

GIO' SALA

Ho avuto il piacere di conoscere Gio Sala a Guastalla presso il Palazzo Ducale, durante la presentazione del Trofeo Vintage Veterans, magistralmente organizzata dal Motoclub Guastalla, andato poi in scena negli ultimi quattro giorni della FMI ISDE 2019 in Portogallo. Ci eravamo ripromessi, alla prima occasione, di risentirci e di concordare la data per una intervista a tutto campo, per permettere ai nostri lettori di conoscere meglio la vita agonistica di questo grande campione di enduro. Gio' ha risposto con grande disponibilità alla nostra richiesta, e anche se solo telefonicamente, visto il periodo di pandemia che stiamo vivendo, vi offriamo questa amabile chiacchierata fatta con lui. Oggi abbiamo al telefono un grande campione del fuoristrada italiano Giovanni Gio' Sala. Per rendere più godibile a tutti il suo racconto Gio' inizia la nostra chiacchierata così:

"Faccio una premessa, userò vocaboli del gergo "Bergamendurese" per l'intervista, come: "campetti" che identificano piccole piste non ufficialmente riconosciute, i "cross" oppure "a gas" (per intendere il motore monomarca) girare, uscire and so on."

Quando è nata in te la passione per il fuoristrada?

"La passione per il fuoristrada mi è venuta fin da giovanissimo, infatti già all'età di 5 anni muovevo i miei primi passi, anzi i miei primi giri di ruote su passaggi impervi con la mia bicicletta, poi con qualche anno in più, sempre in bicicletta, frequentavo i tantissimi

"campetti da cross", che con il boom edilizio degli anni 70 proliferavano intorno ad ogni escavatore che muoveva la terra, dove poi, automaticamente nasceva una piccola pista trafficata da bici, moto, motorini e Vespe. Determinante l'amico e compagno di scuola Pierluigi Ghislandi, che fin dalle elementari è stato il mio rivale "storico", nei primi tempi in bicicletta, e da ragazzotti ci contendevamo i regionali di cross, inoltre Pierluigi aveva il fratello maggiore, Stefano, che già gareggiava e quindi per noi e tutti i ragazzi del paese è stato un grande trascinatore, per capirci, il mio paese, Gorle, che faceva

**KTM 125 anno 1997
Italiano Cross (sviluppo
nuovo motore con
trasmissione a destra).**



meno di 5000 abitanti, aveva circa una trentina di moto da fuoristrada. Sempre a Gorle, Moto 2000 di proprietà dello zio di Pierluigi, era la concessionaria storica di Moto Guzzi e Aspes, e con la passione nelle vene, organizzarono un team per le gare di cross, e di conseguenza la passione per le competizioni si fece più forte.

Non ultimo il fatto che a pochi passi da casa mia, aldilà del fiume Serio, viveva Gualtiero Brissoni che spesso si allenava su un campetto al fiume, quindi vederlo girare ad un gran ritmo, mi accendeva ulteriormente la voglia."

Arriva il momento tanto atteso da tutti i ragazzini, in quegli anni.

Quando hai iniziato a salire in moto?

"Da diligente ragazzo ho atteso i sospirati 14 anni... Per poter finalmente provare il Garelli "a gas" della fruttivendola, così immaginando la spinta del motore per fare i cross, mi ha fatto sognare. Poi dopo poco tempo un amico mi fece provare una Fantic 75 Polini, ricordo che, timoroso di far spegnere il motore nel mollare la frizione e fare brutta figura con gli amici, accelerai più del dovuto e iniziai con una "impressionante" impennata dove fortunatamente l'emozione ebbe il sopravvento alla paura... la bomba si era in-

nescata!"

I tuoi genitori erano d'accordo?

"Avendo appunto raggiunto l'età per guidare i motorini, insistetti in modo particolare con i miei genitori per acquistare una moto da fuoristrada, loro avevano già capito la mia "linea di pensiero", ma tentarono di deviarci per una Vespa o qualcosa del genere che sarebbe risultata più fruibile nel corso di tutta la settimana; ma niente, per me "fare i cross" era la cosa più bella che esistesse, e così, forse anche per sfinimento mi diedero l'ok aiutandomi con un contributo finanziario per un Caballero 50.

Immagino che loro non avessero idea quali pericoli potesse comportare il fuoristrada, come avrete capito in casa mia non si parlava di moto, salvo quelle per consegnare il pane del nostro negozio, ma comunque i miei genitori, visto che tutto sommato di gran cavolate ne avevo fatte poche, hanno sempre avuto abbastanza fiducia in me.

Per le uscite domenicali erano confortati dal fatto che ero in compagnia di Plinio, fratello maggiore di Ugo, un mio carissimo amico appassionato quanto me, ma purtroppo senza moto, e così, con le solite raccomandazioni del caso iniziai a intraprendere le mie escursioni per luoghi fantastici delle Prealpi

**KTM 250 anno 1996
mondiale**





1982. Villa 125.

Foto sotto:
1982. Villa 500 e,
a fianco su Fantic 125
nel 1979.



Orobiche che Plinio conosceva come le sue tasche, bellissimo!!!

Per farvi capire quanto mi piacesse, rinunciavo alle feste, dove c'erano anche le ragazze, perché queste uscite mi piacevano di più che rinchiudermi in un garage con la musica, (tranquilli con il tempo ho poi capito che qualche volta era meglio andare alle feste che in moto)." Non avevamo dubbi!

"Nota dolente, purtroppo i miei genitori sono deceduti prima che io intraprendessi la carriera professionale nell'enduro e diventassi campione del mondo, peccato, sono sicuro che sarebbero stati orgogliosi!"

Adesso passiamo alle gare, ci racconti come si è snodata la tua carriera agonistica?

"Come dicevo ero un ragazzo tranquillo e le competizioni mi "agitavano" non poco, infatti la tensione mi prendeva troppo, e anche alle sole corse podistiche di paese, o nelle gare di sci in cui avevo partecipato da bambino, non mi facevano gustare del tutto la manifestazione, quindi di gare in moto non ne volevo sapere e la usavo per il puro divertimento, pur non mancando come spettatore a tutte le gare che si svolgevano nei

dintorni della Bergamasca. Fortunatamente il caso volle che a 16 anni con la mia Fantic 125, andavo piuttosto bene, e così gli amici mi spinsero a partecipare al campionato Regionale Lombardo, l'esordio fu ad una gara di Regolarità a Melegnano, e alla mia "prima"... andai bene e da lì iniziò la mia storia, una storia che continua ancora adesso.

Dopo qualche stagione nei regionali a 18 anni vinsi il campionato Italiano Cadetti di Enduro." A questo punto seguendo gli amici, Giò viene attratto dal motocross. "Intanto tutti gli amici stavano correndo nel motocross, ed io trovai la concessionaria Ago Moto che mi propose un aiuto, una moto la comperavo e una mi veniva data per correre nel regionale di motocross,

In verità sporadicamente avevo già preso parte a qualche gara di cross, e devo dire che mi piaceva moltissimo, così lasciai definitivamente l'enduro per il motocross appunto, vinsi il campionato regionale e visto che ormai gareggiare mi piaceva molto, puntai alla categoria più impegnativa e nel 1996 passai alla categoria Senior, ai tempi in cui Rinaldi e Maddii si contendevano i campio-

nati. Al tempo non ero professionista, ma in servizio permanente nella salumeria di famiglia, quindi gli allenamenti erano limitati alle sole giornate festive, ma comunque nelle gare Senior mi difendevo e spesso terminando a ridosso dei dieci.

Con l'entusiasmo nel corpo (che credo sia il segreto per fare le cose) decisi di partecipare ad una prova del mondiale. La FMI mi diede il nulla osta per correre nell'allora Cecoslovacchia, a Dalecín esattamente,

occhiali, insomma la gara non era fuoricasa e quindi volevamo arrivare ben organizzati per questa grande opportunità.

Inutile dire che eravamo inesperti di viaggi all'estero, e lingue "forestiere" non se ne parlavano, come non bastasse la meta era in un paese dell'Est, dove in quei tempi le tensioni politiche erano ancora nel periodo di guerra fredda.

Per il profilo sportivo vi lascio immaginare le difficoltà incontrate da un giovane salu-

così con l'amico Luca Nava che era il mio meccanico in tutto il campionato, (che però di lavoro faceva il falegname), e Giulio Minelli (noto Dakariano) noleggiai un camper e con un carrello prestato... via verso nuove avventure!

Solo per questa esperienza avrei da scrivere un libro, il classico 'dilettanti allo sbaraglio', fu impegnativa in tutto, sin dalla fase preparativa con i documenti, passaporti, visti, Carnet de Pasage (fogli doganali) richiesta nulla osta e licenza internazionale, preparare le valute per ogni paese che si attraversava, visto che l'Euro non c'era al tempo, inoltre le problematiche organizzative/logistiche i viveri, i ricambi, la pompa "idropulitrice", gli

miere, già per i tempi di qualificazioni sudai le faticose 7 camice, ma non c'era verso di qualificarmi, negli ultimi 5 minuti ho fatto il giro della vita, nei 40 minuti di qualificazioni le buche erano tante e profonde, accelerando anche quando non serviva, perdendo i piedi dalle pedane, mi qualificai... ottimo si sarebbe corso, avremmo preso qualche denaro che non guastava, ma il problema fu che io ero già stanco morto, e l'indomani iniziava la gara vera e propria con due manche di 45' più due giri, e come

già detto in un circuito super scavato.

Viaggiavo quindicesimo, ciò significava un punto in campionato, indelebile, ricordato nelle classifiche, ma invece a due giri dalla fine una spallata prepotente mi fa uscire dalla careggiata cado e perdo cinque posizioni terminando ventiduesimo, posizione che si ripeterà anche nella seconda manche.

Poi dal 1991 è iniziato il periodo, diciamo così, di rose e fiori dove "servito e riverito" nel Team Farioli intrapresi la mia carriera da professionista. Carriera nella quale, fortunatamente ho ottenuto un buon successo in tutti campionati a cui ho partecipato. Posso vantare vittorie nell'enduro a livello assoluto nel mondiale, nell'Italiano e alla 6 Giorni. Ho vinto nelle gare estreme all'Erzberg, son salito sul podio alla Gilles Lalay, al Romaniac e alla Shark Extreme, ho trionfato in diverse gare Internazionali in giro per il mondo.

Però l'amore per il cross mi è sempre restato, così il Team Farioli mi ha dato l'opportunità di fare qualche gara, feci bene in un Italiano ad Asti con la 360 di Parker, diverse gare le feci per sviluppare la nuova 125 da cross, (quando la trasmissione da destra passava a sinistra) non contento mi buttai in un Supercross al Motorshow di Bologna con le 4 tempi, arrivando secondo ma a pari punti con il vincitore Jacky Martens." A questo punto Gio' entra nel grande mondo dei Rally africani.

"Intorno al 1995, KTM entrava nel mondo dei rally, così fui coinvolto in qualche test in Tunisia per lo sviluppo della moto di Heinz Kinigadner, sviluppo capitanato dal grande Fernando Prades "Pikolo", padre della KTM Rally. Durante queste prove il sogno di gareggiare nel deserto si fece ancora più forte, fino a quando nel 1996 partecipai al Dubai Rally, e sempre con il famoso entusiasmo in corpo, chiesi a KTM se fosse stato possibile essere sempre più presente nel progetto rally, fin che nel 1998 mi diedero l'ok per partecipare alla Dakar come "portatore



Foto sopra:
KTM 125 anno
1981 Serramazzone
interregionale.



Foto a lato:
Mondiale Cross Dalecin
del 1989.

d'acqua" dello squadrone KTM, ruolo mantenuto per le dieci edizioni a seguire.

Inoltre partecipai anche ad altri diversi rally, compatibilmente con gli impegni dell'enduro, visto che nell'accordo con Mattighofen avevano assoluta precedenza.

Purtroppo non ho mai vinto un rally, ho però terminato terzo alla Dakar 2006, e secondo al rally dei Faraoni così come al Master rally, ma mai nessuna vittoria, anche se il sesto posto alla Dakar in sella alla "impegnativissima" 950 Rally, mi appaga tanto quanto un podio.

Nel corso della tua lunga carriera, con che marche di moto hai corso?

"Esordio nelle gare con il Fantic Motor 125, correva l'anno 1979, mentre nel Cross un paio d'anni dopo corro su KTM LC2, poi la concessionaria Ago Moto nei primi anni mi fornì le Moto Villa, per poi passare alle Giapponesi iniziando da Suzuki, Yamaha e poi con Honda che fu anche il marchio con cui nel 1990 mi riavvicinai all'enduro, dopo di che nel 1991 entrai definitivamente nell'orbita di KTM... Per il resto della vita.

Ovviamente ho usato anche altri marchi come Aspes, Gilera, Puch e Aprilia, ma in casi sporadici, ovvero quando avevo la

moto rotta e qualche amico rimediava prestandomela."

Hai qualche aneddoto relativo alle tue partecipazioni nelle competizioni che hai affrontato, oppure anche fatti accaduti che ricordi con piacere?

"Mi vien difficile ricordare aneddoti simpatici, perché in genere risultano episodi buffi per chi li vive da fuori, ma per chi li vive in prima persona in gara, con la pressione del risultato, sono mezzi drammi e non sono poi così piacevoli. Al momento non me ne viene in mente nessuno.

Ma comunque ci penso.

Passiamo alle eventuali dolenti note e chiedo... Hai avuto qualche incidente serio?

"Grazie al cielo, considerando che ho gareggiato per circa 30 anni tra enduro, cross e rally, direi che non ne ho avuti molti, o meglio ne ho avuti molti, ma fortunatamente conclusi senza troppe fratture.

Il più "rognoso" dei miei infortuni è sicuramente la frattura dello scafoide durante una partita di calcio tra amici, il "fastidio" mi ha sempre accompagnato fino ad oggi, nel Cross ho incrinato una scapola e nell'Enduro ho urtato con uno stivale una pietra in



Con il gruppo Isola Man:
Skull Sheep Enduro
Riders.

una prova in linea in Finlandia e ho rotto il mignolo del piede, la cosa bruttissima è che è successo nella giornata di sabato, quindi togliere lo stivale a gara finita e rimetterlo poi la domenica mattina per ripartire, fu una mezza tortura, poi ho da segnalare grandi "legnate", supportate da un fisico forte, e sopportate soffrendo a denti stretti diverse,

volontà ripartii con la moto mezza demolita, ma funzionante e terminai quei "lunghissimo" tragitto.

In un'altra edizione successe che in una pista veloce una pietra dalle dimensioni di un pallone, era giusto, giusto dietro la sommità di un dosso, la evitai con la ruota anteriore ma purtroppo la posteriore l'ha tocco,

Foto a sinistra:
Dakar anno 2001

Foto sotto:
Fantic 125 anno 1979

Foto a lato:
ISDE 2000.
Granada Vittoria Trofeo.



Foto sopra:
ISDE 2019.
Presentazione Maglia
Azzurra Guastalla.

Foto a destra:
Mondiale 1995.
Finlandia.

a forte velocità con la moto di traverso, alè... in aria di nuovo!!! lungo volo con atterraggio sulla spalla che si è lussata, per finire, in altre edizioni cadendo nella sabbia ho danneggiato qualche dito con fratture e lussazioni oltre a diversi ematomi e abrasioni varie, ma tenendo duro ho terminato."

C'è qualche cosa che ti ha colpito particolarmente nella tua carriera?

"Pensandoci, tutto! Però diciamo che la cosa che mi ha colpito più piacevolmente, è che da bambino mi piacevano le moto e da grande mi hanno pagato per guidarle, ovvero che la mia passione si era trasformata nel mio lavoro, immaginate, fino a 26 anni mi alzavo alle 7.30 per andare in salumeria, invece poi mi alzavo alle 9 per andare a fare quello che mi piaceva, la moto, non male, no? Anche se però come spesso ribadisco, non è stato sempre facile, perché quando le vittorie non arrivavano ci sono grandi frustrazioni, e qualche volta rimpiangevo i

tempi nel negozio con nessuna pressione e zero stress.

Un'altra cosa che mi ha colpito è stato l'aver tanto successo, se penso che a 14 anni non sapevo mollare la frizione senza farla spegnere, e poi invece mi son messo ad accelerare come un matto tra alberi e pietre, ancora oggi questa cosa mi colpisce.



Dopo una carriera così lunga, hai qualche rimpianto?

"Assolutamente no, qualche amico insiste dicendomi che "SE" mi fossi dedicato prima all'enduro forse... ,ma quando ci sono di mezzo i "se", subito penso ad uno dei miei mantra, ovvero il famoso detto: con i se o con i ma, non si è mai fatta la storia! E poi diciamocelo pure, 5 titoli mondiali di classe più 1 assoluto, 4 Trofei mondiali e 3 vittorie assolute alla 6 Giorni, 19 titoli Italiani tra classi e assolute, più diverse vittorie in gare internazionali, penso che possano bastare, e poi proprio lo scorso anno ho vinto la 6 Giorni Vintage a 56 anni, cosa voglio di più? Ah ora che ci penso bene sì, un rimpianto

ma mai nessuna mi ha costretto al ritiro. Mentre alla Dakar sì, quella mi ha fatto male, delle dieci edizioni corse, tre sono tornato a casa in barella, correre una gara lunghissima e massacrante in sella a moto pesanti, potenti e a forti velocità, sono già sinonimo di pericolosità, che uniti a polvere e voglia di fare bene mi hanno portato ad avere infortuni piuttosto importanti, come nella mia prima edizione nel 1998 quando a meno di due chilometri dalla fine al Lago Rosa, a causa della polvere non vidi un terrapieno, e come un razzo partii verso il cielo, con un atterraggio piuttosto violento, dove tra rotolare, scivolare e picchiare e sbattere tra pietre e terra, ho incrinato una vertebra con botte in ogni dove, solo con un immenso sforzo di

altro bel volo con cinque costole rotte, quindi quella volta a casa.

Di nuovo nella polvere, caduta che mai mi perdonerò, essendo successa in trasferimento, non vidi una buca profondissima e tra velocità e peso della moto fui disarcionato in malo modo, con il risultato di un profondo taglio nel gomito, uno all'ala iliaca e nel ginocchio, ripartii comunque il giorno dopo ma stremato da caldo, dolore e fatica decisi di ritirarmi per la seconda volta.

Ultimo volo nell'edizione 2007, termine del ciclo Africano per la Dakar, dove sottovalutando un pericolo "!!" (il road book segnala tre tipi di pericoli ponendo uno, due o tre punti esclamativi, che indicano il livello di pericolo) mi presentai in una depressione

l'ho, e se potessi tornare indietro, "insisterei di più per i compensi", ma riecco il "se", quindi niente, va bene così!" Chiedo a Giò se ci può raccontare qualcosa relativo proprio alla Sei Giorni Vintage, vinta lo scorso anno.

"ISDE Vintage, una bella storia!

L'esperienza della ISDE Vintage Trophy a Portimao in Portogallo è stata veramente interessante e divertente, una bella storia di tre amici che si rimettono in gioco dopo tanti anni, ma partiamo dalle fasi precedenti la manifestazione perché il bello di questa avventura è stata anche la messa in scena.

Quando Franco Gualdi mi chiamò informandomi che ci sarebbe stata l'intenzione di includermi nella squadra Vintage per rappresentare la Maglia Azzurra con Passeri e forse Rinaldi, ho subito preso la proposta con entusiasmo, ma con Rinaldi titubante, perché già impegnato in Portogallo nelle vesti di Tecnico Federale. Chiusa la chiamata con Gualdi ho subito cercato Rinaldi, (che come al solito è risultato irreperibile) e solo dopo un paio di giorni ci siamo sentiti per valutare la proposta, anche perché se non ci fosse stato Mario e ovviamente Stefano, la convocazione non mi sarebbe interessata, fortunatamente anche la FMI avrebbe avuto piacere che Rinaldi facesse parte della squadra e quindi è stato alleggerito dagli impegni Federali, quindi l'ok generale ha innescato la "bomba"!

Con grande entusiasmo Francesco Mazzoleni, responsabile del settore epoca, è stato il nostro C T pianificando tutti i dettagli della trasferta, iniziando da quelli logistici, i tecnici fino a quelli sportivi, tra cui aver trovato disponibilità da parte di Franco Zaniolo nel supportarmi e concedendomi l'uso di una mitica KTM 1979!

Franco è uno storico concessionario KTM e grande amico con cui in passato avevamo già lavorato insieme, quindi la prima bella notizia, inoltre fatto da non sottovalutare che è a stretto contatto con Fero (Bruno Ferrari) meccanico/preparatore espertissimo

KTM già dagli anni 70/80, quindi un'ulteriore garanzia di supporto.

Appena comunicato pubblicamente il progetto, immediatamente i social si sono scatenati con complimenti e incitazioni, ma anche le polemiche non sono mancate, qualcuno disapprovava la scelta fatta dalla Federazione per vari motivi, il primo che altri piloti avrebbero avuto il diritto di precedenza visto che per tutto l'anno militano con impegno nel campionato Nazionale Gruppo 5, mentre io era da anni che non prendevo parte alle competizioni, quindi era anche lecito pensare che non fossi veloce e preparato. In effetti ammetto che mi è dispiaciuto molto "rubare il posto" a chi vince gare e titoli con le moto d'epoca, ma l'ho giustificato e di conseguenza ho accettato il posto perché era evidente che l'operazione della FMI era basata su una convocazione non prettamente sportiva, ma più che altro era

Giò Sala su Fantic Polini.



un'operazione, chiamiamola, di marketing. E obiettivamente la FMI presentandosi con piloti che hanno fatto la storia e probabilmente tra i pochi che hanno avuto una carriera così rappresentativa e longeva in Nazionale, avrebbe avuto sicuramente un buon ritorno mediatico, inoltre grazie alla nostra indole dove ci muoviamo bene con i media e gli appassionati, fattore da non sottovalutare specialmente quando si rappresenta la Maglia Azzurra, ha portato un valore aggiunto.

Ovviamente la preparazione atletica non l'ho presa sotto gamba, avendo lo spirito corsaiolo non mi andava di arrivare nelle retrovie, e poi rappresentare l'Italia a cinquant'anni passati in una manifestazione Internazionale come la 6 Giorni, non capita tutti i giorni, quindi mi sono dato da fare.

Visto che il regolamento non permetteva moto dello stesso anno per la squadra, a me è stata affidata una KTM 250 dell'anno 1979 (anno in cui ho preso parte al mio primo campionato regionale di Regolarità su Fantic Caballero 125) mentre per Stefano e Mario le rispettive moto erano KTM 250 e 350, dell'anno 1981, preparate dal team Toscana 1. Visto e considerato l'entusiasmo generale abbiamo voluto sin da subito dare una bella immagine a questa Avventura, così Stefano Passeri si è mosso contattando gli amici di

Guastalla, dove Giovanni Buzzi ha subito ideato e confezionato una maglia dedicata a noi, mentre Giuseppe Mandurino e il suo staff ha contattato l'amministrazione comunale dove il sindaco Camilla Verona e Ivan Pavesi, assessore al turismo, ci hanno concesso la corte e la sala del Palazzo Ducale per la presentazione e la conferenza stampa tenuta dal mitico Giulio Gori. Abbiamo continuato la giornata a disposizione di diversi giornalisti tra interviste e Foto, sia statiche che in azione sulla pista appositamente preparata, per poi spostarci a tavola e terminare con brindisi e taglio torta dedicata alla squadra.

Sull'onda dell'entusiasmo anche il nostro storico Moto Club Lumezzane ha risposto in modo concreto organizzando una festa di presentazione, e sulla scia della nostra ultima apparizione insieme, dove nel 2005 noi tre vincemmo la 6 Giorni per Club in Slovacchia, il nostro storico sponsor Dall'Era ha voluto stare al nostro fianco anche per questa ennesima avventura.

Consapevoli prima di partire che se non fossimo andati bene, "avremmo trovato ottimo baccalà e del buon Vino Verde, abbiamo raggiunto Portimao con tanto entusiasmo e voglia di fare bene, ma senza sentire la pressione per il risultato, e questo credo sia stato anche il segreto del successo.

La gara Portoghese è oramai storia, abbia-

ISDE 1998.



mo vinto una 6 Giorni che avrebbe meritato più attenzione organizzativa, infatti diverse pecche ci sono state, ma comunque il contenuto sportivo è stato rispettato, iniziando dal primo giorno sotto la pioggia battente dove le difficoltà sono lievitate per via del terreno pesante e dei profondi solchi, per poi seguire nei giorni successivi tra giro e lunghissime speciali bucate, anzi devastate, dal passaggio di oltre 600 concorrenti.

Mi sono molto divertito nel cercare di portare al limite una moto con un motore del tempo che al contrario dei moderni non è molto d'aiuto, ma devi capire come sfruttare tutto il suo potenziale, considerando che sospensioni e freni sono piuttosto "modesti".

In questa mia esperienza "nell'epoca", ho apprezzato lo spirito di tutti i partecipanti, Italiani e stranieri, ho conosciuto una realtà che mai avrei immaginato, belle persone con cui ho condiviso belle chiacchierate, con il comune interesse ai mezzi meccanici del tempo, veri appassionati e cultori delle moto da fuoristrada, estimatori e conoscitori dei modelli che hanno fatto grande la storia della Regolarità, bello!



Dopo questi lunghi anni di carriera motociclistica, come sono i rapporti con la tua famiglia?

"Mi ritengo molto fortunato per una serie di cose, "metto su famiglia" che già avevo chiuso con le gare e di conseguenza già grandicello, perciò con la testa sgombra da allenamenti, gare, risultati, e meno giornate lontano da casa, adesso ho più tempo da condividere con loro.

Con mia moglie a cui piace l'enduro e mio figlio che non è "ammalato" di enduro, abbiamo il giusto equilibrio!!!

Silvia l'ho conosciuta ad un KTM Adventure Tour in sella alla sua Faustina (come la chiama lei), una KTM 250 4t dell'anno 2005.....e mi ha fatto innamorare!

Avendo entrambi la stessa passione per il fuoristrada, la "strada si spiana" e per diversi anni abbiamo condiviso eventi off-road, finché poi con l'arrivo di Raùl lei si è dedicata più a fare la mamma che non la "endurista", e ora che mio figlio ha 7 anni, con lui abbia-

Foto sopra:
un bel primo piano di
Giò Sala durante una
gara del 1991.

Foto a sinistra:
1981. Finale Cadetti
Rovetta.

mo ripreso a fare qualche escursione tra le campagne di casa nostra, ma attenzione, la filosofia che sto inculcando a mio figlio è quella di guidare piano per non perdersi qualche bella farfalla, un albero maestoso o degli animali selvatici, ci fermiamo per osservare i panorami e a vedere i trattori che lavorano, insomma in poche parole prediligiamo la macchina fotografica piuttosto che il cronometro.

Il mio sogno sarebbe quello di fare una "endurata" con tutta la famiglia insieme, se poi più avanti mio figlio chiederà di fare qualche gara, certo non lo ostacolerò e sicuramente qualche dritta gliela passerò."

Cosa ti ha dato questo sport a livello di vita?

"Basicamente esperienze e conoscenze, ho vissuto in prima persona i sacrifici di un professionista, i durissimi allenamenti eseguiti

Foto sotto:
Boy Cross del 1981.



con dedizione per ottenere il massimo delle mie capacità, ho trovato in me quella forza che nonostante fossi al mio massimo, mi permetteva di mettercene ancora un pizzico, ad esempio osare più del dovuto prendendo grossi rischi pur di arrivare all'obbiettivo. Bellissima l'opportunità di conoscere moltissime persone in vari paesi del mondo, specialmente nelle gare internazionali, visto che al mondiale ero molto più concentrato e restavo quasi tutto il tempo con le persone del team, mentre nelle gare non titolate in genere ero invitato, quindi arrivavo qualche giorno prima avevo più tempo per conoscere usi, costumi e le abitudini di quel luogo, e mentre partecipavo a press-conference o asettare la moto, avevo l'opportunità di condividere le abitudini di vita quotidiana frequentando i luoghi e i locali, come ristoranti tipici da loro conosciuti, avendo la fortuna di trascorrere le giornate da 'turista privilegiato'.

Ho fatto tesoro di queste esperienze, cercando di aprire la mia mentalità "Bergamasca", e i paesi che più mi hanno fatto riflettere sul modo di vivere sono sicuramente: il Giappone, la Malesia, l'Islanda e il Madagascar; dove ho scoperto filosofie di vita molto lontane da quelle di Gorle!!"

Adesso una domanda che riguarda il futuro del nostro sport.

Cosa ti senti di consigliare ad un ragazzino che vuole seguire le tue orme?

"Per dare consigli appropriati, serve capire quanta passione ha il ragazzino e dove vuole arrivare.

Con la moto ci si diverte anche a fare piacevoli escursioni domenicali, ma se si vuole correre seriamente, allora la musica cambia e servono ingredienti diversi.

Ovviamente non si può pretendere che un ragazzino si alleni come un professionista, per me era un lavoro e quindi avevo tutto il tempo da dedicare alla preparazione, mentre per un giovane è molto importante badare alla scuola o al lavoro, non si sa mai,

perché se non s'arriva ad essere sufficientemente veloci da guadagnarsi un contratto, è meglio saper fare qualcosa e avere un diploma in tasca, e per esperienza, visto che il mio primo titolo mondiale l'ho vinto mentre ancora lavoravo, vi garantisco che ci si può allenare molto bene e allo stesso tempo avere anche un impegno lavorativo, o scolastico. Comunque, in primis occorre avere una passione smisurata per questo sport, essere disposto a lavorare sodo e fare sacrifici, che la voglia di usare la moto sia prevalente su tutti gli altri divertimenti, e specialmente di questi tempi, che la passione venga da se stessi e non di riflesso dal padre, lo dico perché sempre più spesso si vedono padri (appassionati più dei figli) che stimolano e incitano i propri figli ad allenarsi, la cosa mi suona strana, se ad un ragazzo piace veramente la moto non dovrebbe servire che il padre lo spinga ad usarla, ma lo dovrebbe fare da solo.

Io personalmente appena avevo un po' di tempo libero la usavo, o mi piaceva anche "gironzolare" intorno alla moto, e devo dire che alcune volte anche nelle ore di lavoro, avendo avuto il garage a lato del magazzino del negozio, e mio padre si arrabbiava perché ero troppo "appresso" alla moto..... altro che spingermi per usarla!!!

Hai qualche consiglio da dare sul modo corretto di allenarsi?

"Ovviamente la prima cosa è quella di condurre una vita sana, non fare tardi la sera, dormire e riposare bene, perché è la base di ogni sportivo. Un occhio di riguardo al cibo è importante, quindi maionese, hamburger e patatine a mezzanotte e poi rientrare a casa non sono il top, specialmente se il giorno dopo si ha un allenamento!!!

Venendo agli allenamenti, avere un fisico allenato e pronto a resistere agli sforzi è molto importante, quindi gli allenamenti extra moto sono fondamentali.

Io, questo tipo di preparazione la eseguo

praticando diversi sport che mi aiutavano a tenermi in forma, e allo stesso tempo mi divertivo, come praticare sci d'alpinismo, partite di calcetto o "sbiciclettata" con gli amici. Poi corsa a piedi per i boschi, oppure semplice trekking e spesso il ping pong, che serve molto per migliorare la reattività, mentre la palestra era limitata al periodo inver-



1987. Italiano Senior.



2006. Dakar 3°

1981. Finale Cadetti Rovetta.



nale, ma comunque l'allenamento in moto è quello più importante, estate e inverno, perché è vero che si deve essere atleti, ma bisogna essere soprattutto ottimi piloti. Infatti non serve essere forzuti da poter piegare il manubrio, ma è importante saper mettere le ruote dove si vuole!

Naturalmente l'allenamento in moto va fatto in ogni condizione meteo e su ogni tipo di terreno, e prima di puntare ad essere veloci,

Foto sotto: 1993. Valli Bergamasche.



è fondamentale guidare sicuri controllando e gestendo ogni reazione che la moto ha sui vari ostacoli, (l'azzardare non ha mai portato a grandi risultati) questo per evitare cadute e relativi infortuni, che sono il peggior nemico di una carriera. Poi una volta raggiunto un buon feeling, allora è il momento di spingere sempre di più, per cercare di capire il proprio limite per poi lavorare intorno a quel ritmo."

Ti senti di dover ringraziare qualcuno?

"Sicuramente ringrazio la fortuna che mi ha offerto le opportunità di cavalcare, i famosi treni che passano e sui quali si dovrebbe salire, e io su qualcuno ci son salito!

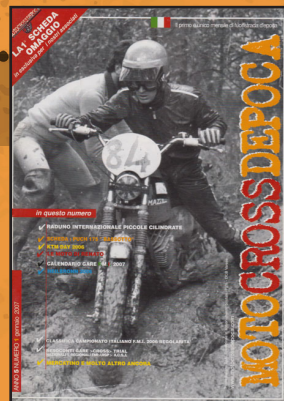
Poi devo ringraziare tutti, da soli senza l'aiuto di tante persone non si può avere una buona carriera, certo qualcuno è stato più determinante nella bella storia che ho avuto, ma è come un puzzle, servono anche i pezzi meno variopinti per creare un bel quadro!!! Sicuramente devo citare il Sig. Arnaldo Farioli che è stata la pedina più importante per la mia carriera professionistica!

Un grazie anche a tutti i miei tifosi e a quei

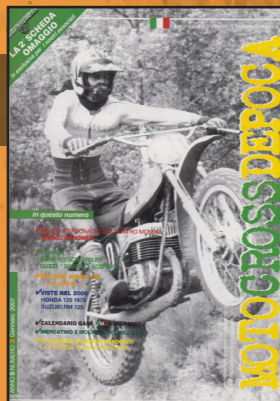
ARRETRATI MOTOCROSSDEPOCA 2007

SINGOLO NUMERO **20 €**
COMPRESSE SPESE DI SPEDIZIONE

ANNO COMPLETO **180 €**
(11 NUMERI)
+ SPESE DI SPEDIZIONE



GENNAIO
Tonino Pettinari
Puch 175 Bassotto



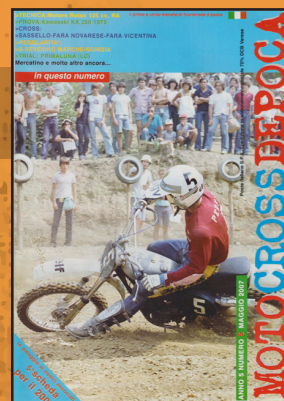
FEBBRAIO
Marco Veronesi
Guzzi Special "Acerbis"
Gori 125 Scrambler



MARZO
Zundapp 130cc.
ufficiale Eddy Hau
Le origini della Beta



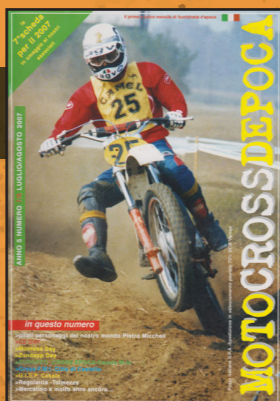
APRILE
Fantic Caballero TX
160 Reg. Competizione
(MIK 22)



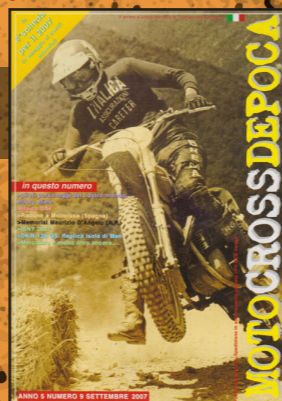
MAGGIO
Kawasaki KX 250
1975



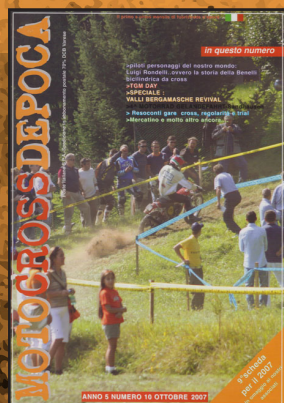
GIUGNO
1° Raduno Moto
Regolarità
12° Ancillotti Day



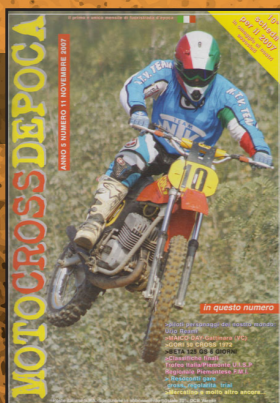
LUGLIO/AGOSTO
Pietro Miccheli



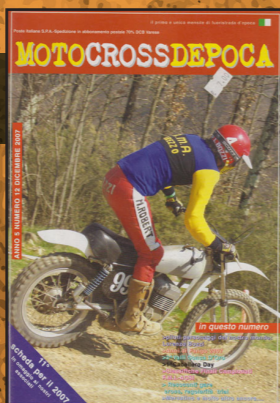
SETTEMBRE
Mauro Miele
DKW 125 GS
"Replica Kristel"



OTTOBRE
Luigi Rondelli



NOVEMBRE
Urio Reami
Gori 50cc. Cross 1972
Beta GS 125cc.
6 giorni



DICEMBRE
Lorenzo Bozzi "Zenzo"

IL PRIMO
ED UNICO MENSILE
DI FUORISTRADA D'EPOCA



1988. Italiano Senior.
Arco di Trento.

"delinquenti" del mio paese, i Gio Sala Supporter, perché il loro tifo è stato il valore aggiunto alla mia bella carriera, essere applaudito, supportato e acclamato (anche in caso di sconfitta), per uno sportivo è la cosa più bella che ci possa essere. Viceversa, vincere senza che nessuno ti dica bravo, sarebbe una grande tristezza!"



1987. Italiano Senior.

A questo punto non resta che ringraziare Giò Sala per la sua grande disponibilità e anche per l'amore che riesce a trasmettere a chi lo ascolta per questo meraviglioso sport. Finisce qui la nostra chiacchierata con un grande campione, dispensatore di saggezza e autoironia.

Uno che è salito molte volte sul gradino più alto del podio, ma sempre tenendo i piedi bene ancorati a terra. Lo ringraziamo per tutto quello che ha raccontato della sua vita e anche per i consigli che ci ha dato.

Questa intervista, purtroppo, è stata effettuata in tempo di Corona virus quindi telefonica, ma come dico sempre ci sarà modo, finita questa emergenza di sedersi intorno ad un tavolo e in compagnia di una bevanda fresca, raccontarci gioie e dolori.

Alla prossima cari amici! ■

di A. Riboldi
Foto Archivio Famiglia Sala