

EP
PO
CA

LUIGINO MEDARDO

Testo Mario Schepis, foto Archivio Motociclismo e Medardo

MEDARDO ROSSO

scolpito nella storia



**EDARDO, OMONIMO DEL GRANDE SCULTORE IMPRESSIONISTA, SI DI-
SE TRA REGOLARITÀ E GRANDI RALLY. S'INNAMORÒ DELLA GILERA, AL
UNTO DA RITIRARSI DALLE COMPETIZIONI QUANDO L'AZIENDA SI FERMÒ**



LA "MARCA", OVVERO QUELLA ZONA DI TERRITORIO CHE SI IDENTIFICA CON LA PROVINCIA DI TREVISO,

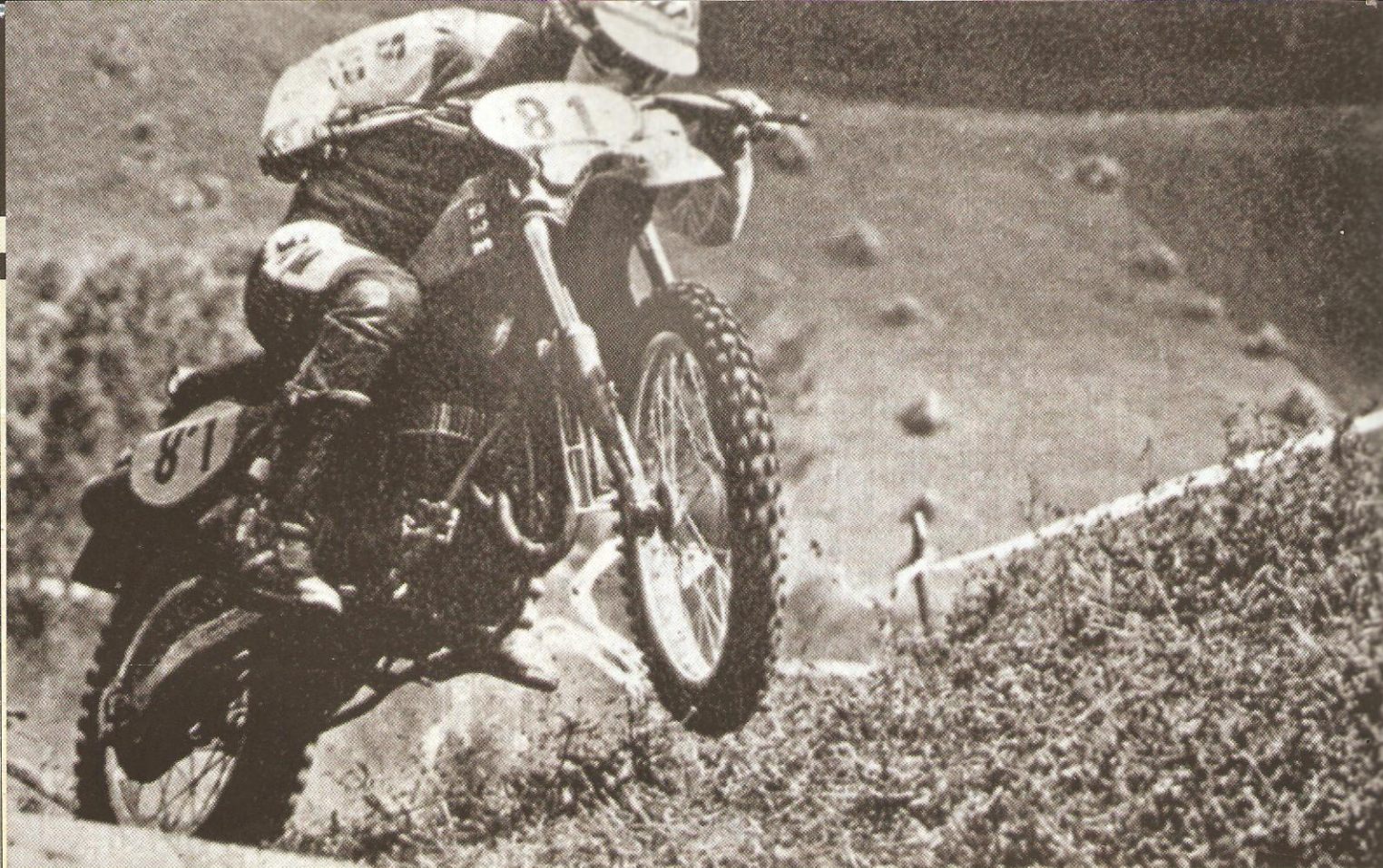
è sempre stata piuttosto prolifica in fatto di piloti di fuoristrada. Quelli della "Marca" li riconoscevi facilmente sui campi di gara, perché orgogliosamente mostravano sempre sulla moto o sul casco lo stemma del loro Moto-club, quello della "La Marca Trevigiana", l'associazione che probabilmente meglio di ogni altra rappresentava il fuoristrada veneto nelle competizioni nazionali ed internazionali. Il pilota simbolo della Marca, a partire dalla seconda metà degli anni settanta, è Luigino Medardo, uno che dai confini regionali è uscito presto. Prima gareggiando sui terreni di tutta Europa nella regolarità e poi spingendosi verso l'Africa, dove fino ai primi anni Novanta ha preso parte a numerosi rally internazionali Dakar compresa. Medardo ha, tra altro, avuto il merito di sviluppare e portare all'esordio nelle competizioni africane la Gilera RC 600, una moto ancora oggi molto amata e utilizzata, scomparsa dai listini della Casa di Arcore probabilmente troppo presto.

Luigino Medardo è nato nel 1959 a Montebelluna, città in cui tutt'oggi vive, in provincia di Treviso e come lui stesso ci ha detto la "malattia" del fuoristrada ce l'ha da sempre.

"La prima moto l'ho avuta a quattordici anni; era un Italjet ed era stato il concessionario del mio paese a consigliarmela. Probabilmente oggi i giovani non sanno nemmeno di cosa si tratta, ma io con quel mezzo ci andavo già in pista, a Giavera del Montello, a quattordici anni accompagnato dai miei genitori. Poi l'anno seguente con i soldi guadagnati con un lavoro estivo presi una Puch 50. Era una moto nuova, da pochissimo messa in commercio (il terzo esemplare che Frigerio vendeva) e con quella cominciai a gareggiare nel regionale e nel trofeo FMI, qualificandomi per le prove finali, nella seconda delle quali Frigerio mi fornì la moto per una corsa che non ebbe purtroppo un buon esito per via di un problema meccanico. Si può dire che in questa occasione ha avuto inizio la mia carriera di pilota ufficiale, anche se ancora il mezzo per

Tre immagini significative della vita di Medardo. In basso Luigino oggi a 51 anni, ripercorre le sue gesta, da quando correva nella regolarità (in alto la foto dopo la vittoria del titolo italiano nel 1984) a quando navigava nel deserto con la sua Gilera.





gareggiare mi veniva fornito, in accordo con Frigerio, tramite il concessionario Puch locale Bianchin. Ad ogni modo passai alla 125 che ancora non avevo compiuto sedici anni. Presentavo la patente di un amico e via... gara. Con la Puch 125 Rotax ho vinto il trofeo FMI e partecipato a qualche prova di Campionato Italiano nel 1976, poi sono passato alle più importanti corse nazionali ed europee gareggiando come "ufficiale" per Frigerio per dodici anni. Ero l'unico pilota ufficiale non bergamasco all'epoca e questo mi portò ad imparare quel difficile dialetto che per me è sempre stato come una seconda lingua, una conoscenza di cui ancora oggi mi vanto".

Quali sono i tuoi migliori ricordi legati alla regolarità?

"Già nel 1978 facevo parte della squadra che vinse il Vaso d'Argento alla Six Days di Svezia. Un ricordo molto bello, legato anche al fatto di aver guidato in quella stagione la Puch da 75 cc, una moto che mi piaceva parecchio, maneggevole come un giocattolo. Ad onor del vero tutte le moto di Frigerio avevano un fascino particolare, non erano modelli realizzati in catena di montaggio, ma frutto di un lavoro artigianale. Ma ho anche altri bellissimi ricordi. La vittoria del mio titolo italiano nella classe 175 in sella alla SWM nel 1981, ad esempio, anno in cui conquistammo il Trofeo Mondiale nella Sei Giorni dell'Isola d'Elba. Lo stessa grande soddisfazione la provai tre anni dopo, vincendo il campionato italiano della 250 cc con la Puch, classificandomi poi anche al primo posto nella graduatoria assoluta davanti a Gritti. A conclusione di quella stagione noi

campioni della specialità siamo stati premiati dall'allora Presidente della Repubblica Sandro Pertini che ci conferì il titolo di "Cavaliere dello Sport", un riconoscimento che mi fece parecchio piacere visto che il nostro era uno sport spesso trascurato rispetto alle altre più diffuse discipline".

Come avviene il tuo passaggio ai rally?

"Successivamente alla Sei Giorni di San Pellegri del 1986 mi chiamò Daniele Papi della Yamaha, proponendomi di gareggiare in quelle competizioni. Io ero già da parecchio tempo attratto da quel genere di gare e dal continente africano, così mi accordai facilmente stipulando un contratto di due anni. In quei due anni gareggiai comunque anche nell'enduro anche se inizialmente Yamaha non aveva alcun interesse verso questa disciplina. Mi recai al reparto corse di Gerno di Lesmo e, lavorando in prima persona, ricavei da una 250 cc da cross un modello da enduro, che mi consentì di proseguire in quella che era fino allora stata la mia specialità. Certo la moto era un po' adattata, si sentiva che era derivata da un modello da cross. In ogni caso il fatto di dedicarmi principalmente ai rally mi fece perdere "l'occhio" per le gare da enduro. Quando pratici i rally applichi una tecnica di guida totalmente differente da quella che utilizzi nelle gare di enduro. Io non riuscivo più ad essere giustamente aggressivo dove serviva, in particolar modo in quelle prove speciali dove in pochi minuti bisogna letteralmente far esplodere tutta la propria grinta e velocità; per dirla breve mi ero ormai adattato al ritmo dei rally. È strano pensare con quale veloci-



tà mi adeguai a quelle gare, dopo tutti quegli anni di regolarità e tredici Sei Giorni!! A me comunque la cosa andava ugualmente bene, visto ormai ero alla fine della mia carriera enduristica. Con un team di venti persone, che comprendeva me, Franco Picco, Andrea Marinoni e Giorgio Grasso gareggiavo in tutte le gare nazionali ed internazionali, Bahia, Rally di Tunisia e Marocco, sabbia di Lignano, insomma tutte quelle corse che erano utili a preparare al meglio la Dakar, che era l'obiettivo più importante".

Cosa ci racconti della prima Dakar?

"La prima Dakar, contrariamente ai rally che fino ad allora avevo corso, fu un po' traumatica. Non fu facile adattarsi ai disagi e alle difficoltà del deserto e soprattutto non fu semplice prendere il giusto ritmo di gara. La cosa più strana fu che rinunciai a tutte quelle che erano le mie esigenze personali; non riuscivo a trovare il tempo necessario per dedicarmi un po' a me stesso. In quella Dakar sono riuscito a lavarmi soltanto dopo otto giorni di corsa! A fine giornata dovevo preparare il percorso della tappa successiva, sistemare l'abbigliamento, la moto e tante altre cose che mi impegnavano a lungo e mi lasciavano giusto il tempo per dormire un po'. Questo mi ha fatto comprendere il perché molti campioni di cross o di enduro che si sono cimentati in questa corsa non sono riusciti ad emergere, i disagi sono davvero tanti e si fatica ad adeguarsi alla situazione. Riguardo la moto, una Yamaha da 660 cc derivata da una TT, devo dire che non era ciò che speravo: troppo rigida e con un motore dall'erogazione piuttosto brusca

alla quale non mi adattavo. La cosa era comunque logica visto che quel mezzo era stato sviluppato seguendo le indicazioni di Picco, che era un crossista. Dopo aver gareggiato il secondo anno in sella al prototipo da 750 cc conclusi che non avevo abbastanza spazio in quella squadra e pensai ad un cambiamento. Da quelle prime esperienze dakariane avevo, tra l'altro, ricavato soltanto due ritiri".

Il cambiamento ti portò in Gilera nel 1989.

"Sì, e la cosa fu abbastanza casuale. Al Salone di Milano incontrai Gianni Perini, all'epoca direttore sportivo in Gilera, che conoscevo da parecchio tempo visto che era stato a lungo manager nell'enduro. Così, quasi scherzando gli dissi: "Se hai buone prospettive vengo a gareggiare con la Gilera". Lui rimase inizialmente un po' spiazzato, ma presto ci accordammo per una mia partecipazione alle competizioni di Motorally a cui avrei preso parte in sella alla nuova RC 600. Il mio contratto prevedeva uno stipendio di "zero" lire e non fu facile per me che in quegli anni... vivevo di moto. Ad ogni modo cominciammo a preparare quasi di nascosto dalla direzione una moto per il rally di Tunisia, una RC 600 che adattammo all'uso con l'adozione di serbatoi maggiorati ed alcuni altri particolari. Al Tunisia, in mezzo a piloti di grande esperienza, vinsi tre tappe e convincemmo così la direzione, che mise a budget la partecipazione ai rally africani, dando il via ad un vero progetto rally. La mia vittoria nella categoria Silhouette alla Dakar del '90 entusiasmò tutti, persino Giovannino Agnelli che ci aveva promesso di venire

La carriera di Medardo è iniziata con la Puch, per poi svilupparsi con la SWM, quindi la Yamaha a mezzo servizio tra regolarità e rally. Infine l'avventura in Gilera, fermata proprio sul più bello per la chiusura del progetto, quando sembrava l'anno buono.



a Dakar qualora fossimo arrivati in fondo alla corsa. Fu di parola; era al traguardo. Con quella RC 600 ho avuto davvero belle soddisfazioni nelle maratone africane. Un ottavo posto assoluto nel '90 ed un settimo nel '91, anno in cui ho anche vinto una tappa, quella che portava da Ghat a Tumu in Libia, con quasi settecento chilometri di speciale".

Che moto era quella Gilera e che ricordo hai di quella squadra corse?

"Con la RC 600 potevi gareggiare nella categoria Silhouette, ovvero moto derivate di serie alle quali venivano applicate innumerevoli punzonature, che consentivano esclusivamente il cambio delle gomme, mentre in quella che era la categoria prototipi era consentito sostituire praticamente tutto. La sostanziale differenza tra la moto di serie e quella ufficiale stava nella carrozzeria, dotata di serbatoi maggiorati e di differente carenatura e nella marmitta, che era posizionata diversamente e totalmente "aperta". Per il resto direi che non c'erano sostanziali differenze. Riguardo la squadra ho un ricordo bellissimo, la Gilera rimane sempre nel mio cuore. Eravamo un gruppo fantastico, fatto di circa quindici persone di altissima competenza tecnica ed al tempo stesso di grande semplicità; un potenziale umano strepitoso, capitanato nella parte tecnica da Silvano Galbusera, oggi responsabile Yamaha in Superbike. Erano tutte persone davvero capaci e disponibili, basti pensare che anche l'ultimo operaio che lavorava in catena di montaggio a fine turno passava al reparto corse per domandare se c'era bisogno d'aiuto. L'esperienza in Gilera mi ha fatto in definitiva capire che con il cuore si può fare tutto, che è possibile raggiungere qualsiasi obiettivo. Quella RC in ogni caso l'avevo

un po' preparata a mia misura e per questo è ancora oggi un modello a cui rimango particolarmente affezionato. Successivamente, due anni dopo la sua nascita, fu preparato il prototipo da 750 dotato di un nuovo monocilindrico da 80 CV e di un nuovo sperimentale telaio. La moto diede inizialmente qualche problema, ma è logico che, come accade per ogni nuova creazione, questa andava adeguatamente sviluppata. Non a caso nel 1992 alla prima ed unica Dakar disputata in sella alla nuova 750 fui costretto al ritiro per problemi meccanici. Nello stesso anno, dopo la mia vittoria al rally di Tunisia e il successo di Picco al Faraoni, alla vigilia della Dakar del 1993, la Gilera decise di fermare tutto. La Piaggio bloccò il progetto quando le moto erano ormai a posto e potevamo puntare alla vittoria di quel prestigioso rally. Ricordo che rimase in magazzino quattro nuove 750 e tutti i ri-

Nella foto sotto (da sinistra) Gianni Perini, uno dei più grandi direttori sportivi che il fuoristrada abbia mai avuto, Roberto Mandelli, Carlos Satelo e Luigino Medardo.





A 14 ANNI GIÀ FACEVO LE PRIME
GARE CON LA 125. PRESENTAVO
LA PATENTE DI UN AMICO E VIA...

cambi pronti per la spedizione a Dakar, oltre le quattro moto che avevamo fino allora utilizzato nei precedenti rally. La Piaggio disse che fermava il progetto per problemi economici, che quel progetto era troppo costoso, ma in verità quelle grosse enduro interessavano parecchio la clientela. C'erano già oltre cento richieste per le RC 600R "Silhouette" e probabilmente anche la 750 adeguatamente preparata per una produzione di serie avrebbe riscosso il suo buon successo. Il fatto è che loro valutavano il mercato di una moto da enduro e di un Ciao alla stessa maniera, ritenendo interessante un prodotto soltanto se le sue vendite andavano da mille pezzi in su. Presto il mercato gli avrebbe dato torto, la KTM esplose con i suoi modelli trovando la strada aperta e poca concorrenza. Alla fine rimasi abbastanza deluso per quella conclusione e per tutto quel lavoro buttato via. Ormai avevo trentatré anni e di ripartire con un altro team non mi andava affatto. Così mi ritirai dalle corse".

Quali sono i tuoi piloti preferiti nella regolarità e nei rally dell'epoca?

"Per la regolarità dico Brissoni e Gritti, un po' più grandi di me, ma anche miei avversari. Brissoni era incredibile, aveva delle doti naturali che non possedeva nessuno, pur non allenandosi molto riusciva ad essere sempre velocissimo con una guida pulita e redditizia invidiata da tutti. Gritti al contrario guidava in maniera più irruenta, ma i risultati che otteneva erano altrettanto fantastici. Riguardo ai rally penso che Orioli sia stato uno dei migliori interpreti in assoluto. Non era il più veloce, De Petri ad esempio era quasi insuperabile in questo, ma assommava tutte quelle doti necessarie a primeggiare in quelle competizioni. Saper navigare, utilizzare una giusta strategia di gara, gestire nel giusto modo le forze e la moto, sono tutte caratteristiche che ti portano in testa alla fine di gare così impegnative. Peterhansel in questo era a mio avviso molto simile ad Orioli".

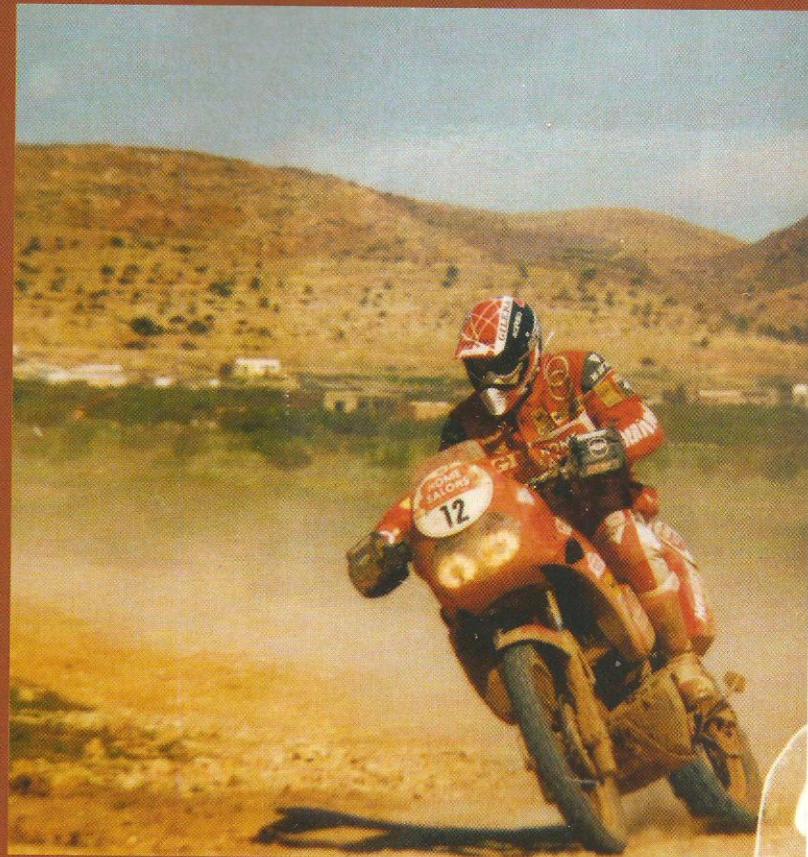
Rimpianti?

"Forse il fatto che ero piccolo di età quando sono entrato nel mondo della regolarità e non ho saputo cogliere qualche buona opportunità che mi si presentava. Potevo andare alla Fantic ad esempio, ma ero troppo legato a Frigerio a quel tempo, era quasi uno di famiglia per me. Forse avrei potuto vincere di più, ma in fondo penso di aver comunque avuto le mie belle soddisfazioni dal mondo del fuoristrada. Dopo aver smesso con le corse non sono più andato in moto per tanto tempo, poi qualche anno fa ho ripreso. Ho comprato una KTM 450, una moto moderna, completamente differente dalle moto che usavo un tempo con la quale mi diverto ad andare in fuoristrada. Moto d'epoca non ne ho conservate, posseggo soltanto una BMW R 80, una moto che mi è sempre piaciuta alla quale sono particolarmente affezionato".



LA GILERA D'AFRICA DI SERIE

La Gilera RC 600 entra sul mercato nel 1989 e fa subito colpo sugli appassionati di fuoristrada, perché non segna soltanto il ritorno al fuoristrada "vero" da parte della casa di Arcore, ma si propone quale unica vera alternativa alle grosse enduro giapponesi. La RC 600 adotta all'interno di un telaio a doppia culla in tubi quadri, un propulsore da 557,9 cc (98x74), con distribuzione a doppio albero a camme in testa e raffreddamento a liquido, alimentato da due carburatori Teikei da 27 mm che consentono di sviluppare una potenza di 48 CV. La moto, giustamente carenata dato il suo indirizzo rallystico, mostra però la sua vera attitudine da gara soltanto con la successiva versione, denominata RC 600R, del 1991 che viene rinnovata nella parte ciclistica grazie ad una diversa geometria del telaio e con l'adozione di nuove sospensioni maggiorate Kayaba, sia davanti sia al posteriore, sempre dotato del sistema Power Drive. Potenziata anche nel motore, che mostra una nuova camera di scoppio e nuovi carburatori Teikei da 30 mm, la enduro di Arcore inizia ad affermarsi sul mercato soprattutto grazie alle competizioni sportive africane, nelle quali i piloti ufficiali Medardo e Mandelli ottengono prestigiosi risultati. Un'ultima versione della RC 600R arriverà nel 1993. Totalmente trasformata nelle sovrastrutture, privata della carenatura e ridotta nel peso a 138 kg, la nuova moto di impostazione ed estetica piuttosto "estrema" non ottiene però il successo sperato. Seppur ancora potenziata nel suo propulsore (53 CV!) ed in ultimo dotata di avviamento elettrico, rimarrà in produzione soltanto per un breve periodo, quello che precederà la chiusura dello stabilimento produttivo nel 1993.



Immagini dedicate all'epopea Gilera nei grandi rally mondiali. Nel 1991 arrivò il debutto con la RC 600R (foto sopra e in basso), sostituita l'anno successivo dalla RC 750R (foto a sinistra). Il progetto si fermò bruscamente nel 1993, quando la Piaggio mise fine all'attività agonistica della Gilera per problemi economici. Il 1992 fu l'anno migliore: Luigino Medardo la portò alla vittoria del Rally di Tunisia e Franco Picco al Rally dei Faraoni.



GILERA