di Mario Ciaccia, foto Ciaccia, archivio Motociclismo e Mandelli

Sono passati milioni di anni da quando gli italiani lottavano per la vittoria della Dakar. Tra le tante storie che ci riguardano una delle più belle riguarda la doppietta Gilera nella tappa Nema – Tidjikja della Dakar 1990. Ce la raccontano i protagonisti di allora, Medardo e Mandelli, ricordando anche le edizioni successive, fino alla delusione del '93

Rosso Gilera

MOËT
MOËT
MOËT
MOËT
MICHELIN
AGIP
AGIP
PIONEER
28

Sul numero di gennaio/febbraio 2021, nei *Pensieri Sporchi*, avevo parlato delle Gilera RC600 preparate da Vittorio Libanori in modo da poter essere utilizzate, con soddisfazione, ancora oggi. Ho sempre amato quella mitica motocicletta e ricordo quale impatto ebbe tra gli appassionati di fuoristrada: alla fine degli anni 80 le Gilera erano delle super moto, frutto del lavoro di ingegneri e tecnici preparatissimi e la RC600 era una moto eccezionale, che percorreva una strada personale, fatta di design e prestazioni, che non traeva ispirazione dalle enduro giapponesi. Per cui, quando quella moto venne preparata per la Dakar e riuscì addirittura a vincere una tappa, lei monocilindrica quasi di serie contro le bicilindriche prototipo ufficiali, entrò definitivamente nella leggenda. Sul numero di aprile 2021 di Motociclismo d'Epoca abbiamo pubblicato un articolo di ben 32 pagine, a firma Marco Riccardi, sulla RC600. A tal uopo è stato organizzato un raduno di piloti e ingegneri ex Gilera, a casa di Rodolfo Frascoli, uno dei migliori designer di moto al Mondo (per dire: la Gilera RC600 è opera sua, così come altre moto famose, tipo la Moto Guzzi Griso, la Triumph Tiger 900, la famigerata Bordone-Ferrari dakariana e tante altre) e che vive in una villa che si è disegnato personalmente, il cui stile ricorda il mio architetto preferito, Richard Neutra (spigoli, grandi vetrate, luce, razionalità, colori chiari). Per tutto il giorno abbiamo parlato di queste moto, di com'erano fatte, dei retroscena. Ero molto curioso di farmi raccontare la famosa doppietta della tappa numero 15 della Dakar 1990, la Nema – Tidjikja di 738 km, dei quali 458 di prova speciale: ed è di questo che parleremo adesso.

PASSO NEGA, UN MITO

Per la prima volta, la Dakar affrontava il Passo Nega, in Mauritania. Si rivelò un posto difficilissimo da raggiungere, tanto dal punto di vista della navigazione, quanto da quello della guida. È entrato a un tale livello nella mitologia della Dakar, almeno quanto la duna di Iquique che, mentre io mi limitavo a cercarlo con Google Earth, due amici sono andati a farselo con le loro Honda Africa Twin, l'anno scorso, agli inizi del *lockdown* (FUORI di giugno/luglio 2020). Proprio in quella tappa le due Gilera fecero prima e seconda, con Mandelli davanti a Medardo. Come fu possibile che una 600 cc quasi di serie, e al debutto, fosse riuscita a mettersi dietro i prototipi bicilindrici, per di più con due piloti dalle esperienze molto diverse? Luigino Medardo era un veterano dell'enduro, vincitore di due titoli italiani nella 175 (1981, con SWM) e 250 (1984, con Puch). Era attratto dai rally africani, così entrò nelle file della Yamaha Belgarda e disputò diverse gare, tra cui le Dakar del 1987 (con la TT660) e del 1988 (con la YZE750 monocilindrica a 5 valvole). Ma si ritirò entrambe le volte. *"E poi non mi trovavo con le moto* – spiega – *perché il capitano della squadra*

UOMO MEZZO ABBIAMO ACCOPPIATO **ROBERTO MANDELLI** CON LA RC600 DEL 1990, CON CUI VINSE LA STORICA TAPPA NEMA – TIDJIKJA. LA MOTO HA ANCORA IL SUO NOME SCRITTO SUL SERBATOIO, PROPRIO DOVE SI TROVA UNA BOZZA, O MEGLIO, UNA FERITA DI GUERRA. INVECE **LUIGINO MEDARDO** È ACCANTO ALLA VERSIONE DEL 1991, UGUALE A QUELLA CON CUI VINSE LA TAPPA GHAT – TUMU. MA L'ESEMPLARE IN FOTO È QUELLO DI **MASSIMO MARMIROLI**, CHE CORSE LA DAKAR 1993, VINSE LA TAPPA ATAR-ATAR E SI PIAZZÒ AL DECIMO POSTO ASSOLUTO, SU 46 MOTO AL VIA… E 12 ALL'ARRIVO. DURANTE L'EDIZIONE DEL 1990, PRIMA ANCORA DI ARRIVARE AD AGADEZ L'AUTISTA DEL CAMION DELL'ASSISTENZA GILERA **SI AMMALÒ DI MALARIA** E DOVETTE RITIRARSI. IL CAMION VENNE ESTROMESSO DALLA GARA MA CONTINUÒ A FARE ASSISTENZA "PIRATA", GUIDATA DA ANTONIO COLOMBO, COLUI CHE DIECI ANNI DOPO VINCERÀ UN RALLY DI SARDEGNA GUIDANDO UNA YAMAHA TT600R A DUE RUOTE MOTRICI.

RADUNO STORICO
PER REALIZZARE L'ARTICOLO DI MOTOCICLISMO D'EPOCA SULLE GILERA RC600 SIAMO RIUSCITI A COINVOLGERE NOMI STORICI DI QUEL PROGETTO. DA SINISTRA: L'INGEGNERE **ROMOLO CIANCAMERLA**, IL TECNICO **SILVANO GALBUSERA**, CHE PER ANNI È STATO AL FIANCO DI VALENTINO ROSSI IN YAMAHA, IL PILOTA **ROBERTO MANDELLI**, IL MOTORISTA **FRANCESCO PENATI**, IL TECNICO **MARCO RIVA**, IL PILOTA **LUIGINO MEDARDO** E IL DESIGNER **RODOLFO FRASCOLI**. LA MOTO BIANCA È IL PROTOTIPO DELLA PRIMA RC600 MAI REALIZZATA, NEL 1987.

era Franco Picco, che arrivava dal cross e che faceva tarare le moto con sospensioni rigidissime e motori molto reattivi, ma scorbutici. Lui con quelle ci arrivava secondo, io faticavo". Così, guardandosi intorno per cambiare aria, parlò con Gianni Perini, il direttore sportivo della Gilera, che decise di ingaggiarlo. La RC600 era appena arrivata e si iniziò a usarla nelle prove del Campionato Italiano Motorally, preparandola per il Rally di Tunisia ma quasi di nascosto, perché alla dirigenza Gilera non interessavano le gare africane. Quando, però, Medardo al Tunisia 1989 vinse tre tappe su sette, le cose cambiarono e partì il progetto Dakar.
Roberto Mandelli invece era un ragazzo che viveva vicino alla Gilera e che era appassionatissimo di fuoristrada, per cui bazzicava la fabbrica, tanto da venire preso come collaudatore. A Polcanto aveva avuto, come istruttore di enduro, proprio Medardo. Venne ingaggiato per correre l'Italiano Motorally e lui si rivelò un diavolo, vincendo i rally Tarkus, Sardegna e Titano nella classe 125 con la piccola R1, anche questa disegnata da Frascoli. Non aveva mai corso in Africa quando Gilera decise di schierarlo alla Dakar, insieme a Medardo, a soli 23 anni. Non era la prima Casa italiana a sfidare i prototipi bicilindrici con una 600 di serie, perché l'anno prima ci aveva provato Aprilia, con la Tuareg, concludendo al ventesimo posto con Alessandro Zanichelli; ed era un risultato simile che ci si aspettava dalle rosse lombarde. Queste erano state preparate dal motorista Francesco Penati e l'ingegnere Romolo Ciancamerla. Silvano Galbusera era il meccanico sul campo. La marca di birra Henninger sponsorizzava il tutto. Le moto vennero provate in un campo dove oggi sorge l'aeroporto di Malpensa 2000, sulla spiaggia di Punta Sabbioni a Venezia e nei mitici "magredi" del Tagliamento, del Meduna e del Cellina.

DAKARIANO NATO

Roberto si adattò immediatamente ai ritmi massacranti della Dakar. *"Mi trovai subito a mio agio con la navigazione e la moto andava molto bene nei tratti tecnici, come in Tunisia, a inizio gara".* Anche a Medardo la RC piaceva, avendo potuto svilupparla in base alle sue esigenze. In Libia le piste velocissime penalizzavano la giovane monocilindrica, che però, con Medardo, si portò in testa alla classe Silhouette, che prevedeva l'utilizzo di moto con telaio e motore di serie (nella Marathon dovevano esserlo pure le sospensioni e le ruote). Ma cosa successe a quella fatidica Nema – Tidjikja? All'epoca non c'era internet, ma esistevano già le trasmissioni serali di Italia Uno, condotte dalla triade Alberto Porta, Nico Cereghini e Paolo Beltramo. Ricordo bene quella puntata, con le immagini delle Gilera insabbiate, i due piloti che si aiutavano a vicenda e il commento *"Mandelli ha vinto la tappa, Medardo è arrivato secondo".* Racconta Roberto: *"Io partii dodicesimo, Luigino quattro posizioni davanti a me. C'erano da attraversare dei villaggi e la navigazione era complicatissima, per cui quelli davanti a me si persero. Io raggiunsi Luigino e insieme abbiamo*

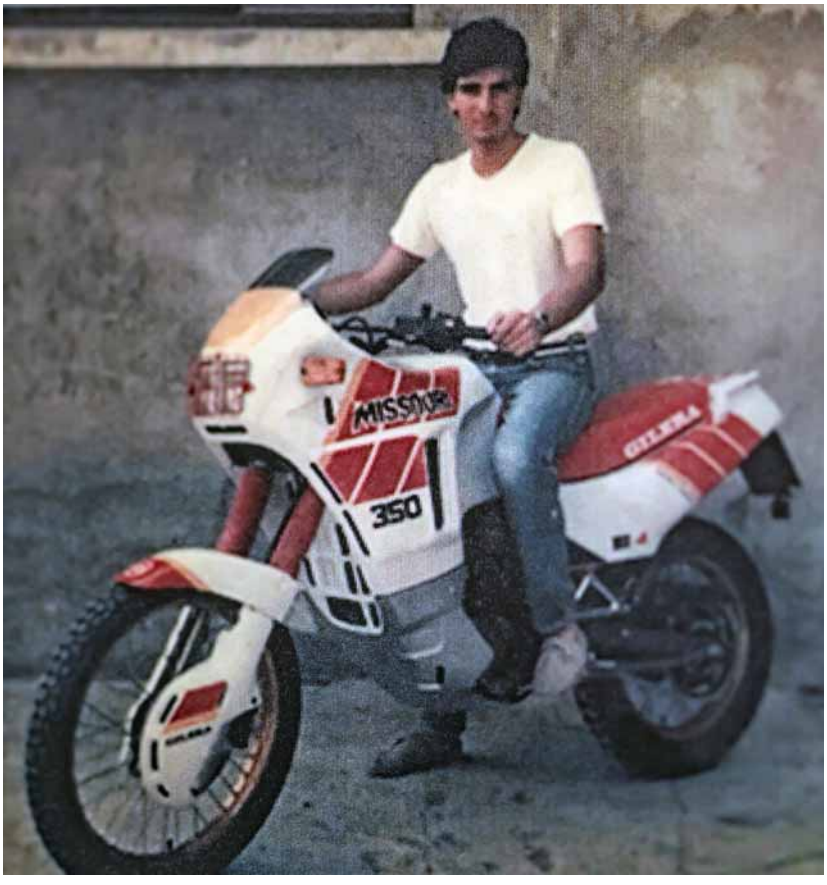
DIVERSISSIME
LA VERSIONE '90 AVEVA IL FILTRO SOTTO ALLA SELLA, CHE AVEVA GANCI NORDICA PER SCARPONI DA SCI. FORCELLA MARZOCCHI DA 42 MM, AMMORTIZZATORE ÖHLINS, SERBATOI IN ALLUMINIO DA 56 L, DISCO ANTERIORE DA 280 MM CON PINZA NISSIN. 1991: TELAIO IRROBUSTITO, FORCELLONE PIÙ LUNGO, MOTORE PIÙ POTENTE, FARI VW PASSAT, FILTRO ALFA ROMEO 33 DIETRO ALLO STERZO, FORCELLA KAYABA DA 46 MM, SERBATOI DA 60 L IN PLASTICA, DISCO DA 300 MM, 165 KG A SECCO, 210 CON IL PIENO.

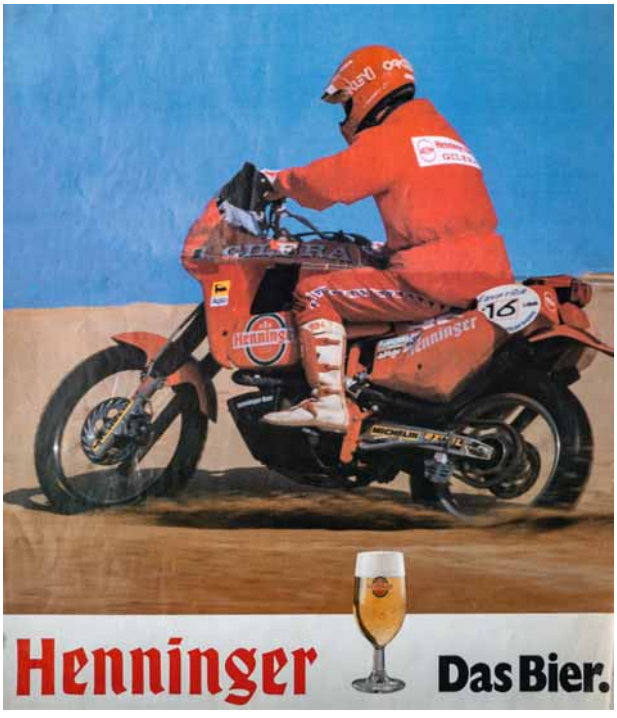
proseguito fino al punto di rifornimento, scoprendo che eravamo i primi ad arrivarci. Poi ripartimmo e gli altri ci ripresero, ma il Nega si rivelò un macello. Si doveva trovare il passaggio giusto affrontando canaloni di sabbia ripidissimi tra le rocce, tanto sul versante di salita, quanto su quello di discesa. Le bicilindriche non avevano alcun vantaggio. I piloti delle Cagiva Edi Orioli, che era in testa alla gara e Ciro De Petri, che quell'anno vinse qualcosa come sei tappe, non volevano fare da lepre sulla pista vergine e se ne stettero buoni, nel gruppo. Poi si mise a piovere, complicando l'aderenza e penalizzando le moto grosse. Così facemmo tutto il resto della tappa come in una manche di cross, a sportellate, arrivando tutti insieme. E il mio tempo fu il migliore".

IN JEANS MANDELLI SALTA NELLA CAVA DI **ALESSANDRO GRITTI** PER LA BROCHURE DELLA GILERA RC600. ERA IN JEANS PERCHÉ PENSAVA DI DOVER ANDARE A PASSEGGIO. A DESTRA, LA STRUMENTAZIONE '90. LA **BUSSOLA** ERA BELLISSIMA!

LE ALETTE DELLA MOTOGP

A Dakar Medardo si classificò ottavo assoluto e primo delle Silhouette. Mandelli undicesimo. Era stato un trionfo, così per il 1991 la moto venne completamente rivista, con una spettacolare carrozzeria disegnata da Luciano Marabese (presso il cui studio, all'epoca, lavorava Rodolfo Frascoli), talmente avanti da avere il serbatoio anteriore con le alette aerodinamiche che, in MotoGP, sono arrivate solo 24 anni dopo. Era più potente (da 53 a 60 CV), con carburatori più grossi, più stabile (forcellone più lungo), più protettiva a livello di carenatura e con il telaio più robusto, perché quello del 1990 si era crepato nella zona del cannotto di sterzo. Sospensioni Kayaba al posto di Marzocchi, freni più potenti, accensione capacitativa al posto di quella induttiva. *"Tutta la fabbrica era presa dal progetto* – ricorda Medardo – *io in Yamaha non avevo visto così tanta passione così tante persone prese da un progetto simile. Era normale che restassero a lavorare fino a notte inoltrata. E poi erano tutti bravissimi, pensate solo a Silvano Galbusera che carriera ha fatto, al fianco di Valentino Rossi…"*. Rodolfo Frascoli ricorda che le forme della carrozzeria vennero disegnate in modo da cucire un "vestito" da 60 litri di serba-





MISSOURI, CHI ERA COSTEI?
A SINISTRA, UN GIOVANISSIMO **RODOLFO FRASCOLI** IN SELLA AL PROTOTIPO DELLA **MISSOURI 350**. NON È ENTRATA IN PRODUZIONE, MA È UN PO' LA MAMMA DELLA RC600. SOPRA, PUBBLICITÀ **HENNINGER** DEL 1990.

toi addosso ai piloti. *"Ma non si lavorava ancora con il computer, nel 1990, non era facile fare certe cose con precisione"* racconta. I serbatoi, pare, sono stati i primi in plastica rotazionale usati alla Dakar. La moto andava molto meglio rispetto a quella dell'anno precedente ma, in gara, soffrì diversi problemi. Le batterie si scaricarono alcune volte, a Mandelli si ruppe la leva dell'avviamento (così dovette passare nella classe prototipi) e a Medardo cedette il monoammortizzatore proprio nella tappa marathon, senza assistenza. Ma lui riuscì comunque a vincere una tappa e piazzarsi settimo assoluto, primo dei mono e primo nella Silhouette; mentre Mandelli arrivò nono. E quattro privati italiani, con le RC600 di serie, riuscirono a finire la gara.

L'APPETITO...

...vien mangiando. *"Gilera si sentiva sotto pressione* – racconta Roberto – *I giornalisti continuavano a esortarci di costruire un prototipo per vincere l'assoluta"*. Così venne realizzata la RC750, una moto tutta nuovo come motore (più moderno, predisposto per l'iniezione elettronica) e telaio. Per guidarla, oltre a Medardo, venne chiamato Franco Picco, mentre Mandelli e Sotelo vennero lasciato sulle 600. A Medardo, la 750 piaceva molto: *"Rispetto alla 600 era molto simile come dimensioni, peso e maneggevolezza, ma andava molto, molto più forte. Il motore erogava 80 CV, eppure era molto fluido e facile da usare anche ai bassi regimi. Era nata davvero bene, ma venne sviluppata a tempo di record, per cui accusava difetti di gioventù, come l'avviamento, che era solo a pedale ed era difficilissimo. La frizione era a secco e i dischi si usuravano subito"*. Nel veloce teneva il passo delle bicilindriche, nel tecnico era molto più agile ed efficace. Le sospensioni erano tarate molto dure, per assecondare la guida crossistica di Franco Picco. L'esordio, però, non fu trionfale. Franco iniziò rompendosi la spalla al Faraoni '91 e proseguì fratturandosi un braccio durante la Dakar '92. Luigino prima ruppe l'attacco del monoammortizzatore, poi venne tradito dalle molle della frizione, che persero forza e i dischi si misero a slittare. *"Ero in bagarre con Orioli, De Petri e Laporte* – racconta – *finché non abbiamo infilato, per errore, un canalone senza uscita. Ed è proprio lì che la frizione ha ceduto. Dopo un po' ho visto i tre tornare indietro a tutto gas, mi hanno detto che eravamo fuoripista. Ottimo! Moto in panne, ma fuori rotta, non mi avrebbero trovato mai. E così ho lasciato lì la moto e ho camminato per 4 ore fino a farmi trovare dalle scope"*. Mandelli però, con la 600, andava forte. A metà gara era settimo nella generale, ma ruppe il motore anche lui e terminò 15°, mentre Sotelo ottenne un bell'ottavo posto. *"Una sera* – ricorda Mandelli – *ho cenato insieme a Gilles Lalay. Il giorno dopo ho finito la tappa e mi hanno detto che lui era morto durante il trasferimento, facendo un frontale con un'ambulanza. Ci rimasi malissimo"*. Nel 1992 c'è stato il tempo di migliorare i difetti della 750. *"A quel punto la diedero anche a me e ricordo che*

CHE GODURIA AVERE UNA MAPPA DELL'AFRICA CON SU LE PENNARELLATE DELLE DAKAR FATTE NON HA PREZZO. MANDELLI MOSTRA ORGOGLIOSO LE SUE TRE, TUTTE PORTATE A TERMINE. DI FIANCO, IL COLLAUDO DELLE NUOVE RC600 AL **RALLY DEI FARAONI 1990**. IL PRIMO PILOTA DA SINISTRA È **CARLOS SOTELO**, NEW ENTRY DELLA DAKAR '91, CHE SI DICE FOSSE IL PIÙ BRAVO AD ACCENDERE A PEDALE LE RC: PER ALLEGGERIRLE ERA STATO ELIMINATO L'AVVIAMENTO ELETTRICO.

la sviluppavamo sulla pista di Chignolo Po", ci dice Mandelli. Già al primo rally della stagione, il Tunisia, la moto si rivelò molto più affidabile e Medardo vinse la corsa. Ma la gara più importante, tra quelle pre-Dakar, era il Faraoni, perché si disputava pochi mesi prima. E lì la 750 si rivelò un'arma formidabile nelle mani di Franco Picco, che vinse la gara. Mandelli, invece, ne ha un ricordo triste: *"Ruppi il GPS, così non riuscivo a navigare con i Cap. Mi misi a seguire le tracce di Picco e De Petri, ma si levò una tempesta di sabbia e mi persi, fino a svuotare i serbatoi dalla benzina"*.

LA GRANDE DELUSIONE

Tutto era pronto per una grande Dakar 1993: le moto, i camion con i ricambi, la squadra. Eppure, come una coltellata, poche settimane prima del via la dirigenza decise di chiudere il reparto corse, anticipando di poco la chiusura della fabbrica di Arcore. I vari Galbusera, Ciancamerla, Penati ecc. passarono alla Yamaha Belgarda, che si trovava poco lontano (Ciancamerla, tra le altre cose, ha lavorato allo sviluppo della Yamaha Ténéré 700). *"Eravamo veramente convinti che avremmo potuto vincere la Dakar con quella 750* – spiega Luigino – *ed eravamo carichi, ben allenati. Di colpo ci dissero che finiva tutto, che la Dakar era un progetto troppo costoso da sostenere. Eppure c'erano già cento richieste per la RC600 Rally per i privati! Dopo quel lavoro immane, buttare tutto alle ortiche era insopportabile. Io avevo già 33 anni. La delusione era enorme, non avevo voglia, a quell'età, di sbattermi per trovare un altro ingaggio. Preferii appendere il casco al chiodo"*. Mandelli: *"Io di anni ne avevo appena 26, ma mi sentivo parte del Mondo Gilera, ero cresciuto con loro e la RC era cresciuta con me. Anche per me la delusione fu insopportabile ed anche io smisi di correre"*. Che peccato. Era evidente che Mandelli, così giovane, era un vero talento per le gare africane, mentre Medardo era un vincente con ancora tante cose da dire. Ma è andata così. Che storia triste, quanti rimpianti. Ancora adesso ci domandiamo come sarebbe potuta andare quella Dakar... F

L'INCONFONDIBILE STILE DI FRANCO PICCO, SULLA RC750 SVILUPPATA NELLA GALLERIA DEL VENTO. APPENA VINTO IL FARAONI, GILERA CHIUSE IL DISCORSO RALLY

GILERA
GILERA
MICHELIN
MICHELIN

GILERA
RC
Agip
MICHELIN