



E un bel giorno 150 anni fa fu inventato il pedale.

Franco Gàbici, 24 luglio 2011

Non bastano due ruote per fare una biciletta. Nel 1790, infatti, un certo **Mede De Sivrac** aveva costruito una macchina che poteva assomigliare alla bici, ma si trattava di un marchingegno molto semplice costituito da una trave di legno sulla quale erano state fissate due ruote.

Chi usava questa macchina, che fu chiamata **celerifero**, doveva mettersi in arcione alla trave e se voleva muoversi doveva usare le gambe. Questo nuovo strumento non era altro che un modo tutto nuovo di camminare pur restando seduti! Il celerifero, dunque, non aveva pedali e non aveva nemmeno il manubrio, per cui se si voleva cambiar direzione si doveva scendere, puntare la macchina nella direzione desiderata e rimontare sulla trave, dove era stato sistemato un cuscino per la comodità del pilota.

Sembra che De Sivrac non abbia avuto l'idea di brevettare la sua idea e così per molto tempo artigiani di ogni specie s'impossessarono del modello facendogli assumere le forme più svariate e stravaganti. La nuova macchina, infatti, non era ancora considerata un vero e proprio mezzo di trasporto ma uno stravagante passatempo dettato dalla moda del momento.

Una ventina d'anni dopo il tedesco **Karl von Drais** perfezionò il celerifero dotandolo del manubrio girevole ed è proprio il caso di dire che si trattò di una vera svolta. E Drais, soddisfatto della sua invenzione, chiamò **draisina** il nuovo veicolo che in Francia fu brevettato con il nome di **velocipede**.

Ma la biciletta vera e propria, come noi oggi la intendiamo, secondo alcuni sarebbe nata 150 anni fa, nel 1861 per opera di un geniale fabbro francese di nome Ernest **Michaux**. Si trovò fra le mani una **draisina** da riparare e il giovanissimo fabbro di 14 anni vi apportò alcune modifiche sostanziali.

Dopo averla notevolmente ingrandita, applicò alla ruota anteriore due pedivelle per azionarla e sostituì il rudimentale cuscino sul quale sedeva il guidatore con una vera e propria sella. Questa nuova macchina, si diffuse moltissimo specialmente in Francia e venne chiamata **michaudine** (in Italia **Gran Bi**) ed Ernest, insieme al padre, fondò una azienda per la produzione. Ma purtroppo padre e figlio non ebbero fortuna e morirono poveri in ospedale.

Nel 1860 l'americano **Eugene Meyer** inventò le ruote con i raggi e con lo stesso diametro. Un'altra importante innovazione fu l'introduzione d'ingranaggi con trasmissione a catena e la ruota libera, che permetteva al ciclista di sospendere la pedalata, un esercizio non molto agevole.

Mancavano, infatti, i cuscinetti a sfera e i pneumatici. Chi pedalava subiva le fastidiose vibrazioni e il mezzo era chiamato anche **scuoti-ossa**. I pneumatici furono inventati da **John Dunlop**, un geniale veterinario scozzese che nel 1888. Uno strumento del genere, votato alla velocità, poteva però trasformarsi in un gioco pericoloso e così, a completare la carta d'identità della bicicletta, arrivarono anche i freni, che resero molto più sicuro questo mezzo regalato dalla moderna tecnologia.

In Italia il primo costruttore di biciclette fu il meccanico milanese Edoardo Bianchi. Le biciclette di Bianchi attirarono l'attenzione della regina Margherita che invitò il meccanico nella Villa reale di Monza perché voleva imparare a usarle.

E Bianchi, in quell'occasione, costruì per la regina la prima **bicicletta da donna**, di colore celeste e con lo stemma in oro dei Savoia sul telaio. La bici aveva le manopole d'avorio e fu presentata alla regina dentro a uno speciale astuccio in legno foderato di velluto rosso. La notizia fece il giro del mondo e Bianchi, che nel frattempo era stato nominato «Fornitore ufficiale della real casa», fu costretto a impiantare una vera e propria catena di montaggio per soddisfare le richieste che gli venivano da tutta Europa.

Prendo l'auto o la bici? *Umberto Folena, Avvenire, 7 maggio 2011*

Se ogni mattina ci ponessimo questa alternativa mattutina e fossimo individui guidati logici, nessun dubbio: sempre e soltanto bici, tranne in caso di acquazzone sferzante. E la neve? Si appiccica e non bagna, e un buon battistrada l'addomestica; assai più rischioso uscire in automobile un uso bulimico e illogico. Ma a far sorridere e a suscitare compatimento sono i rari ciclisti. Nelle grandi città i Suv dei genitori attendono i pargoli in tripla fila. No, la ragione non c'entra.

C'entrano la cultura, il sogno e la poesia. Negli Usa o in Nord Europa nessuno fa una piega se il magazziniere, l'impiegato e il dirigente arrivano in ufficio tutti democraticamente in bicicletta, si fanno la doccia, si cambiano e ognuno con la sua divisa comincia a lavorare. In Italia, se l'amministratore delegato arriva al lavoro in bicicletta, i suoi dipendenti lo deridono. La bicicletta vincerà quando diventerà più piacevole dell'automobile.

Più desiderabile e generatrice di sogni. È nobile ma vano moltiplicare improbabili ciclovie o mettere a disposizione bici gratuite. Occorre un cambio di cultura e nessuno conosce con precisione la formula per innescarne uno; e se la sapesse, sarebbe padrone del mondo.

Occorre scoprire il piacere dell'aria in faccia, della velocità morbida e controllata, del ronzio della catena tanto più fascinoso del tumbtumb del motore a scoppio, del movimento circolare e ipnotico delle ginocchia, perfino delle gocce d'acqua sul viso perché il ciclista sa bagnarsi ma anche asciugarsi. Impossibile vivere in una città senza automobili? Verrebbe da dire: chiediamolo ai veneziani.

Ma sarebbe ancora una risposta razionale. La bicicletta, se affermerà la sua evidente superiorità culturale, vincerà nel nome della bellezza e della poesia. Proviamo a visua-

lizzare questa immagine di Philippe Delerm: «*Due liceali affiancate attraversano un ponte a Bruges in bicicletta*». Traduciamo: due studentesse in sella, i capelli al vento, lungo i Bastioni.

Quando il Campionissimo si sentì il Figliol prodigo

Massimiliano Castellani, *Avvenire*, 6 dicembre 2009

«Un omino con le ruote contro tutto il mondo e non ha la faccia da campione, con un cuore grande come l'Izoard...».

Queste due istantanee della canzone Coppi di Gino Paoli fotografano perfettamente la più grande leggenda della storia del ciclismo.

L'uomo che dopo **Ottavio Bottecchia**, il primo italiano vincitore di un Tour (nel 1924), ha fatto innamorare i francesi che invidiavano a noi macaroni quel tesoro umano e sportivo del **Fostò** che aveva persino un antagonista quasi pari al suo livello, **Gino Bartali**.

Ginettaccio, l'amico-nemico, forte anche lui, ma mai quanto Fausto che per 179 volte arrivò prima dell'acerrimo toscano al traguardo. L'Italia del dopoguerra, tra le macerie dei bombardamenti, ladri di biciclette e la fame degli sciuscià, se trovò il coraggio di risollevarsi fu anche grazie alla spinta di quella sfida tra due uomini veri, con le ali al posto dei pedali. Una corsa che s'interruppe troppo presto per l'Airone di Castellania.

Aveva ancora tanta voglia di spingersi oltre i limiti e le leggi non scritte del ciclismo, che a quarant'anni però, da sempre, fa suonare la campanella dell'ultimo giro, anche per il più grande e resistente dei suoi campioni.

Ne aveva appena quarantuno, quel 2 gennaio del 1960, quando l'ex garzone del salumiere di Novi Ligure fu costretto ad abbandonare per sempre questa terra e tornare un granello di polvere di quelle strade bianche su cui aveva lasciato impressa l'anima nella gomma di due copertoni.

L'uomo che aveva sfidato tutte le cime tempestose e le salite più impervie per le due ruote, era finito steso su un letto per una malaria africana presa in Alto Volta, durante una battuta di caccia tra amici. A rileggerla oggi quell'ultima pagina di una vicenda sportiva scolpita a caratteri d'oro, si coglie la rabbia e lo stupore di un Paese smarrito, che aveva perso il suo beniamino più amato e discusso in tutti i Bar Sport dell'Italia del boom. Un epilogo banale che sarebbe stato possibile evitare con una semplicissima dose di chinino che invece a Coppi non venne somministrata.

Chiuso il sipario, riaprendolo cinquant'anni dopo più che gli innumerevoli trionfi del recordman, dietro il profilo ossuto e all'ombra di quel naso affilato che tagliava il vento, scende un velo oscuro e una nebbia fitta di solitudine. Un uomo solo al comando, certo, ma non solo in gara, anche nella vita. Coppi era un solitario per scelta, per indole e per il senso di pudore incamerato dagli uomini semplici, senza studi, quelli onesti di una volta che quando non sapevano, se ne stavano in silenzio per paura di sbagliare o ancor peggio per timore di essere derisi pubblicamente e bollati come ignoranti.

La sconfitta più grande non fu una **cotta** sul Galibier, né la più maligna delle cadute nell'annus horribilis 1951, ma la perdita di suo fratello Serse. Nel '49, l'anno della mitica fuga solitaria di Coppi, i 193 km nella Cuneo-Pinerolo al Giro, il fratello più piccolo e tanto amato che rappresentava simbolicamente l'altra faccia di Fausto, quella allegra e spensierata, ebbe il suo unico momento di gloria imponendosi nella classica che il geniale Pélissier definì «l'inferno del Nord», la Parigi-Roubaix.

Due anni più tardi, durante la Milano-Torino, Serse cadde e picchiò violentemente la testa contro un marciapiede. Si rialzò, sorrise al fratello preoccupato, invitandolo a continuare la sua corsa. Quella di Serse sarebbe finita poche ore dopo per un'emorragia. Fausto a quel punto avrebbe voluto smettere, ma a farlo desistere dall'idea di abbandonare le corse arrivò una borraccia carica di saggezza fraterna e a passarla di sicuro questa volta fu Bartali.

«Anche a me è morto mio fratello Giulio nel '36 per un incidente di corsa, eppure sono andato avanti...»,

disse Ginettaccio a Fausto che si rimise presto in sella andando a vincere il Giro d'Italia del 1952 (in tutto ne vinse cinque), il suo secondo Tour de France e il titolo mondiale del '53 a Lugano.

Quel giorno, al traguardo ticinese, sul podio fece la sua prima apparizione accanto al campione del mondo Giulia Occhini, maritata in Locatelli, la donna che il giornalista francese Pierre Chany manderà alla storia come *la dame en blanc*. Con la «*Dama bianca*» scattò in testata quel giornalismo gossiparo che all'epoca fungeva da gregario al giornalismo vero e letterario, quanto il fido Ettore Milano lo era di Coppi.

Quello tra la stella suprema del ciclismo e la sua Dama bianca divenne un caso internazionale, ma soprattutto, come scrive Gabriele Moroni in Fausto Coppi. Solitudine di un campione (Mursia) fu

«l'adulterio più famoso d'Italia».

Un processo alla morale del tempo che ebbe per protagonisti involontari tre bambini: Marina, la figlia che Coppi aveva avuto da sua moglie Bruna, e i due piccoli nati dall'unione tra la Occhini e il dottor Locatelli – tra l'altro coppiano sfegatato –, Loretta e Maurizio. Dinanzi al giudice che lo incalzava con la domanda se un giorno pensasse di tornare da sua moglie, a testa bassa Coppi rispose:

«Il destino è nelle mani di Dio...».

Dopo il carcere e la condanna a tre mesi per la «Dama bianca», Coppi, nonostante i richiami di Bruna e dell'anziana madre Angiolina a ritornare sotto il tetto coniugale, non ebbe il coraggio di abbandonare quella donna, additata da tutt'Italia come la peccaminosa adultera, al suo destino.

Giulia così divenne la madre del suo secondo figlio, Faustino, nato in un ribollente maggio del '55 in Argentina, a debita distanza dai flash e dagli occhi indiscreti della pubblica ottusità. Una ferita aperta nel cuore puro del campione che si sentì ancora più isolato e ingiustamente giudicato. Era un'anima in pena quando a Milano incontrò

don Piero Cornelli, rettore della chiesa santuario di Santa Maria Podone, al quale confessò:

«Come posso essere un esempio?».

Il Vangelo questa volta gli fornì un'altra borraccia di acqua benedetta, venendogli in soccorso con la parabola del figliol prodigo. Un beverone più potente di quelli che gli preparava il suo massaggiatore, il cieco Biagio Cavanna, fece di nuovo spiegare le ali all'Airone.

Ma fu un volo breve, triste e solitario, circondato da un amore che nel frattempo si era trasformato in diffidenza. Dagli attacchi del gruppo compatto che cercava di sgretolare il mito vivente del campionissimo, Fausto rispose con il silenzio e quel sorriso raro, che spesso non spuntava neppure dopo una grande scalata vincente sul Tourmalet.

Il Coppi vero è il Coppi segreto (titolo omonimo del bel libro di Paolo Viberti, edizioni Sei) chiuso in se stesso al riparo di quei riflettori che non brillano della stessa luce calda che i suoi occhi amavano vedere, quella del manubrio lustrato e dei raggi delle ruote scintillanti al sole del Pordoi.

La sua solitudine aveva reso sole anche le donne della sua vita, la madre, Bruna che poi sarebbe morta a 58 anni; Giulia, marchiata a fuoco come la donna dello scandalo, ma che per lui aveva lasciato al marito i due figli (pure Loretta è morta giovane) e a Novi Ligure, nel loro rifugio di Villa Carla, avrebbe cresciuto Faustino senza la figura di quel padre dal nome ingombrante al suo fianco.

A settant'anni, nel 1993, anche la «Dama bianca» lasciò per sempre la scena. Fausto ora riposa lassù, sulla collina di Castellania sepolto accanto al fratello Serse, e di questa grande storia d'amore e di bicicletta resta solo

«la fatica muta e bianca che non cambia mai».

La fatica di un uomo che non aveva la faccia da campione, costretto a correre più veloce degli altri per staccare anche la sua ombra, di solitudine.

Io come Bartali e Merckx come Coppi. *Felice Gimondi*

La passione per Gino me l'aveva trasmessa mio zio Giulio e mio padre Mosè che avevano una ditta di trasporti e mi portavano a vedere le corse sul loro camion. Eravamo nell'immediato dopoguerra e seguivamo il Giro d'Italia con quel mitico camion sul quale caricavamo delle panchine che si trasformavano nella nostra tribuna. Da lì gridavo «forza Bartali».

Ma era impossibile non rimanere affascinati dalla pedalata sciolta, elegante di quel fuoriclasse di Fausto. La prima volta l'ho visto correre al Vigorelli, poi al Ghisallo, ma non l'ho conosciuto di persona. Mi restano impresse due immagini. La prima è uno scatto sullo Stelvio con l'ammiraglia della Bianchi che lo segue: è come se mi passasse a fianco adesso.

La seconda è quella di un Lombardia bagnatissimo, con la pioggia battente e Coppi che ha al collo un foulard bianco. Dettagli che facevano discutere e lavorare di fantasia,

anche perché all'epoca la tv non c'era e tutto quello che sapevamo lo leggevamo al bar sulla «Gazzetta» dove il ciclismo la faceva da padrone assoluto.

Le discussioni sulla rivalità tra Bartali e Coppi comunque finivano sempre con un «Bartali era un vincente, ma Coppi ha vinto molto di più». Coppi vinse tutto e con naturalezza. Grazie a lui i francesi ci invidiavano e cominciarono a portarci rispetto.

Quando vinceva al Tour, il mattino gli emigrati in Francia potevano entrare in fabbrica a testa alta e per un giorno nessuno li chiamava **macaroni**. Le sue vittorie erano un riscatto sociale e anch'io ho avuto questa sensazione quando ho trionfato in Francia e Belgio.

Nella mia carriera sono riuscito a vincere in tutte le competizioni, ma sulla mia strada ho trovato quel fenomeno di Eddy Merckx. Un altro dualismo, il nostro, io ero Bartali e Merckx era Coppi.

Merckx forse è stato anche più completo di Coppi, ma le sue imprese l'hanno trasformato in una leggenda tuttora insuperata. È rimasto sempre un uomo schivo, semplice, un antidivo che non amava mettersi in mostra.

Posso immaginare quanto sia stato doloroso per lui lo scandalo della 'dama bianca'. Così la sua vita è volata via silenziosa fino all'ultimo tragico viaggio in Africa. Della sua morte ho un vago ricordo. Mi resta l'amarezza della giornata sul Berta con l'inaugurazione di un suo busto insieme a quelli di Bartali e Binda.

Due giganti del ciclismo al fianco del più grande di tutti i tempi. Un tempo la «Gazzetta» avrebbe scritto un articolo a sette colonne sull'evento, quel giorno invece c'erano appena dieci righe. Il calcio ormai si mangia tutto lo sport, ciclismo compreso, ma l'unica cosa che forse non riuscirà a divorare è il mito. E quello di Coppi resiste e lo rende ancora un uomo solo al comando.