasia y «footing» con un entrenador inglés de fútbol.

Pero una tonta caída en los entrenos para el primer G. P. de la temporada, le motivó una dolorosa y tonta fractura del dedo meñique de la mano derecha, y durante la temporada tendría que someterse a una serie de operaciones.

Read sigue insistiendo que la MV no estaba acabada, sino que su mano le dolía tanto en las primeras carreras, que no pudo aplicarse a fondo.

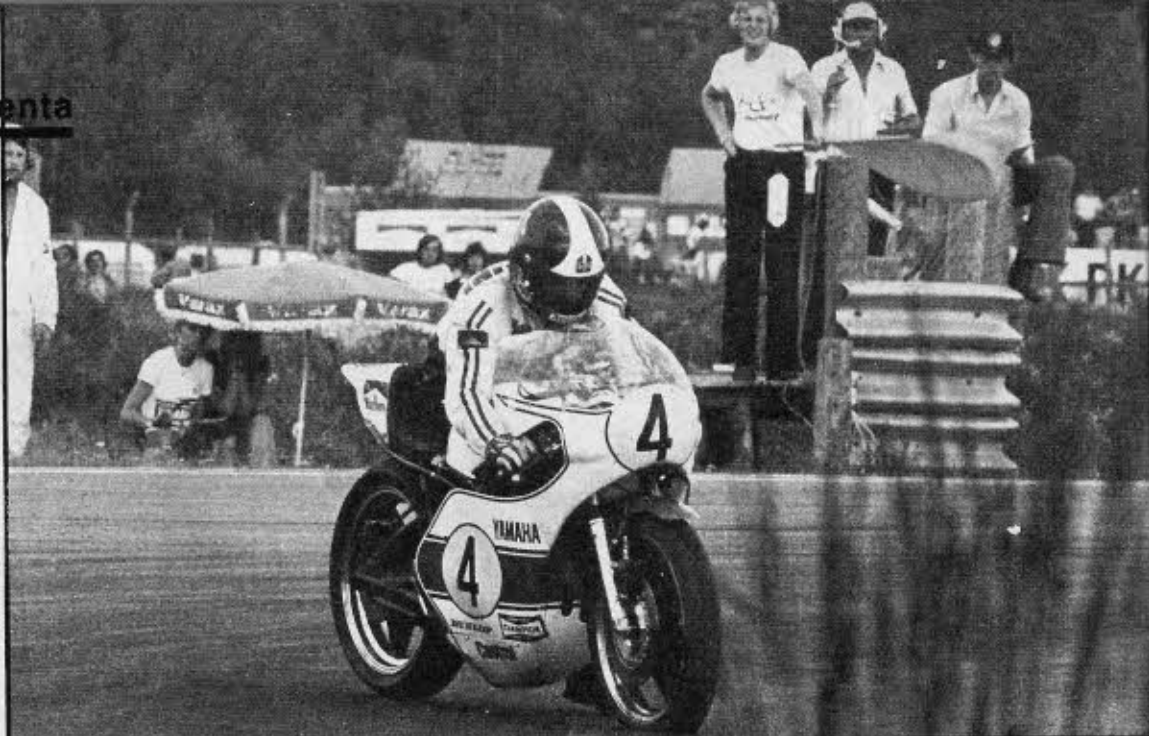
Agostini (que no fuma, bebe muy poco, y siempre entrenaba con motos de fuera carretera y de calle), ganó tres de las primeras cuatro pruebas.

Después, Barry Sheene, con la Suzuki totalmente puesta a punto, por fin, y después de unos años de caídas y roturas, ganó su primer G. P. de 500 c.c. en Assen.

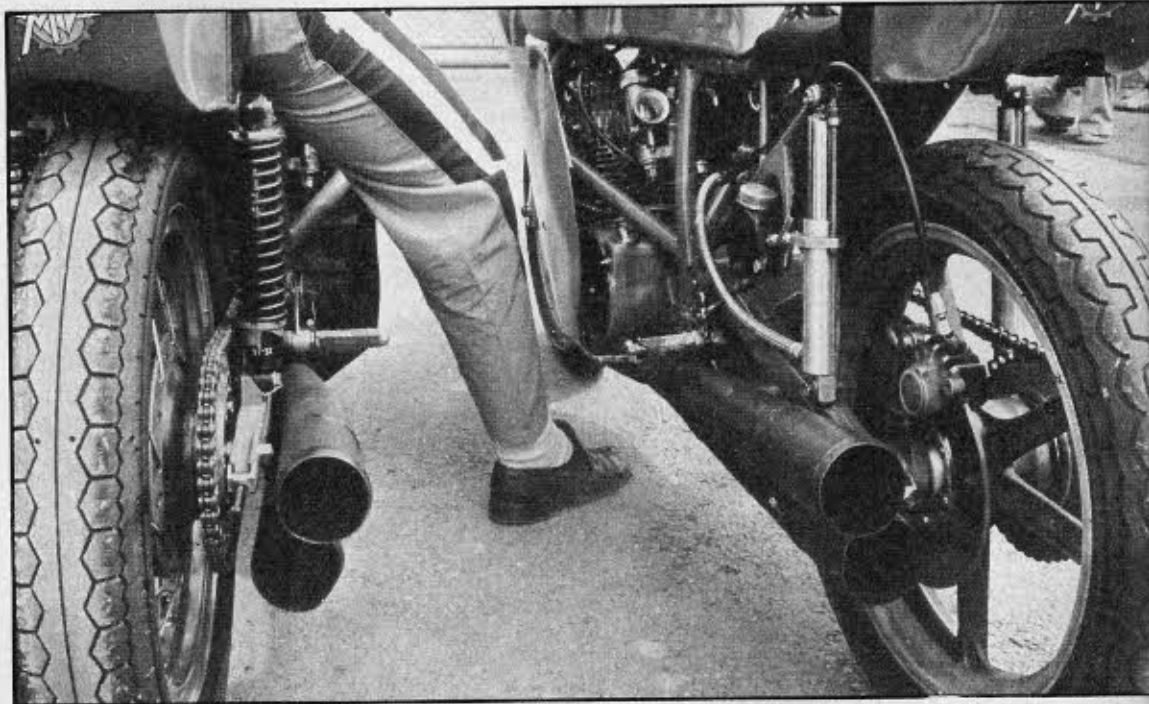
Read, con la rueda trasera de la MV rebotando en las curvas cerradas, iba como un demonio durante la segunda mitad de la temporada.

Jamás he visto a un piloto más desesperado que a Read en las últimas carreras de 1975.

La roja MV ganó en Bélgica, 214 km/h. de promedio, por lo que todavía le quedaba a Read una ligera posibilidad de renovar su título.



La pesadilla de todo corredor de motos es el pinchazo en la rueda delantera. A Giacomo Agostini este pinchazo en Anderstorp, 1975, a punto estuvo de costarle el título. El año anterior, una caída, junto con Sheene, en este mismo circuito, le dejó sin opción al campeonato.



Con el abandono de MV perdimos el hechizante bramar de los megáfonos.

pero Sheene volvió a ganar en Anderstorp. Read quedó segundo, en tanto que Agostini sufría un pinchazo de la rueda delantera. Así, Agostini llegó a Finlandia con tan sólo cuatro resultados y 57 puntos, contra los 71 puntos de los seis mejores resultados de Read.

¡Nervios! En Imatra, Agostini ganó y Read tuvo que abandonar. Agostini ya tenía 72 puntos a base de tan sólo 5 resultados, mientras Read seguía con 71 puntos y seis resultados. Con una victoria, Read sólo podría comblar un tercer puesto por un primero, subiendo a 76 puntos. Por ello, Agostini no tenía que hacer

más que un séptimo puesto para hacerse con el título. Y Agostini hizo un inteligente segundo puesto, detrás de Read, para poner fin a la hegemonía de MV Agusta, la marca de su vida.

Read será recordado como el hombre que dio a MV su último título de 500 c.c., y el piloto que pudo, con 98 CV contra los 110 de la Yamaha, mantener en duda el resultado hasta el último G. P. de la temporada, pero era inevitable la victoria de las ya visiblemente más rápidas Yamaha, y Giacomo Agostini, 13 veces campeón del mundo con MV, no solamente fue el piloto que puso

fin a siete títulos seguidos en 350 c.c. de MV, sino el que apuntilló la increíble racha de 17 títulos consecutivos de MV en la categoría reina.

Así, siempre queda la posibilidad de decir que no fue Yamaha, sino el gran Agostini, quien puso fin a la era MV. De todas formas, no es del todo la verdad, pero, como dice Arturo Magni, así duele menos.

EL CANTO DEL CISNE

MV, trabajando con el nuevo motor boxer, y sin fondos para seguir luchando, abandonó al final de

1975. Pero decidieron ceder las MV a Agostini y su propia escudería para 1976, y el campeonísimo, después de ganar en el G. P. de Assen con la 350 c.c., terminó la temporada de 1976 con lo que sería la última victoria de la MV Agusta 500 c.c. en Nurburgring, y delante de Lucchinelli, Pat Hennen y John Newbold, con las Suzuki RG-500. El título ya estaba en manos de Barry Sheene, pero este «canto del cisne» de Agostini y la MV permite decir que MV Agusta siguió ganando hasta el final. Suena bien, y además es verdad.

En el próximo número repasaremos aquel primer campeonato de Sheene y Suzuki y las luchas entre

Barry Sheene y Kanny Roberts, pero gracias a Agostini y la victoria en Alemania, podemos terminar esta primera parte de la historia de la categoría reina con la simpática imagen de Giacomo Agostini en el Pódio de Nurburgring momentos después de haber ganado para MV Agusta su último G. P. con la gran tetracilíndrica de cuatro tiempos.

Y mientras «Ago» sonríe y Pat Hennen pone cara de «no me lo creo», «Lucky» Lucchinelli dirige el himno nacional de Italia.

Y así terminó la historia de la MV Agusta 500 c.c., 18 veces campeona del mundo de la «categoría reina».

Dennis Noyes

En la busca de más velocidad máxima, y sin la posibilidad de estrujar más el ya apretadísimo motor, MV recurrió a unas ideas algo desesperadas. Pero el excelente pilotaje de Read y la mala suerte de Agostini dio el resultado en 1974, de un título más para MV.



Así terminó el último G. P. de MV Agusta

