

Bici, mòoto e muturèin

Nomenclature in *dialètt* ... e tanti altri ricordi

di **Mauro D'Orazi**



v 299R del 23-11-2012

**Revisione del testo e della grafia del dialetto
a cura di Graziano Malagoli**

Correzione e perfezionamento del testo di **Luisa Pivetti** e **Giliola Pivetti**

Foto di don Ettore Tirelli, Alcide Boni, Gianni Magnani e di tanti altri amici che ringrazio.

Alcune brevi parti sono state pubblicate

su Voce di Carpi n 32 dell'8-8-2012 e n 33 del 30-8-2012

A Pina, mia madre ...



Indice

Note di trascrizione	pag. 3
Introduzione	7
Biciclisti e meccanici carpigiani	11
Nomenclature e modi di dire in dialetto (<i>biici</i>)	42
<i>La Sèera...sfida all'impossibile</i>	45
Ruggero, il ciclista della Marelli	52
<i>Stòorii èd biici</i>	62
La moto	101
Nomenclature e modi di dire in dialetto (moto)	122
Le moto che ho sognato e quelle che ho avuto	127
<i>Al gimcaani</i>	139
Gigia la velocità e il rischio ... nel sangue	145
Motociclisti un po' speciali	150
Quarant'anni ... un attimo	160
<i>Al nolègg'</i>	167
Solex toujours	173
Al cucumbòun	176
Blouson noir a <i>Chèerp</i>	184
<i>I garèin</i>	191
<i>Millo al sgasadòor</i>	195
<i>Appendice da togliere in seguito</i>	204

pagina da rivedere e correggere

Norme di trascrizione

Graziano Malagoli autore, assieme a Anna Maria Ori, del "Dizionario del dialetto carpigiano – 2011, ha curato il coordinamento complessivo del testo, la grafia delle frasi e delle parole in dialetto secondo le Norme di trascrizione, finalmente codificate, per la stesura del dizionario stesso. Giliola Pivetti e Luisa Pivetti hanno contribuito alla revisione del testo e della sintassi.

Le Norme di trascrizione adottate sono quelle di pag. XXII del "Dizionario del dialetto carpigiano - 2011" di cui, qui di seguito si riporta il testo integrale.

"Il vocabolario adotta una trascrizione delle voci e della fraseologia modellata sulla grafia italiana, seguendo una tradizione lessicografica che ha quasi sempre impiegato adattamenti a tale grafia. In particolare, si segue il sistema di trascrizione semplificato messo a punto dalla *Rivista italiana di dialettologia. Lingue dialetti società*.

Le vocali *i, a, u* sono rese come in italiano, mentre la pronuncia aperta di *e, o* è indicata con un accento grave, la pronuncia chiusa con uno acuto; il fenomeno della lunghezza vocalica è particolarmente marcato nel carpigiano e per indicarla si è scelto di ripetere la vocale, sprovvista di accento, onde evitare l'accumulo di segni diacritici sovrapposti, come – nella tradizione – il circonflesso o il trattino: *bièeva, butéer, fagòot, arióos* (e così per *i, a, u*: *sintiir, cavàal, futùu*). Le vocali *è, é, ò, ó* sono distinte solo sotto accento, mentre in posizione atona sono segnate *e, o*.

L'accentazione si indica con l'accento grave, salvo i casi citati di *é, ó* (dove tale accento denota anche la chiusura della vocale), quindi *ì, ù, à*: ad es. *scarnicc', fisù, bacalà*.

Di norma, per semplicità, non si accentano le parole piane (ad es. *bussta*), ma soltanto quelle che hanno l'accento sull'ultima (*arvùcc*) e sulla terzultima sillaba (*sàberia*); allo stesso modo, di norma (escluse alcune forme verbali come *dà, fà, di*) non si accentano le parole monosillabiche (*csa, al*), a meno che contengano *é, ò* accentati per indicare la qualità aperta o chiusa (*mé, èl, bòll*).

Per indicare sempre con sicurezza le semivocali, senza complicare la grafia con segni estranei al sistema italiano (ad es. usando *j*), si avverte che, nella parola, *i, u* a contatto con vocale hanno valore di semivocali, in caso contrario recano l'accento (*mìa, tùa*).

Sono rese come in italiano le consonanti *p, b, t, d, m, n, r, l, v, f*. Per le palatali e le velari si adottano le norme grafiche italiane. Le affricate palatali sono indicate con *c, g* davanti a *e, i*: ad es. *ducèer, bòocia*; con *ci, gi*

davanti ad *a, o, u*: ad es. *ciàapa, baciòoch, paciùugh, gianèin, giocaatol, argiulli*; con *c', g'* davanti a consonante e in fine di parola: ad es. *òoc', curàag'*. Le occlusive velari vengono indicate con *c, g* davanti ad *a, o, u*: ad es. *catèer, còpp, cun, galupèer, góob, guàast*, (tuttavia – questa volta in ossequio alla

tradizione – si è usato il segno *q* per *aaqua, daquèer* e simili); con *ch, gh* davanti ad *e, i*, di norma davanti a consonante e in fine di parola: ad es. *bachètta, bèech, béegh, sanghnèer, stanghèer, lèegh, liigh, brighèer*. Per quanto riguarda le sibilanti dentali, come è noto l'italiano non distingue graficamente tra sorda e sonora: seguendo l'esempio di alcuni vocabolari nazionali, indichiamo con *s* la sorda e con *ś* la sonora: ad es. *basèer*.

La laterale palatale è resa con *gli* davanti ad *e, a, o, u*: ad es. *striglièer, butiggia, manigliòun*; con *gl* davanti ad *i* e in fine di parola: ad es. *ègl'idèi*. Quanto alle nasali, abbiamo – oltre a *m, n* – la palatale *gn*, tutte rese come in italiano, anche in finale di parola: ad es. *fuggna, paagn, staagn*.

Le consonanti intense vengono indicate, come in italiano, mediante il raddoppiamento della consonante semplice: ad es. *bagaiètt, aluminni*; in caso di digrammi, come in un paio di esempi già visti (*butiggia, fuggna*), viene raddoppiata soltanto la prima lettera.

Infine, quando un nesso grafico non rappresenta un unico suono, ma la successione dei suoni indicati dalle singole lettere, esso viene sciolto con l'inserzione di un trattino: ad es. *s-ciòop, s-ciafòun, s-ciflèer*."

Tabella per facilitare la lettura

a	a come in italiano	<i>vacca</i>
aa	pronuncia allungata	<i>laat, scaat, caana</i>
è	e aperta (come in <i>dieci</i>)	<i>martedè, sèccia, scarèssa, panètt, panèin</i>
èè	e aperta e prolungata	<i>andèer, regolèeda, martlèeda, taièe</i>
é	e chiusa (come in <i>regno</i>)	<i>méi, mé</i>
ée	e chiusa e prolungata	<i>véeder, créedit, pée</i>
i	i come in italiano	<i>bissa, di</i>
ii	i prolungata	<i>viiv, vriir, scalmiires, dii</i>
ò	o aperta (come in <i>buono</i>)	<i>pòss, bòll, brònnsa, pistòun, dimònndi</i>
òò	o aperta e prolungata	<i>scartòos, scatlòot, malòoch, tròop</i>
ó	o chiusa (come in <i>noce</i>)	<i>tó, só, indó</i>
óó	o chiusa e prolungata	<i>vóolpa, casadóor, móoi, óov, sóogh</i>
u	u come in italiano	<i>parucca, bussla, dubbi, currer, fiùmm</i>
uu	u prolungata	<i>bvuuda, vluu, tgnuu, autuun, duu</i>
c'	c dolce (come in <i>ciao</i>)	<i>vèec', òoc'</i>
cc'	c dolce e intensa (come in <i>faccia</i>)	<i>cucc', scarnicc', cutècc', palpùcc'</i>
ch	c dura (come in <i>chiodo</i>)	<i>šbòcch, spaach, stècch</i>
g'	g dolce (come in <i>gelo</i>)	<i>curàag', alòog', coléeg'</i>
gg'	g dolce e intensa (come in <i>oggi</i>)	<i>puntègg', gurg hègg'</i>
gh	g dura (come in <i>ghiro</i>)	<i>šbrèegh, siigh</i>
s	s sorda (come in <i>suono</i>)	<i>sèmmper, sòol, siira</i>
ś	s sonora (come in <i>rosa</i>)	<i>atéés, trasandèe, śliśiì</i>
s-c	s sorda seguita da c dolce	<i>s-ciafòun, s-ciòop, s-ciùmma, s-ciòoch</i>

Introduzione

Tempo fa chiudevo la mia ricerca sul Parco delle Rimembranze e sul gioco delle palline, ricordando che l'abbandono di quel luogo di vita adolescenziale e dei suoi tanti giochi coincise con la nascita di un nuovo grande amore:

"... Una smisurata passione aveva già conquistato anche me ... anima e corpo:

la moto ! Oggetto libidinoso delle mie passioni più sfrenate e alla quale dedimai con fervore ben trent'anni di vita. Ma questa *l'è n'ètra stòria*"

Ecco dunque ... *cl'ètra stòria* ... quella dedicata alle due ruote.

In effetti fu proprio una passione travolgente; ma era sostanzialmente un amore per le due ruote in generale ... **bici, motorini e moto**, che mi ha accompagnato tutta la vita, con la speranza amara di non chiuderla con un altro penoso attrezzo mobile ... su una sedia a rotelle, ma di stare con dignità in piedi fino alla fine.

Racconterò, nelle tante righe che seguono, le mie esperienze e miei ricordi legati a questi mezzi, soffermandomi anche su persone e vicende che a Carpi erano legati a questi mondi. Il racconto, per forza di cose, sarà lacunoso, perché non conosco tutte le persone e le storie; come sempre molte notizie e foto mi sono state fornite con il solito entusiasmo disinteressato dai *rughlètt* di persone che frequento, sia fisicamente che virtualmente, sul nostro gruppo di Facebook " [Conosci il dialetto carpigiano](#)" che conta oltre 1.400 aderenti.

Purtroppo vari nomi saranno dimenticati, ma la moderna tecnologia dei file di word mi permetterà di riempire, "in progress", qualche lacuna, se i miei pazienti lettori mi forniranno altri ricordi e immagini su queste tematiche.

**

Una nota curiosa è che per indicare il meccanico da biciclette userò la parola "*biciclissta*", che sul vocabolario di italiano non c'è, non esiste. Una parola, che pur di uso comunissimo a Carpi, non sembra essere nemmeno voler appartenere completamente al dialetto, anche se correttamente appare sul dizionario di carpigiano Malagoli - Ori del 2011.

Opportunamente ci conforta con una dotta annotazione lo scrittore carpigiano Carlo Alberto Parmeggiani, che ritiene che "*biciclissta*" sia un antico francesismo, in disuso pure in Francia. La parola gli ricordava qualcosa ... una frase particolare ... e, trovatala, ce la regala con generoso e signorile apporto. Si tratta dunque di un brano di Henri Louis Bergson (Parigi, 18 ottobre 1859 - Auteuil, 4 gennaio 1941), il filosofo francese, che così recita:

'Voici qu'un beau jour, pour avoir croisé sur la route cette apparition fantastique qu'était un **bicycliste** juché sur un haut vélocipède, le cheval que je montais prit peur et s'emporta."

Ecco che un bel giorno, per aver incrociato sulla strada l'apparizione fantastica di un **biciclista** inerpicato sul suo alto velocipede, il cavallo che io montavo si spaventò e si innervosì moltissimo "

H. Bergson: Le due fonti della morale e della religione.

**

La bicicletta era il mezzo fidato che non si abbandonava mai, alla stregua del cavallo dei *covbòoi* (cow boys). La mia prima bicicletta era blu metallizzato con le ruotine e a quattro anni giravo nel cortile di Palazzo Gandolfi in Corso Fanti.

Fu mio padre e, incredibilmente, Dino (Giuseppe) Cavazzuti, soprannominato anche molto tempo dopo Dino *al Caplòun*, che mi aiutarono a pedalare senza l'ausilio delle ruotine nel cortile del Palazzo Gandoli al n 40 di Corso Fanti. Prendere confidenza con questi nuovi equilibri dinamici non fu certo facile.



1966 - Una simpatica dodicenne carpigiana con una bici modello "americano", naturalmente nella versione da donna.

Su strada invece, nei primi anni di autonomia, oggi impensabili, avevo un biciclino con ruota del 19 presa usata. Poi, dopo l'ennesima promozione, mio padre mi comprò per 29 mila lire una super bicicletta cosiddetta "americana", marca Lygie, di uno splendido blu metallizzato e parafanghi super cromati, grosse gomme bianche, completa di borse e specchietti. Un modello molto in voga a metà degli anni '60 anche nella versione da donna, che veniva prodotta che nei lucenti colori rosso e verde. Insomma una piccola Harley Davidson a pedali. Un bici che faceva una gran figura, ma

indù a gh éera da sgugnèer e mià pòoch. Infatti era tremendamente pesante, quasi 30 kg; fu una mia scelta d'effetto, ma sciagurata, al posto di una bici gialla oro Legnano, sportiva col cambio, manubrio dritto, snella e veloce.

Biciclisti e meccanici carpigiani

(che ho conosciuto o di cui ho avuto notizie)

CICLI E MOTO

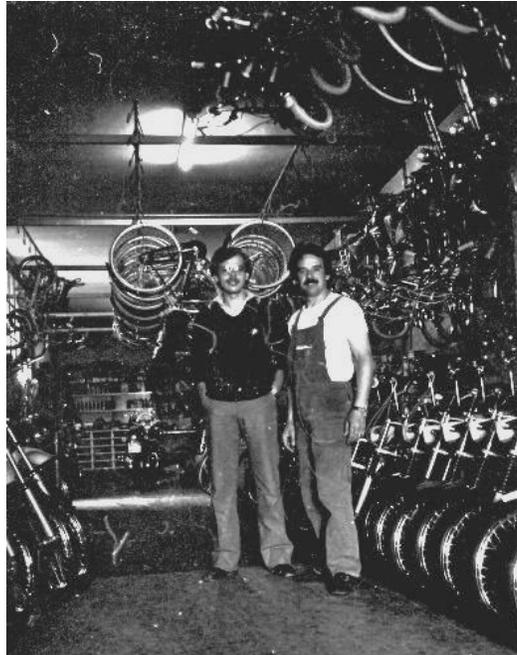
Baracchi Edera - Via Matteotti, 54
Barni Arnaldo - Via N. Biondo, 46
Cadossi Orville - Via Berengario, 21
Callumi Erio - Via Cavallotti, 15
Chiesi Dante - Via Gobetti, 4

Commissionaria « LAMBRETTA » - Esposizione Via Berengario, 21 - Tel. 86.787.
Drusiani e Filipetti - Concessionario moto Bonvicini e cicli Dei e Maino - P.le Ramazzini, 31.
Forghieri Nello e Figli - Rappresentante moto Benelli e Itom - Via Matteotti, 54 - Tel. 86.532.
Galliani Walter - Cicli e tutto per lo sport - Corso Roma, 16 - Tel. 86.557.
Garuti Quinto - Viale De Amicis, 32
Giaroni Edgardo - Via Nova, 45
Golinelli Walter - Via Matteotti, 55
Guidetti Mirco - Piazza Martiri, 56
Landini Mauro - Via Cavallotti, 37
Luppi Adele - Via G. Rocca, 76
Marchi Renato - Via C. Menotti, 58
Mattioli Nando - Corso Fanti, 70
Mussati Antonio - Corso Cabaassi, 20
Pedrazzi Romano - Corso Cabaassi, 11
Prandi Giuseppe - Via Petrarca, 13
Righi Romeo - Provinciale per Mantova, 60
Sacchi Bruno - Via Galilei, 11
Terenziani Renzo - Via Aldrovandi, 34

Ecco l'elenco di bicilisti e meccanici tratto
dalla Guida di Carpi 1964-65

La bottega di bici e motorini dei fratelli Graziano e Gabriele (meglio conosciuto come Lele o Billy) Forghieri in via Matteotti 58 (di fronte a Manna Nina) è ormai chiusa da quindici anni, ma funziona ancora oggi, sia pure con orari più ridotti, da costante e irriducibile punto di ritrovo, per gli amici di sempre e qualche nuovo ospite. Qui si parla quasi sempre in dialetto e ciò avviene in modo spontaneo e senza problemi.

Questo luogo funzionava anche da deposito per le biciclette di chi andava all'avviamento presso le "scuole Menotti", oggi sede della Biblioteca Loria, al mercato del giovedì o del sabato o anche per chi alla domenica si recava al cine. Nei momenti d'oro si accumulavano centinaia di veicoli. L'esercizio, in un primo momento era in Via Mazzini, era stato messo in piedi con duri sacrifici, cambiali e tante ore di lavoro dal patriarca Nello Forghieri e dalla moglie Edera Baracchi e dei due figli maschi nel dopo guerra. Fino agli anni '60 l'aiuto *mecaanich da biciclètti l'éera Nivèes Baracchi*, fratello della titolare.



Metà anni '80 - La ben fornita bottega dei fratelli Forghieri - Dorry e Graziano

Graziano chiuse bottega nel '97 e ricorda ancora molto bene l'ultimo scontrino che batté dall'odiato registratore di cassa. "*Che Dio al t maledissatè e chi t à miss!*" fu la frase di commiato. La burocrazia sempre più invadente e costosa e la concorrenza delle bici orientali, fragili e da poche lire vendute dalla grande distribuzione, erano diventate insopportabili.

"*Diggh mò ch i vaaghen a fèer li giustèer a la Coop, s i iin bòn!*" brontolava amareggiato.

Capitò così in quegli anni uno strano fenomeno che durò più di un lustro ... *a n s catèeva più un mecaanich da biici*. I vecchi chiudevano e *i sóoven gnaanch a ciacarèeren* ... c'era da sporcarsi le mani e si poteva ungere il diploma che avevano in *bisaaca*. Da ventidue esercizi degli anni '70 si passò a ... tre, in una città di 60 mila abitanti. Per farsi servire dai pochi rimasti *a bisgniiva tóor l apuntamèint cóome dal dutóor*.

Oggi le cose, faticosamente, hanno ripreso le giuste proporzioni, anche di convenienza economica dei gerenti, e le botteghe di bici sono presenti a Carpi in un numero confacente.



La bottega dei fratelli Forghieri in Via Matteotti n 58
Dorry, Graziano, il cagnino Sir e la mia Benelli 6 cilindri 750 c c
Il secondo bambino da dx è il figlio di Claudio Baraldi (Barry)

Io frequento la bottega da più di 40 anni; un vivace e inesauribile **filosofo** carpigiano da scuola di vita non comune che, come ci suggeriscono le acute parole di Mogol in "Viaggiare" di Lucio Battisti, mi è servito per ...

distinguere la gente chiara dalla no.

(□ □ Pulirebbe forse il filtro soffiandoci un po',
scinderesti poi la gente, quella chiara dalla no
e potresti ripartire certamente non volare, ma viaggiare. □ □).



Anni '60: Lele Forghieri

Quando avevo 14 anni e tutti i miei amici di moto andavano lì, tutti i giorni. Io ero un "parvenu" e avevo un motorino di una marca diversa da quella che i due fratelli vendevano; non mi attentavo quasi neanche a entrare in bottega e mi fidavo e prendevo coraggio solo se accompagnato da qualche amico.

Ascoltavo in silenzio e non proferivo parola, come in una scuola iniziatica pitagorica, circondato, ma soprattutto intimorito dai tanti **campioni del mondo** di innumerevoli specialità umane e sportive che adornavano, con la

loro autorevolezza ed esperienza esistenziale, gli spazi e il divano (un ex sedile posteriore di un'auto demolita) dell'augusta bottega. E ...*chi s tintèeva a ciacarèer?*

Una filosofia di vita spiccia e basica dava una decisa impronta all'ambiente. I misurati commenti e le prudenti considerazioni dei presenti non si soffermavano tanto sulla qualità del concerto di classica al Comunale della sera precedente o sul quel certo artista di rottura che esponeva all'ultima Biennale di Venezia, ma piuttosto sulle forme e sul movimento armonico delle **chiappe** appartenenti all'inconsapevole (forse ?) formosa ragazza che stava passando davanti alla bottega in quel momento e sottoposta, nelle parti più interessanti, a una meticolosa e scrupolosa disamina antropo - strutturale.



La chiappa che morsica il jeans

Una volta ero in piedi, davanti agli amici seduti sul divano, e senza saperlo ostacolavo l'agevole vista di uno di questi "transiti stellari"; all'improvviso mi arriva un affettuoso calcione di piatto sul sedere: "**Mò spòost èt! Insiminì!**"

Lì ho passato tante ore della mia vita, ho conosciuto tanta e diversa gente, ho imparato sempre cose nuove di vita e ho parlato di un'infinità di argomenti, anche se il classico binomio **donne & motori** era decisamente dominante.

Epici racconti, sapientemente presentati con affabulanti narrazioni, venivano offerti al pubblico presente; le repliche erano poi frequenti e innumerevoli.

Una cosa che ho sempre apprezzato è che per fortuna non si è mai parlato di calcio, un argomento invisito, disprezzato, o quanto meno indifferente, a tutti i presenti.

****0****

Non posso poi dimenticare i rivenditori di ricambi per bici, Walter (*Gaiàan*) Galliani, allora in Via Catellani e per i motorini, Adriano Pini, soprannominato *Aquila Sòopa* in quanto aveva problemi a una gamba (era di legno), in viale Cavallotti. Luoghi dove si potevano realizzare desideri o trovare il materiale giusto per risolvere problemi meccanici di ogni natura. Erano anche i fornitori delle varie botteghe che compravano a prezzi ribassati rispetto al normale pubblico.



Walter Galliani



Adriano Pini

**

Franco Bizzoccoli ricorda un meccanico da bici, nella prima metà del secolo passato, che aveva bottega in Via Aldrovandi, tale *Piriipi*. Una curiosa e ironica leggenda narra che riparasse le camere d'aria con un singolare metodo: *al gh fèeva al pipulèin* (un piccolo pipullo o crocchia), cioè annodava solo la parte dove c'era il foro per chiudere la perdita ...



Pipullo

Eminio Ascari ricorda che il trucco di annodare la camera d'aria dove c'è il foro, non è una battuta amena, ma era un trucco (che oggi appare incredibile) usato anche da altri meccanici. Ascari, quando aveva 13 anni lavorava da un ciclista a Reggiolo, lo vide fare. Tentò anche di ripetere l'operazione personalmente, ma senza esserne capace. Questo sistema, gli spiegò un giorno Obes Grandini, un grande viaggiatore che aveva girato il mondo in bici, veniva usato in certi posti dove non hanno di certo i TOP da appiccicare.

**

Mi soffermo un attimo sulle camere d'aria.

Fino agli anni '80 le camere si riparavano con pezze che erano prima arancioni e poi nere.



L'operazione per la ruota posteriore è molto complessa perché c'è da smontare la catena e talora un pezzo del carter; davanti invece è questione di pochi secondi.

Renato Cucconi ricorda che i meccanici professionisti, per guadagnare tempo, non smontavano le ruote, né quella posteriore, né quella anteriore. Per mettere una pezza, con i leva copertoni si forzava il copertone stesso e poi si sfilava la camera d'aria che allora era di gomma. Si individuava la perdita mettendo la camera d'aria in una catinella, dove uscivano le bollicine ... lì c'era il buco. Si grattava poi con la carta vetrata il punto dolente, ma c'era chi usava la mola a smeriglio, quindi si metteva il mastice, si aspettava un po' che "cambrasse" e si attaccava un ritaglio di camera d'aria vecchia o un'apposita toppa.

Poi si rimontava il tutto non prima di aver passato le dita all'interno del copertone per trovare e togliere la causa della foratura (un chiodino, una spina, un fil di ferro, ecc), evitando così che si ripetesse l'inconveniente.

Non era certo raro vedere delle camere d'aria piene di pezze. In dialetto il detto *mètttr èggh 'na pèesa* sta appunto a significare ... rimediare in una qualche maniera a una situazione negativa, dando la possibilità di proseguire (ovviando a mancanza di soldi o di tempo), in attesa di una sistemazione più seria e definitiva.



Pezze o toppe, mastice, leva copertoni e carta vetrata

Molte persone avevano con sé il necessario per le riparazioni per non restare a piedi e non era raro vedere per strada qualcuno con la bici rovesciata, appoggiata per terra su sella e manubrio, intento alla sgradevole operazione.

Sul finire degli anni '80 però le cose cambiarono decisamente; le grandi ditte non misero più in vendita delle camere d'aria di vera gomma, ma di particolari sostanze elastiche sulla cui superficie il mastice e la pezza non faceva più presa.

Questo nuovo fattore tecnico, unito al costo del tempo che il *biciclista* avrebbe usato per la riparazione, condannò a morte la pezza. Da anni ormai in caso di foratura si cambia subito tutta la camera d'aria, buttando via quella vecchia.

Anche per le moto negli anni '80 ci fu la grande innovazioni dei pneumatici senza camera d'aria, davano molta più sicurezza di sgonfiaggio lento in caso di foratura.

In ogni caso anche per le mie moto con ruote con camera d'aria era semplicemente folle di pensare a mettere una pezza a pezzi che facevano i 200 km all'ora.

**

C'era poi *Gigiin Bunàat*, grande ciclamatore, che lavorava nella bottega di *Matióol* a *Pòorta Maantva*; quando imboniva per vendere una bici a una cliente, ne decantava ed esaltava le qualità più inaspettate e imprevedibili: *La guèrda mò chè! ... la gh à la sò sèela, al sò manubbrio, al sò campanèin, al sóo róodi, ecc ...*



Anni '70 *Gigiin Bunàat* e la sua inseparabile bici

Quando, dopo lungo giro in montagna, raccontava di aver raggiunto questo o quel passo, immancabilmente, nei giorni successivi commentava: *"A gh éera 'na piú bèela ariina!"*

È interessante ricordare che era lo zio di Walter Bonatti, il grande scalatore del K2, scomparso nel 2011.

Il meccanico della Renault Erminio Ascari, grande appassionato di cicloturismo, ricorda di aver conosciuto vecchio *Gigiin Bunàat*: "Avevo una trentina d'anni e durante un'uscita in bici lo raggiunsi vicino a S. Benedetto Po. Con la sua pedalatina leggera ed agile si stava dirigendo al Lago di Garda per fare il giro classico della gardesana. A quell'epoca aveva già superato l'ottantina e sinceramente mi sentii gratificato nel percorrere con lui qualche km."

Mauro Magri ricorda che una ventina di anni fa era con la sua famiglia a pranzo al ristorante dell'aeroporto a Fossoli. Di fianco al loro tavolo c'era Bonatti, ormai più che ottantenne, che era venuto lì in bicicletta. Dopo aver conversato, al momento di congedarsi gli disse: *"A tóorn a Chèerp aanca mè, mò a paas primma pèr da Nóov, pò pèr la Cuncòordia, acsè a m gòod un pòoch, perchè pèr dèd chè a riiv a Chèerp subitt e a nn è mià bèel!"* (Torno a Carpi anche io, ma prima passo per Novi e Concordia, così me la godo un po', perchè se vado a casa per la strada normale arrivo subito e non è bello!

**



Anni '70 Pederzoli Adelmo bicicletta in Via *Tiradóra* ... e Arnaldo Sacchi.

Pederzoli Adelmo, il meccanico, prima di lavorare in proprio, fu valido garzone dal *Biundèin*, che gestiva il negozio di riparazioni cicli (dove chi proveniva dalle campagne a Nord-Est poteva parcheggiare le cicli in custodia a pagamento). Il negozio allora era ubicato nell'attuale Cinema Capitol ed era gestito da Guidetti Armando (*al Biundèin*) e dalla moglie Wulmera. (negli anni '55-'60). Adelmo ne ereditò anche il soprannome.

**

Ivo Borsari lavora nella sua bottega di Piazzale Ramazzini a *Pòorta Mòodna* dagli anni '40, quando era ancora bambino, al tempo dalla scuola. Fra i suoi primi incarichi (si era in tempo di sanzioni e di guerra) ci fu quello di portare e andare a prendere i copertoni che allora erano da vulcanizzare e ricoprire presso Turchi (zio del fotografo Jotti), un artigiano specializzato vicino allo stadio. Oppure andare a ritirare i Superga nuovi in Via Nicolò Biondo dal padre di Stregghino Ferrari, che aveva lo stesso soprannome poi passato anche al figlio.

(A proposito di copertoni, nei momenti particolarmente difficili, negli anni '40 e '50, Graziano Forghieri ricorda che potevano essere utilizzati come soles, oppure venduti ai contadini che li bruciavano accanto alle viti ... per *móover l'aaria*, durante le tremende gelate invernali, che mettevano a serio rischio la sopravvivenza dei preziosi filari.)



2012 - Ivo Borsari all'opera nella sua bottega
Finita la scuola, negli anni '50, prese pinze e cacciavite e non li mollò più.

La ditta fu fondata da Ernesto Baraldi nel 1928 e, in un primo momento, ebbe la sede dalla parte opposta dell'attuale Piazzale Ramazzini, verso est, davanti alla baracchina di bibite fresche della Teresita.



Anni '30 Piazzale Ramazzini - Porta Modena con la baracchina della Teresita
Nella bottega di bici che passò poi a Borsari, lavorarono i fratelli Allegretti, uno dei quali fondò la gloriosa associazione sportiva Pedale Veloce.



1975 Nello Forghieri

Lì fece le sue prime esperienze anche Nello Forghieri, il padre di Lele e Graziano; dopo poco tempo aprì lui stesso la prima bottega sotto il Portico di San Nicolò, poi in via Mazzini (di fianco all'ex Cinema Fanti) e infine in via Matteotti al n 58.



Ideo Baracchi

Ideo Baracchi lavorava da Borsari in piazzale Ramazzini come meccanico; era un grande appassionato di ciclismo e uno dei fondatori della Società ciclistica carpigiana Nicolò Biondo.

Nelle foto che seguono e che risalgono rispettivamente agli anni '40 e '50 si vede la bottega di Borsari con il deposito per le biciclette strapieno. In particolare nei giorni di mercato, il giovedì e il sabato, e nei giorni festivi, tutte le botteghe di biciclette avevano un gran attività di deposito.



1941 Piazzale Ramazzini - ecco l'affollatissimo deposito di bici a Porta Modena, luogo di arrivo dei tanti che venivano da fuori Carpi per affari o altre attività

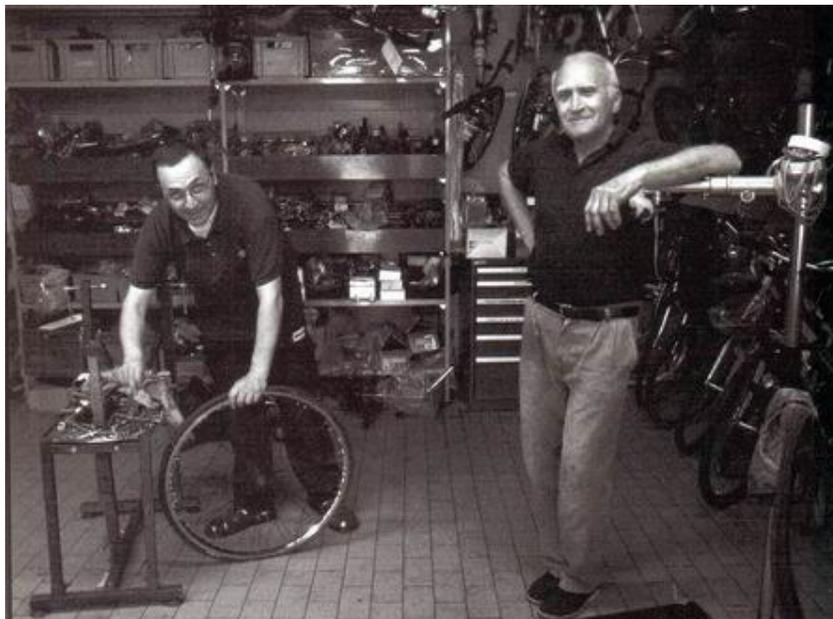


1950 Foto Gasparini - Piazzale Bernardino Ramazzini



Piazzale Bernardino Ramazzini nel 1950. Ecco altre due foto di uno dei più antichi depositi di Carpi affollato di biciclette. Il bimbo in primo piano, al tempo dodicenne, è Ivo Borsari il quale anche attualmente gestisce l'azienda. Al centro il titolare dell'epoca Ideo Baracchi, a destra la zia di Ivo, Silvana Borsari.

Guardando queste bellissime foto la poetessa Luciana Tosi ricorda che con buona probabilità molte di queste biciclette *i psiiven èsser di operàai de Sfээр* (potevano essere degli operai di Severi). Poco più avanti, a sinistra, dove per tanto tempo c'è stato il negozio di elettrodomestici di Wainer Zapparoli e oggi c'è il negozio di abbigliamento di tendenza Scout, *a gh éera Azio Sfээр e sò surèela Maura ch i tratèeven la pàaia. I fèeven i capée e primma ancòrra ... sèmmper lè, a gh éera al maifissi dé Sfээр al vèec'. Quàand i s iin diviis, Umberto l éera andèe esatamèint indù adèesa a gh è al bar Madéera*. Poi negli anni '70 la ditta si trasferì a Quartirolo (oggi Zadi).



2009 Ivo Borsari con il genero Roberto Barbieri - foto di Marzia Lodi

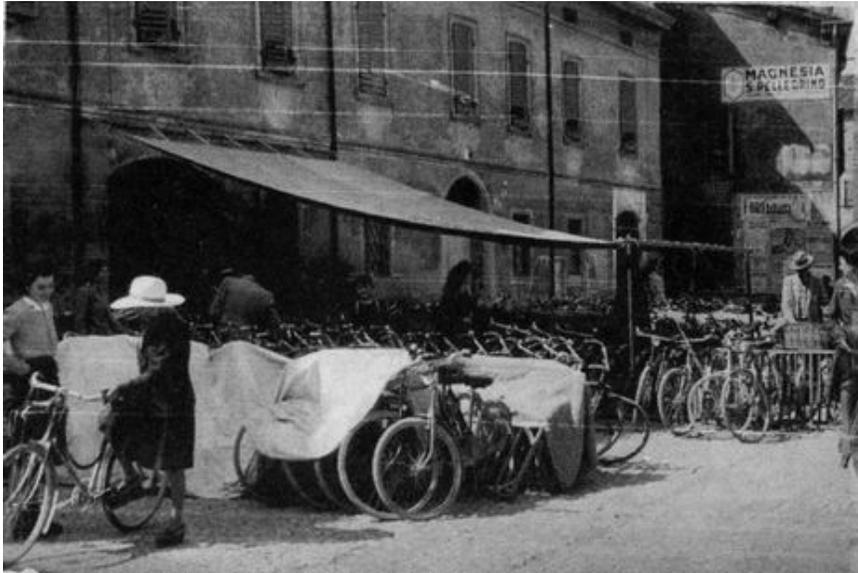
Nel libro di Marzia Lodi e Guido Conti del 2010, Ivo Borsari così si racconta: "La fotografia che gli zii Ernesto e Maria, allora proprietari della bottega, mi fecero fare da Iotti nel '41, quando avevo tre anni, segnò il mio destino. Mi vestirono con una tuta da meccanico. Il lavoro che faccio me l'hanno insegnato gli zii, ho iniziato a lavorare con loro nel 1951. Ho imparato a contare distribuendo i numeri a chi veniva a mettere le biciclette in deposito. Le biciclette dei clienti abituali le mettevo sulla destra e quelle degli occasionali sulla sinistra. Di ricordi ne ho tanti, davanti a questa vetrina ne sono passati di tutti i colori. In tempo di guerra quando suonava l'allarme, scappavo via in bicicletta, ma ero così piccolo che non arrivavo nemmeno con le punte dei piedi ai pedali. Ricordo anche che, una domenica mattina, sentii il rombo di una moto.



Il pittore Ligabue con la sua amata Moto Guzzi

Era Ligabue, il pittore. Quando arrivò davanti alla bottega e scese dalla moto vidi che indossava *un stanlòun culóor dla rusóna* (un sottanone colore della ruggine). Mi ha domandato se poteva lasciare la moto a deposito e poi è andato all'osteria dalla Maria in Corso Roma."

00



1950 circa - L'affollato deposito biciclette in corso Cabassi dei fratelli Nerus e Romano Pedrazzi di fronte al portico - In quegli anni non c'erano problemi di parcheggio e la bicicletta era il mezzo più usato per raggiungere Carpi dalle frazioni nei giorni di mercato al giovedì e (allora) alla domenica - foto Gasparini

**



1975 Nino Spinelli

Nino Spinelli vendeva e riparava biciclette in società con Pini Adriano dopo la guerra 1946. In via S Francesco dove oggi c'è il negozio di giocattoli, *sott al purdghiin dla Barchèta* (sotto al portichino dell'antico Albergo della Barchetta).



Anni '50 Emporio Cicli Spinelli in Via San Francesco, vicino a Corso Roma e Corso A. Pio.
Un deposito di bici affollato, ma ordinato. Foto Gasparini

**



1962 - SESTOLA
Il carpigiano Benetti trionfa
nella difficile e faticosa gara:
Modena-Sestola.

1962 Guido meccanico al seguito della squadra



1963 - CARPI

Il Pedale Carpigiano rinnova la squadra: Nadalini, Becchi, Soprani, Boiardi, Zanon, Grenzi ed i dirigenti Fantuzzi, Albertazzi, Ferrari.

1963 Guido meccanico del Pedale Carpigiano



1975 ca Guido Ferrari meccanico di biciclette da corsa detto il Barnard delle bici.



Metà anni '70 - In una foto di Felice Marzi vediamo Guido
ind la sò budghiina in Piazzale Ramazzini.

La piccola officina è stata punto incontro di un filosso permanente di appassionati e sede del Velo Sport, una nota associazione di cicloturismo carpigiana.



1971 Anno di fondazione del Velo Sport di Carpi. Ecco alcuni soci. Da six in piedi:
Vaccari Alberto, Antipodi Cesare, Ascari Erminio, Lugli Enrico, Cottafavi (Mimmo)
Gloriano, Saetti il macellaio, Bagnoli Remo, dietro di lui Marsili Ivo, Galli Alberto, Righi
Carlo Alberto (Ciocolèeta), xx.

Accosciati da sx; Agazzani Luciano, Mazzucchelli Luciano (al mantuan), Vezzelli Gianni
(Primo presidente e organizzatore), Ferrari Guido (Barnard), Cipolli "Mauro" Benito,
Caliumi Luciano e Caliumi Luigi.

A Guido debbo la preparazione delle mie bici da corsa Colnago e col cambio Shimano, che, alla fine degli anni '90, abbandonata la moto per manifesta inferiorità psico fisica, mi portarono sullo Stelvio, su altre vette alpine e appenniniche con grande sudore e vera soddisfazione. Sei anni di dure e appassionate pedalate, forse il periodo migliore della mia vita.

Oggi Guido ha un piccolo laboratorio amatoriale in Via Guastalla nell'Area Zanichelli. Una persona sempre gentile e disponibile, dotata di grande simpatia.

Stupenda era la scena quando negli anni '90 arrivava un ragazza desiderosa di acquistare una bici da corsa e c'erano da prendere le misure della fanciulla per poi scegliere le dimensioni del telaio, del portavanti del manubrio e stabilire l'altezza e l'inclinazione della sella.

Alla richiesta di procedere alle misurazioni della cliente, il filosofo si bloccava immediatamente: rapide, silenziose e significative occhiate venivano scambiate fra i presenti (tutti maschi).

Guido allora alzava di scatto la testa dalla bici che stava riparando in quel momento e, ancora con gli attrezzi in mano, esaminava il soggetto con gli occhi sopra alle lenti.

Con un sorriso sornione, appena appena fuori della malizia, faceva le sue prime valutazioni, che si appoggiavano su una crosta di decenni di esperienza.

Arzillo e lesto riponeva chiavi e cacciaviti e particolarmente allegro si avvicinava con il metro per procedere con perizia certosina alle misurazioni richieste e necessarie.

Subito tutti i presenti si davano da fare per contribuire alla raccolta dei preziosi dati antropometrici. Di notevole importanza era l'impresa della rilevazione precisa dell'altezza *dal cavàal* e la lunghezza *dal còosi*!!!

All'uscita della ragazza dalla bottega ... vi risparmio il resoconto dei commenti.



anni '90 - Guido Ferrari nella sua botteghina di Piazzale Ramazzini (oggi chiusa) alle prese con la messa a punto di una preziosa Colnago e di una normale bici.

Erminio Ascari ricorda e conferma episodi simili: " E' vero! Io c'ero! Poi ci sono tante altre storie e ricordi di sana allegria semplice e gustosa ed avventure ciclistiche che in quella *budghina* (botteghina) venivano discusse lasciando spazio alla piacevole ironia ed alla presa in giro. Dopo tanti anni, ritornano alla mente e si scopre d'avere vissuto un periodo stupendo. Ciò grazie al nostro "Barnard" ed a tutto il simpatico e affiatato gruppo che si era formato."

Il seguente aneddoto, vero o inventato che sia poco importa, su Guido Ferrari, il Barnard delle bici da corsa è passato alla leggenda:

il nostro riceve a casa la telefonata inattesa di una signora, che pensava di telefonare al suo veterinario. "Senta! Ho un problema serio: ho la mia micina che perde il pelo!" si lamenta alla cornetta.

Guido per un attimo resta perplesso e poi, assumendo un tono di alta professionalità, le risponde da esperto tecnico quale era: "*Sgnóora ... la staaga mò bèin a sintiir ... O la scuurta la sèela, o la mètt su al brèeghi èd pèela!* (O accorcia la sella, o indossa delle braghette in pelle!)"

**



1992 - Amos & Abele Luppi al lavoro in Corso M. Fanti di fronte al Bar Corso
I due fratelli Luppi avevano la bottega in Corso Fanti, di fianco al Voltone di Via Giuseppe Rocca. Hanno tenuto aperto l'esercizio dal 1934 al 1992. Pochi mesi dopo aver aperto il padre morì tragicamente il moto e vedova e i figli dovettero darsi parecchio da fare per uscire da questa difficile situazione familiare. I fratelli Luppi erano concessionari di note marche, ma in particolare vanno ricordati quali i rappresentanti della famosa e piccola bici da donna **Graziella** che ebbe un successo incredibile a partire dalla fine degli anni '60.



La famosa Bici Graziella della Carnielli

che ha poi dato un nome comune alla biciclette con ruote piccole e telaio pieghevole
Ecco un cenno di poesiola su **Abele al biciclista**, apparsa su un numero unico satirico degli anni '60:

"Abele,
sei dolce come il miele,
in quàant a la bundaansa
a n gh è nisùun ch a t sopravaansa.

*L à dèe un cavarèin
d maancia a un camaréer ..."*

Oggi Abele Luppi ha una cantina in Via Giuseppe Rocca dove tutte le mattine riceve gli amici per interminabili e approfonditi filossi su bici, sport e temi di attualità e varia umanità. "Quàand te vèdd al purtòun avèert, a gh sòmm! (Quando vedi il portone aperto ci siamo!)" mi ha avvertito.

**



Anni '70- Rovatti - Il ciclista in Santa Chiara

A proposito di Bruno Rovatti Luciana Nora annota questi ricordi.

"Il ricordo di questo meccanico rientra in quelli della mia prima infanzia. Prima di occupare la bottega dove appare in fotografia, lavorava in un'altra proprio di fronte, di fianco a quella dei miei genitori sempre in Santa Chiara. Era uno spazio angusto, buio, con un accesso molto simile ad una piccola, dimessa porta d'ingresso di un'abitazione. Vi si accedeva salendo almeno due gradini, tant'è che per rendere più agevole l'ingresso aveva un ripido scivolo in legno.

Era il tempo del film "Ladri di biciclette" e la bottega funzionava anche come deposito: dieci lire a bicicletta. Un deposito che gestiva specialmente la moglie: se ne stava sempre in piedi con al braccio anelli in ferro in cui erano infilati coppie di numeri in cartone. Uno da rilasciare a chi depositava la bicicletta, l'altro, lasciato infilato al cerchietto, veniva assicurato al manubrio. Era una donnina piccola e minuta, molto dolce, specialmente con noi bambini, che spesso frequentavamo quello spazio ridottissimo tra rottami di biciclette, cumuli di camere d'aria fuori uso, riutilizzati per fare toppe a quelle forate, ma anche tagliate e utilizzate come elastici. I maschi usavano quegli elastici per fare fionde e frequentavano quella bottega alla ricerca di sfere e cuscinetti da inserire in strani carretti bassi che montavano e guidavano attraverso l'applicazione di una corda a mo' di briglia.

Io ero spesso in quella bottega, perché Bruno aveva una figlia mia coetanea: Brunina. Mi perdevo a guardare Bruno lavorare e mi colpiva il fatto che, fatica o non fatica, stringeva sempre la lingua tra le labbra. Bruno aveva più l'aspetto di un *magnàan* che di un meccanico di biciclette, sempre nero e immorciato, ma anche sempre sorridente. Il passaggio alla bottega di fronte, che prima era occupata dall'elettricista Soragni, senz'altro era una conquista che, mi pare, Bruno abbia potuto assaporare per breve tempo, perché è prematuramente deceduto. "

**



1975 Livio Castagnetti meccanico e deposito biciclette in Piazzale Dante

**



Anni '10 In piazza Emporio Cicli a noleggio



Anni '10 In piazza Emporio Cicli a noleggio – particolare

Guidetti Mirco aveva la bottega e il deposito in piena Piazza vicino alla Torre dell'Uccelliera, da la Taparleina (una signorina in età, piccola di statura, ma dalla lingua tagliente). Fu fra i fondatori della società ciclistica Nicolò Biondo.



1975 circa - Piazza - deposito bici e motorini di Mirco Guidetti da la Taparleina



Anni '50 - Mirco Guidetti davanti al negozio con la moglie



1954 Baldini dopo il record dell'ora dilettanti al Vigorelli di Milano con KM 44,820
Mirco Guidetti in soprabito chiaro



1961 – Mirco Guidetti la bici preparata per la famosa trasmissione TV Campanile Sera
condotta da Mike Bongiorno ed Enzo Tortora

Ecco un sentito ricordo del padre Mirco che Donata Guidetti mi ha amabilmente fatto pervenire su mia richiesta.

“Mirco Guidetti fu un pioniere del ciclismo carpigiano; era conosciutissimo dagli appassionati dello sport della bici. Da giovane fu corridore dotato di generosità e impegno e negli anni '30 colse anche qualche bel successo sulle strade ancora impolverate.

Nel suo negozio in Piazza, di fianco alla Torre dell'Uccelliera, gestì per mezzo secolo, attività commerciale, di deposito e di riparazione cicli. Era bravissimo ad approntare le bici da corsa. Conosceva tutti i segreti del

cavallo d'acciaio e adattava perfettamente ogni esemplare alle caratteristiche fisiche dei vari atleti.

La bottega (che vedete sopra nelle varie foto) era un ritrovo abituale per i tifosi della società sportiva Nicolò Biondo. Lì si rivivevano le gesta dei corridori, che Mirco raccontava, con dovizia di particolari, dopo aver trascorso la domenica sull'ammiraglia bianco celeste per seguire le varie corse.

Sotto la sua guida sono passati tanti corridori e alcuni di essi divennero affermati campioni.

Assunse la direzione tecnica della società carpigiana nel 1946. Ci furono momenti di gloria quando portò la squadra alla vittoria della Coppa Italia (con Cicchetta, Fusari, Tolomelli e Padovan) e a quella del Gran Premio Pirelli (con Petrucci).

Scoprì poi a Forlì un allievo ... Ercole Baldini. Lo portò, dopo una minuziosa e intelligente preparazione, alla conquista del favoloso record dell'ora per dilettanti (percorrendo km 44.870) nel 1954 sulla magica pista del velodromo Vigorelli di Milano.

Fu allenatore scrupoloso e schivo di ogni forma di pubblicità. Si può certamente dire che è cresciuto alla scuola di vita del faticare sodo e del lavorare in silenzio e con discrezione. Per le sue capacità meritò il Premio Panathlon 1967 alla carriera, come miglior Direttore Sportivo."



In questa foto della Piazza delle fine degli anni '50 si intravede al centro in fondo la bottega di Mirco Guidetti; si nota, nel parcheggio, la tipica motorizzazione dell'epoca: Vespe, Lambrette e varie e note auto della FIAT; il boom stava partendo

**



Metà anni '20 Porta Mantova (inizio attuale Corso Fanti, angolo allora Via Fassi, oggi Via Galilei) bottega di bici di Licinio Ronchetti



Metà anni '20 - Porta Mantova (inizio attuale Corso Fanti) bottega di bici di Ronchetti Licinio - A sn particolare ingrandito - a dx l'indicazione sempre della stessa bottega.



Metà anni '20 - Porta Mantova - All'inizio dell'attuale Corso Fanti si fronteggiavano due botteghe di biciclette Mattioli e Ronchetti



1939 – Dopo l’abbattimento di Porta Mantova
Bottega e deposito biciclette di Mattioli all’inizio dell’attuale Corso Fanti

--

Con una amabile e simpatica lettera (riportata in appendice), l’immarcescibile politico locale Nino Santachiara mi segnala alcune importanti note relative alla sua illustre prosapia biciclistica.

Egli è il nipote diretto di Licinio Ronchetti (*Runchètta*) che a metà degli anni '20 aprì una delle più antiche botteghe di bici della nostra città, tra Corso Fanti e l’angolo di via Fassi (oggi Via Galilei). Licinio tenne bottega assieme al figlio Bruno (quest’ultimo poi scelse un meno impegnativo lavoro alla Marelli) fino al 1958 e poi cedette a Ernesto Goldoni (*Bitòun*), con il cognato Lodi, che la tenne per alcuni anni. La famiglia Ronchetti condusse questa attività per ben trentotto anni ininterrottamente.

Dal libro di Dante Colli “I ragazzi del campo” Edizioni Il Portico 1996 alle pagine 79-80-81 troviamo altri particolari che qui di seguito riassumo.

Il nonno di Ninetto era un ciclista di prim’ordine e aveva costruito per i nipoti Nino, Claudio e Cesare un apposito e geniale triciclo. Quando se ne andavano in giro, pedalando più o meno sincronizzati, il singolare mezzo meccanico era invidiato da molti. Rimase però un pezzo unico e diventati grandi i nipoti fu smantellato, senza che ne fossero realizzati altri.



Anni 30 - Licinio Ronchetti coi nipoti Nino, Claudio e Cesare Santachiara sullo speciale triciclo ideato e costruito da lui stesso

La famiglia Santachiara - Ronchetti abitava sopra al negozio, in un appartamento senza riscaldamento. Si entrava da Corso Fanti, per un portoncino fra il Forno Guidetti (poi suocero di Gianfranco Imbeni) e la tabaccheria Medici.

Anche durante la guerra il negozio di Ronchetti non smise mai di lavorare; Licinio e Bruno si dividevano fra il vano aperto al pubblico, con il continuo impegno di deposito, e il retrobottega dove coesistevano l'officina per le riparazioni e la cucina.

I servizi erano naturalmente in cortile. Di sera nel retro si ritrovavano gli amici per grandi partite a carte e *filossi*. Ogni tanto poi capitava qualcuno su cui rapidamente e misteriosamente si glissava, evitando accuratamente di dare risposte. Si trattava di persone e situazioni di emergenza legate alla Resistenza.

**



anni '70 - Ernesto Goldoni detto Bitùn

Ernesto Goldoni detto Bitùn, era *biciclista* assieme con il cognato Lodi all'inizio di Corso Fanti vicino a Porta Mantova di fianco al forno allora di Guidetti e al fruttivendolo Bernini, dopo sotto il portico c'era la salumeria Righi. Successe nella gestione delle bottega ai Ronchetti nel 1958. Meritava

il ricordo per la severa bontà e giustizia dei suoi servizi bicicletteri. Partigiano aveva contribuito a nascondere dei macchinari della Magneti Marelli salvandoli dal rischio che fossero portati in Germania; alla fine della guerra furono riconsegnati perfettamente funzionanti. E' stato bidello anche alle elementari di Cibeno vecchio, conosciuto da quasi tutti i carpigiani per il lavoro di meccanico.

Gianni Manfredini ricorda anche lui che Goldoni portò in salvo i macchinari della Magneti Marelli e li nascose in diverse zone della campagna carpigiana per riconsegnarle funzionanti a fine guerra. La cosa incredibile è che, dopo aver avuto i ringraziamenti ufficiali dalla Marelli, fu anni dopo inquisito per il furto dei macchinari stessi dal governo Scelba, dando seguito probabilmente a una vecchia denuncia presentata a suo tempo.

**



Marcel Duchamp - Ruota di bicicletta 1913

Altre botteghe da ricordare:

* il negozio-deposito dei FRATELLI PRANDI, ubicato in via Petrarca, vicino al Bar Centrale: era il riferimento del contado proveniente dalle frazioni di S. Marino, Cortile, S. Martino; lì vendevano le bellissime e prestigiose bici marca BIANCHI;

* Marchi, il ciclista (che aggiustava pure i motorini) prima in angolo fra Corso Fanti e Via Ciro Menotti e inseguito sempre in angolo fra Corso Fanti e Via Andrea Costa; merita un cameo per la sbrigatività e la bravura nel mestiere, un po' ruvido di modi, ma sempre alla mano e gran simpaticone a conoscerlo; vendeva anche i Solex, bislacchi ciclomotori francesi col motore sotto il manubrio.



Il Solex, il bizzarro motorino francese
che da noi ebbe un discreto successo negli anni '70 , soprattutto fra le ragazze
(fosse stato per me, lo avrei segato in due molto volentieri)

00



1975 Romano Bulgarelli al mercato a Carpi.

Romano Bulgarelli col suo furgoncino a gas metano stracolmo frequentò fino agli anni '80. Vendeva ogni genere di ricambi e accessori per bici, motorini e auto. *Al gh iva de tutt !!* (Aveva di tutto!). Ma sinceramente non ho mai capito come potesse portare in giro tante cose e soprattutto ... trovare dove fossero intanate. Un personaggio molto divertente di imbonitore che al mercato sapeva fare spettacolo e suscitare simpatia, col risultato di avere tanti clienti di città e di campagna.



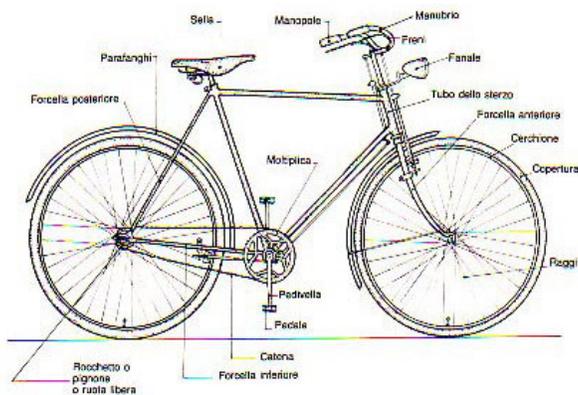
1986 - Romano Bulgarelli ancora una volta in Piazza un sabato mattina con la sua merce

0

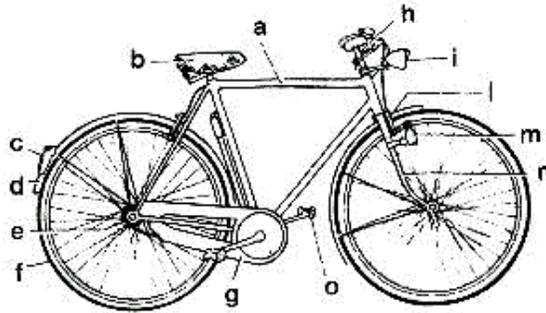


1918 - Ultimi mesi di guerra - Un gruppo di bersagliers in bicicletta sosta in Piazzale Ramazzini. Alcuni monelli non resistono dallo scuriosare. Dietro si nota la chiesa di San Francesco

Nomenclature e modi di dire in dialetto



Ecco un corposo, ma incompleto, elenco di parole e di termini tecnici in dialetto che si usano (o si usavano) in una bottega di bici, di motorini e di moto. Il dialetto in questi campi artigianali si avvale sia di antiche parole, quanto di empiriche traduzioni dei più moderni termini tecnici. Un'ennesima prova che il dialetto, per adesso, non muore, ma cambia e si trasforma in continuazione.



Bicicletta: (a) telaio, (b) sellino, (c) fanale posteriore, (d) parafango, (e) mozzo, (f) pneumatico, (g) carter, (h) manubrio, (i) fanale, (l) freno, (m) dinamo, (n) forcella, (o) pedale.

La bicicletta e le sue parti principali

Biici da òmm, da dònna, da ragasóol, da putèin, biici sportiiva, da viàas, da forastrèeda, americaana, grasièela, da cuursa, 'na Bianchi néegra; la camradaaria (o comerdaaria, o camerdaaria) e al sò cuprulèin, 'na pèesa, la róoda, imbastiir 'na róoda, centrèer 'na róoda s-centrèeda, i levacopertòun, la ciavètta dla pedivèela, al pedèel o i pedée, al pèeren, al campanèin, al campanèin a raganèela, la trumbètta, al manùberio (al manòberio al pòol èsser quèll da turisimo, sportiiv, da cuursa, da muntan bàich, tradisionèel cun al manòopli èd bacheliiite o dritt a la Siobòoia, ciamèe "a la condorino"), al canòot dla sèela, al canòot dal fursèeli, la sèela taièeda pèr la pròostata, al coprisèela, la salètta, la réeda iridata (a fili elastici a 7 colori) pèr la róoda dedrée sèelva véesta dal dònni, la gòmma piina, al paalmer e al cupertunèin, al rudlèini pèr al biici da ragasóol, sbusiir 'na róoda, a s è ròtt un raag', 'na gròosa (un pacchetto completo) èd raag', i nipples, al séerc', al serciòun, al mòos, fèer su 'na róoda (intrecciare i raggi nel cerchio), al tlèer, al tuub dal tlèer, la caana, la fursèela, la pipètta dal stèers, sfèeri e sfirèin, la boraacia (o la buraciina) e al portaboraacia, al stèmma e la mèerca, al muvimèint centrèel dla biici, al parafàangh davaanti e quèll dedrée, al fanèel, la lampadèina brusèeda (e mià "la pirètta"... ch l'è quèlla dal lampadarii!), la gèmma catarifrangiiinta, al dinamo (rigorosamente al maschile), la sèssta, al sestlèin e al sestlòun, al bóorsi laterèeli, la burslèina di atrèss, al bursinèin sòtt a la sèela, la róoda libbra, la róoda fissa, al fréeno còuntra pedèel, l'impulèina da l ooli, la cadèina sècca o murciinta, al caarter, 'na gòmma piina, la pòumpa a maan da infieer, al luchètt, la ciavaduura e la sò cèeva, al portapàach, al manòopli d òos o d plasticòuna, la luus davaanti e dedrée, al ruchètt, al pignòun, i rudlèin, al platò, al caambi Simano e Campagnolo, la levètta dal caambi, al regisster, al deragliadóor, i fréeno, i paatin di fréeno, al léevi e al piinsi di fréeno, al fiil di fréeno, al bachètti di fréeno, al cavalètt laterèel dla biici, sèint mò chè! che pedalèeda ladèina! la va da pèr lée!

Cosa sono *'na viida smalediida* (o *stramalediida*) o un *dèed smaleed*? Quando ha la testa della vite è mangiata o rovinata da interventi di inesperti o da troppi smontaggi e rimontaggi. Oppure quando il dado è mangiato (*smagnèe*) esternamente e la chiave non fa più presa.

La già citata *viida spanèeda* si ha quando il filetto è rovinato; la parola deriva da un sinonimo di filetto: l'elicoide si può anche chiamare "**pane**" o "verme".

Marco Giovanardi specifica che per spannato si intende una filettatura con la spirale usurata o danneggiata, sia del maschio (vite) sia della femmina (foro filettato). Per riparare il foro filettato è necessaria una delicata operazione di rifelettatura a D. maggiore con passo "helicoil"; si procede con l'inserimento dell'elicoil stesso (filetto in acciaio inox a mò di molla) che sostituisce e reintegra quello originale ormai rovinato. Un *lavuràas!* Se invece è spannata la vite (maschio) ... *la s butta via e a s in tóos 'n'èetra nóova!* (si butta via e se ne prende una nuova!)

Renato Cucconi segnala che, se c'è lo spazio, si può tamponare, si fora, poi si rifeletta dello stesso passo e diametro della vite originale, poiché cambiare diametro con la nuova vite può creare altri e più gravi problemi.



Anni '30 – Vezzosa *impulèina* da *l'òoli pèr bici DEI*,
è in ottone completo di tappo avvitabile



Anni '60 - '70 - Manubrio dritto alla condorino per bici sportive col cambio

La Sèera ... sfida all'impossibile

La Sèera (Serramazzoni), ridente località del nostro Appennino modenese, 791 metri sul livello del mare, è sempre stata per noi carpigiani una meta per famigliole nelle domeniche d'estate per guadagnare un po' di fresco, un punto di arrivo, un luogo e un traguardo per concretizzare le più svariate sfide in bici, in moto, in auto.



Stemma del Comune di Serramazzoni

Un numero magico, il 18, ha da sempre caratterizzato la distanza che ci separa (con i vecchi percorsi stradali) da Serra: 18 km da Carpi a Modena, altrettanti da Modena a Maranello (fine pianura), idem da Maranello (inizio salita) alla Serra.

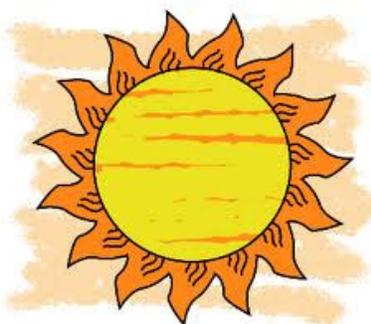
Un po' come il numero 54 che sono i chilometri che ci dividevano da Bologna, Mantova e Parma, prima delle varie superstrade.

Nelle righe che seguono racconteremo una di queste sfide epiche, attraverso la viva testimonianza del protagonista, ancora una volta il nostro eclettico ciclista Graziano Forghieri.

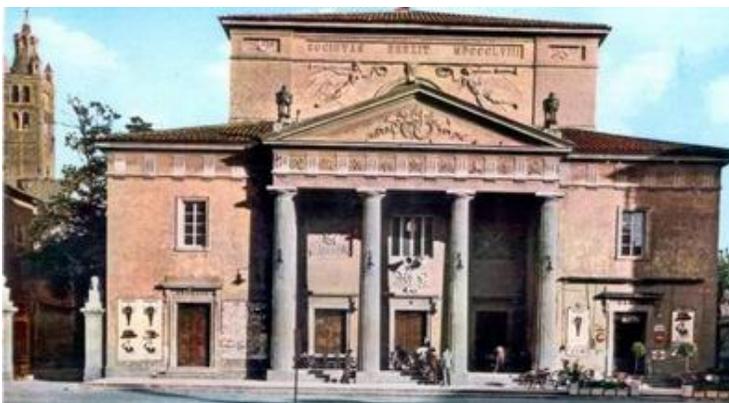


1981 Graziano Forghieri

Era il 29 luglio del 1981; un caldone sostenuto e umido si era impadronito di Carpi e della Pianura Padana *cun un sòfoch tremènd e treintòot grèed a l'ombra.*



Mia moglie era fuori Carpi per assistere sua madre che non stava bene. Pranzo velocemente e raggiugo la tradizionale sede ufficiale di quegli anni della nostra eterogenea compagnia: il Caffè Teatro di Vittorio Garzon *in piàasa.*



Il Caffè Teatro di Vittorio Garzon sulla destra

Quando arrivo, alle due meno un quarto, sento subito un vociare misto a urla e risate; si stava discutendo su una di quelle questioni puntigliose, ma assolutamente inutili e prive di senso, tipiche di un "bar sport". *La tróoia èd tuuren* (il furbacchione di turno) l'aveva innescata in perfetta malafede per *fèer muntèer su un quelchidùn* (per far montare su qualcuno), con evidente e immediato successo e fattiva partecipazione di pubblico.

C'erano Giò *Placàan*, *Fransòun*, un geometra di Modena di cui oggi mi sfugge il nome, Gelati (Gelo) il socio Barry (Claudio Baraldi) e vari altri avventori.

Il tema era di quelli classici, sul tipo di quanto è lunga la nostra piazza e se si riesce a fare tutto il portico di corsa nel tempo dei 12 rintocchi di mezzanotte *dl arlòoi dal Castèel ...*

Era possibile che uno, non preparato sportivamente, impiegasse meno di due ore in bici nel tragitto tra il cartello stradale di Maranello e quello della Serra?

La discussione ferveva e qualcuno faceva troppo l'asino; io ho fatto un rapido calcolo mentale: "Due ore, 18 km, 9 km all'ora ... *a gh la pòos cavèer* (posso farcela) anche se non sono mai andato in bici da corsa e soprattutto in salita."

A quel punto proclamo solennemente: "*A gh vaagh mè a la Sèera! E a stàagh èeinter al dóo óori!* (Ci vado io a Serra e starò dentro alle due ore!)" Qualche risolino e sbuffi increduli accolsero la mia sfida. "Scommetto 50 mila lire! *Adèesa a vdòmm chi mòunta su!* (Adesso vediamo chi monta su!)" continuai per dare concretezza alla sfida.



La banconota da 50.000 lire dell'epoca

Gelati che era fra i più scettici e accetta subito di buon grado la scommessa, convinto di vincere facilmente.

Detto e fatto ... si organizza la cosa: un furgone per la bici, un corteo di auto per gli spettatori.

Vado in negozio, *a despìcch* (prendo giù) *'na Mondial nóova*, con il cambio, i pedali con la cinghia e *al manubbrio da cuursa*.



A infii al gòmmi e a cargòmm la biici seinsa gnaanch impiniir d aaqua la boraacia.

Il corteo arriva a Maranello verso le tre, *còn un calóor ... un calóor ... ch a s cherpèeva e ch al fèeva gniir a méeno al fièe* (un calore così forte che faceva crepare e venire a meno il fiato).

Smonto la bici e mi preparo; sono vestito in maglino bianco e jeans, un abbigliamento assolutamente inadeguato; intanto il geometra si approvvigiona di una bottiglia di acqua che si rivelerà provvidenziale. Era tale la foga della sfida che non avevo nemmeno pensato a questi dettagli importantissimi.

Monto e parto, ma dopo pochi metri mi accorgo che la bici non va ... è durissima ... come frenata. Scendo e controllo i freni che non sono bloccati ... tutto regolare! Finché uno degli amici *al m siiga in 'n'urèccia: "óo! umòun ... l'è la saliida! Dàai mò! Adèesa a gh è da cucèer!* (Oh! Carissimo ... è la salita! Adesso c'è da spingere)"

Intàant Géelo al m è dedrée, al me guèerda e al ridd (mi è di dietro, mi guarda e ride compiaciuto e con aria canzonatoria).

In effetti non avevo mai fatto una strada di montagna.

Mi faccio forza e riparto. E' terribile! *A pèer ch a m se s-ciànca al cóor* (sembra che mi si spezzi il cuore). Un po' sui pedali e un po' a piedi, per riprendere fiato, però procedo.

Il furgone e le auto mi seguono in processione, fra sghignazzi, urla, esortazioni.

Intanto Gelati *al m è dedrée cun la sò maachina* e guarda e ride.



Il sole picchia forte! Fortissimo!

Accecante.

Il geometra a un certo punto mi fa togliere la maglino, la imbibisce d'acqua e me la fa mettere in testa come un turbante da indiano; l'aspetto è semplicemente penoso, ma nonostante l'incontenibile derisione dei presenti che mi burlano senza pietà, il refrigerio c'è, anche se presto la scottina mi divorerà.



Gelati al m è sèmmper dedrée a ridder.

Fatti pochi chilometri, sulla mia destra vedo due anziani coniugi che stanno lavorando all'orto della loro casa.

La signora osserva divertita la mia bizzarra figura da indiano. Io le chiedo: *"A gh caala ancòrra dimònddi a la Sèera?* (Mancano molti chilometri alla Serra?)" Lei mi sorride e mi risponde con una pietosa bugia: *"Al più al l à già faat! E fra un pò a gh è aanch al piàani èd Monsambàan! Mò ée la 'na scumissa?"* mi domanda. *"Sè!"* rispondo io, ansimando. *E lé: " óo ... a n in paasa tutt i dè!"* (Il più lo avete già percorso e poi fra un po' c'è un tratto di

falso piano - Ma è una scommessa? -Sì! – Ne passano spesso nella stessa situazione).

Riprendo a pedalare, ma *dal piàani mè a nn ò mià vissti, pèr mè l'éera sèmmper saliida* (ma il tratto in piano non l'ho mai visto, per me era sempre salita).

La carovana delle auto, visto che intralcia il traffico, decide di precedermi e aspettarmi a la *Funtanèina*. Una località con ristorante e un vasto spiazzo poco distante da Serramazzoni.

Il luogo è meta di motociclisti, ciclisti e famiglie in auto, dove ci si ferma per *arsurèeres* (rinfrancarsi con una breve pausa dopo una fatica); una fontana con acqua fresca è sempre pronta a dissetare il pellegrino di turno.

Gelati *al m è dedrée*, osserva e ride.

Si guarda bene dal seguire gli altri e *al m rèesta tachèe al cuul* (mi resta attaccato dietro), perché non mi possa agganciare a un eventuale camioncino della frutta di passaggio.

Dopo l'ennesima curva, scorgo da lontano la Fontanina; raccolgo tutte le forze, tutte le energie rimaste e, sorridendo, passo davanti con simulata disinvoltura ai miei amici che si sbracciano e lanciano urla di sostegno. La gente guarda la scena stupita, chiedendosi: "*Mò chi ée l po' lelò?! Al campìoun d Italia?*" (Ma chi è costui? Il campione d'Italia?)"



La Fontanina nel 2011 in inverno - sulla sn la curva della caduta

Appena passato lo spiazzo e il ristorante, arriva subito un curvone sulla sinistra che mi nasconde alla loro vista. Ne voglio approfittare per scendere a piedi e prendere fiato ... *a suun distrutt ... desfàat ... a nn in pòos più! A suun mòort! Ch a gh vèggna n asidèint a la Sèera, a chi la invintèeda, al Cafè Teatro e a mè ch a suun muntèe su in sta scumissa dal caas!* (Maledico questo e quello e mi maledico io stesso per aver accettato tale ardita scommessa!).

La stanchezza è tale che non riesco a sganciare il pedale e cado rovinosamente e clamorosamente con tutta la bici direttamente *dèinter ind al fòos*.

A suun disprèe e avilli. "E' la fine!! *A m tòcca dèer èggh a l'éelta, a mucc'!*" (Sono disperato e avvilito e ormai penso di rinunciare) rimugino con immensa amarezza.

Intanto Gelati *al m è dedrée* e guarda e ride.

Mentre faticosamente mi rialzo, *a léev su i òoc'* (alzo gli occhi) e ho la visione di non so quale indicazione stradale che mi dice "**Serramazzoni km 3,8**". *A guèerd l arlóoi ... a gh caala ancòrra 40 minùut al dóo óori* (Guardo l'orologio e constato che mancano ancora 40 minuti allo scadere delle due ore).

Penso: "*Dio bòun! A vaagh su aanch cun agl'unng!*" (Caspiterina! Vado anche a costo di trascinarci su con le unghie!)

Intanto Gelati *al m è dedrée, mò però al ridd già un pòò méeno.*

E difatti arrivo al cartello di Serramazzoni con circa un quarto d'ora di buono.



La soddisfazione è davvero tanta, *a m viin quèesi da piànser*, e le urla strepitanti dei carpigiani accompagnano il taglio trionfale dell'agognato traguardo.

Ci fermiamo subito a destra in un bar ristorante su lunghe palafitte.

Cerco di recuperare qualche forza e di bere.

Arriva Gelati e gli dico: "*Mò cum ée la che adèesa te n ridd più? T è pasèe la ridaróola?*" (Ma come mai adesso non ridi più? Ti è passata la ridarella?)"

Lui per tutta risposta ... "**pafff**" ... mi sbatte nervosamente sul tavolo la banconota.



Verso della banconota da 50.000 lire dell'epoca

Io gli faccio: "*Mò alóra te nn è mià capii! Mè a n l ò mià faat pèr i sòold! Stasiira* con questo cinquantino festeggiamo al Caffè Teatro! (Ma allora non hai capito che non era per i soldi, ma per una questione di principio!)"

Quella sera c'erano tutti per celebrare la sudata vittoria, mancava solo uno. Indovinate voi chi era?

Io come mai non ero presente alla storica vicenda? Semplice! Ero a Misano Brasile al mare con la mia famiglia e tornai solo il giorno dopo, il 30 luglio, per ricevere tutti gli echi ancora vivissimi della vicenda.

Una storia che in tutti questi anni ho sentito raccontare da Graziano, sempre con grande partecipazione e passione, almeno 1.000 volte, in una

affabulante progressione filmico - verbale che gli è tipica nel racconto delle cose, tanto che mi pare di esserci stato anche io quel pomeriggio infuocato alla Serra.

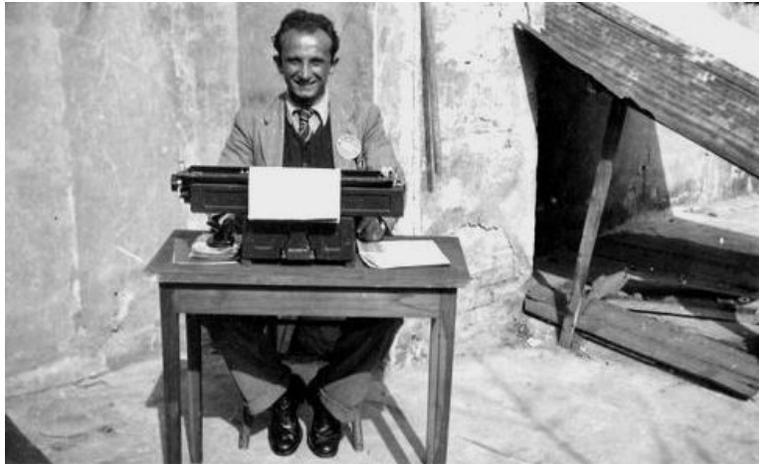
Ruggero, il ciclista della Marelli

Ruggero Bulgarelli (1917-1982), padre di Anna, era uomo di fiducia della Filiale della Magneti Marelli di Carpi.



1940 ca La Filiale della Magneti Marelli a Carpi

Lo stabilimento sorgeva in angolo fra le strade attuali Viale Dallay e Via Ariosto, prima di essere assorbito da una politica edilizia sensibile solo alla volumetria; l'importante ditta nazionale era approdata a Carpi nel 1939 grazie al geniale concittadino Vico D'Incerti e come sede subentrò nello stabilimento dei Menotti dove si lavorava il truciolo, presente nella nostra città già dai primi del '900.

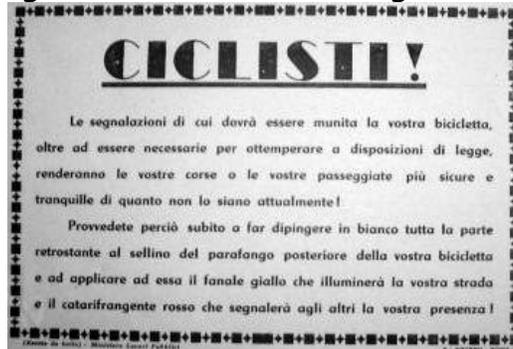




1944 In queste due immagini vediamo Ruggero Bulgarelli al lavoro alla Marelli di Carpi
Sul bavero della giacca fa bella mostra di sé lo stemma in metallo della ditta
Negli anni di guerra della Repubblica Sociale 1943-45 le comunicazioni e i trasporti erano molto precari e per la Marelli di Carpi era necessario avere un collegamento abbastanza frequente con la sede centrale di Milano. Così Ruggero fu chiamato al compito di corriere, una mansione delicata e complessa, che ai nostri giorni appare piuttosto ardua e faticosa. Uno dei suoi compiti era quello di tenere i collegamenti fra le due sedi in ... **bicicletta**, recapitando documenti, progetti di pezzi meccanici e quant'altro si poteva portare con un semplice mezzo a due ruote. Aveva un illustre collega, di buona gamba, che svolgeva le sue stesse mansioni: il carpigiano Achille Grandi, che era stato campione mondiale di ciclismo dilettanti a Budapest nel 1928. La distanza fra le città è di circa 170 km, con strade messe in una qualche maniera e pericoli di guerra costanti. Ma ... *piov, néev o timpèsta* (che piovesse, nevicasse o tempestasse), Ruggero, almeno due volte alla settimana, partiva alla mattina prestissimo, percorreva la Via Emilia e impiegava circa una mezza giornata per arrivare; idem il giorno successivo per tornare, effettuando il percorso inverso recando con sé con la corrispondenza di Milano per Carpi.

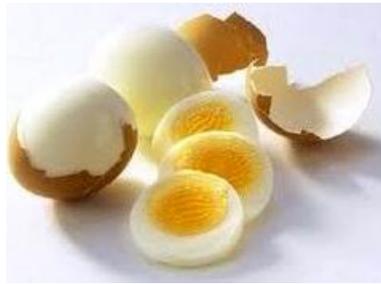


Usava una robusta bici dell'epoca, una Maino, attrezzata di borse e di quanto necessario per le riparazioni d'urgenza lungo la strada. Il parafango dietro era pitturato di bianco per segnalare la propria presenza e rispondere agli obblighi dell'oscuramento di guerra in vigore dal 1940.



Obbligo del parafango dietro bianco

In più si portava pane, uova sode, ecc ... per sostenersi durante il lungo viaggio e qualcosa da bere; per il resto avrebbe provveduto al meglio lungo la strada. " *'Sa vóo t ch a sia? Cun vèint óov a s va e s a s viin*" Era solito dire scherzando. (Cosa vuoi che sia? Basta mangiare venti uova sode e si va e si torna)



L'Italia del nord era occupata dai tedeschi e anche solo girare in bicicletta non era cosa semplice e i controlli lungo la strada erano frequenti. Addirittura a Carpi dopo alcune azioni di partigiani era anche vietato girare in bicicletta. Ecco di seguito i famosi manifesti del divieto di circolazione per le bici del 1944 e 45, sono ancora vivi nella memoria della gente per la loro assurdità.

GUARDIA NAZIONALE REPUBBLICA

Legione Territoriale dei Carabinieri di Bologna

TENENZA DI CARPI

Divieto Circolazione Biciclette

Il Comando della Tenenza G.N.R. (Tendenza carabinieri) di Carpi è autorizzato a rilasciare speciali permessi a quelle persone che per imprescindibili ragioni professionali o di lavoro avessero necessità di circolare in bicicletta durante le ore stabilite per l'oscuramento.

I permessi saranno rilasciati dietro richiesta scritta dei datori di lavoro i quali dovranno trasmettere l'elenco dei dipendenti che necessitano dei permessi di circolazione dichiarando di assumere la responsabilità della richiesta e di rendersi garanti delle persone per le quali si chiedono i permessi.

Le richieste dei professionisti, artigiani ecc. dovranno essere effettuate dagli organi di categoria da cui dipendono gli interessati con le stesse dichiarazioni di cui al capo precedente.

Eventuali altri permessi a singoli cittadini, sempre per ragioni imprescindibili di necessità, potranno essere rilasciati volta per volta.

I permessi dovranno contenere gli estremi relativi al documento di identità con fotografia di cui il titolare è in possesso e portare il timbro, la data del rilascio, la qualifica e la firma in chiaro di chi li rilascia.

La durata del permesso non dovrà superare i tre mesi e sempre sarà limitata al periodo di tempo per il quale il titolare ha imprescindibili necessità di circolare in bicicletta durante l'oscuramento.

Le ditte, gli enti, i datori di lavoro, sono tenuti a restituire il permesso di circolazione nel caso che venisse a cessare la causa per cui fu concesso.

Tutti coloro che non hanno sistemato la loro posizione militare non potranno avere alcun permesso.

Carpi, 18 Febbraio 1944 - XXII

IL CAPITANO COMANDANTE
Giuseppe Laudani

COMUNE DI CARPI

D'ordine del Comando Germanico (Ortskommandantur), da oggi:

1. - il Coprituoco ha inizio alle ore 18,30 e termina alle ore 6,30 del mattino;
2. - è **proibito** a tutta la popolazione maschile e femminile del Comune - Ville comprese:
 - a) **di portare il mantello (tabarro);**
 - b) **di portare giacche a vento;**
 - c) **di portare pastrani sulle spalle;**
3. - è proibito **tenere le mani in tasca;**
4. - è proibito inoltre, **per tutti indistintamente, circolare in bicicletta**, anche durante il giorno.

Coloro che per ragioni di servizio e di lavoro saranno autorizzati a circolare dovranno tenere il manubrio con tutte e due le mani.

I ciclisti non potranno circolare che a una distanza minima di 50 metri l'uno dall'altro.

I civili con permesso, all'**alt** delle pattuglie debbono fermarsi, smontare dalla bicicletta e fare **mani in alto**; comunque **nessuno** può circolare in Città.

Da oggi tutti i permessi rilasciati non hanno alcun valore. Si intendono revocati.

A chi non si atterrà alle sopradette disposizioni verrà sparato senza preavviso.

La richiesta di autorizzazione a circolare in bicicletta dovrà essere rivolta per iscritto al Municipio, con le seguenti indicazioni:

nome, cognome, paternità, professione, residenza, numero della carta di identità, strada da percorrere e **motivo**.

L'autorizzazione stessa verrà rilasciata soltanto **a giudizio** del Comando Germanico.

Carpi, 16 Febbraio 1945-XXIII

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO
BONACORSI

Dunque, per poter circolare in bici, anche per conto di una ditta con specifica produzione di guerra, Bulgarelli aveva dovuto farsi rilasciare, su richiesta della Marelli, uno speciale lascia passare dal Comando Tedesco a Bologna; un documento che doveva sempre portare con sé assieme alla carta di identità.



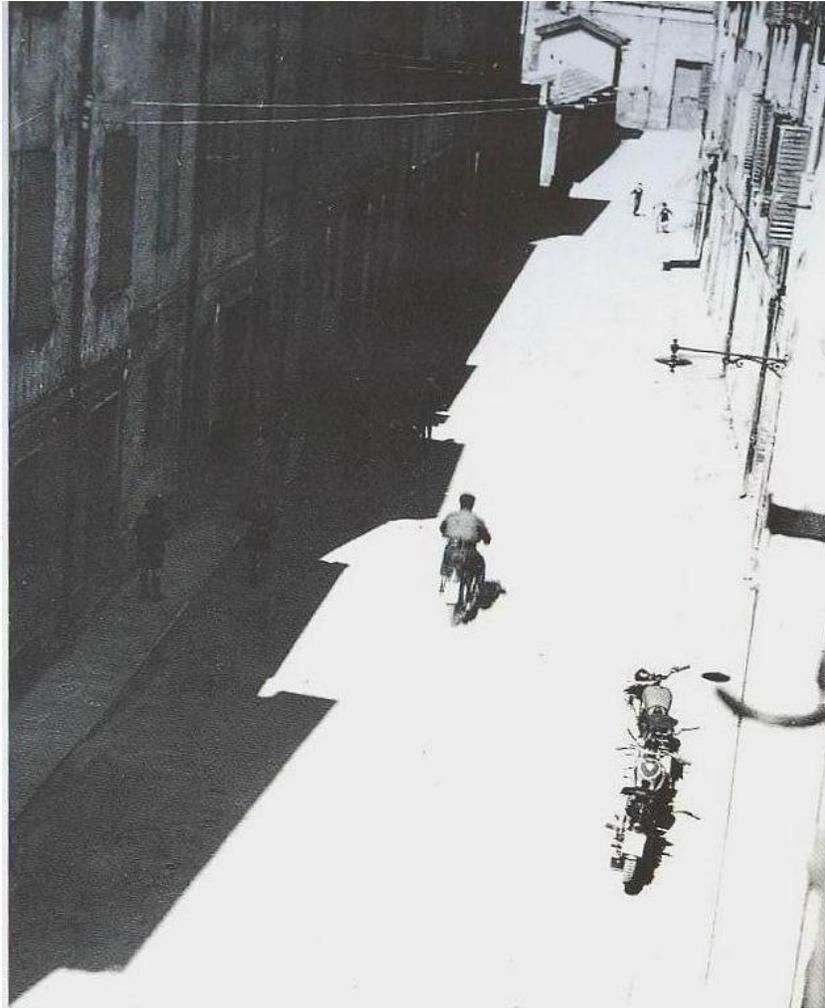
(Proprietà della figlia Anna Bulgarelli)

Ecco una foto che riproduce l'originale del raro certificato rilasciato a Ruggiero Bulgarelli con il quale si dichiarava la sua appartenenza alla Marelli con compiti di collegamento da usarsi come lasciapassare (andata e ritorno da Carpi a Milano), redatto e firmato il 2 ottobre del 1944 del Comando Tedesco per gli armamenti e la produzione bellica di Bologna.

Il permesso conteneva precise indicazioni e limitazioni.

"Il lasciapassare in buona sostanza dice che il Sig. Bulgarelli Ruggiero fa parte del personale di collegamento tra la Sede centrale della Magneti Marelli a Milano e la Filiale di Carpi. Gli viene permesso l'uso di una bicicletta vista la persistente difficoltà di effettuare viaggi e che essa a causa della sua mansione non può essere requisita. Il Sig. Bulgarelli non può essere utilizzato per nessuna altra mansione. Il documento vale solamente se accompagnato con il documento di identità del Bulgarelli stesso. (Traduzione di Andreas Voigt-La Spina e di Willer Varini)"

Via via che i mesi passavano i viaggi diventavano sempre più difficili e pericolosi; ad ogni rumore sospetto di truppe tedesche in movimento o aerei, Ruggiero era svelto a buttarsi con tutta la bici in un fossato o a nascondersi in qualche riparo.



Anni '40 - Surreale immagine di Via Giordano Bruno (Tèeranòova o L'Ultma),
dove abitava Ruggero Bulgarelli a destra, a circa a metà altezza nella foto
- notare le tre moto e in fondo la vista di San Rocco

Era molto preoccupato quando, poco prima dell'alba di domenica 22 aprile, era partito da Carpi; l'incertezza e la paura attanagliava il cuore della gente, dopo quattro anni di guerra e due di occupazione.

Lunedì 23 aprile era ripartito di buon'ora da Milano per rientrare, nella borsa pochi documenti, quasi un giro a vuoto. Pedalava più veloce del solito, quasi avesse un presentimento ... Lodi, il Po coi posti di blocco, Piacenza, Parma ... via, via verso casa. Quando di pomeriggio nei pressi di Reggio Emilia vide da lontano da sud sopraggiungere una colonna di camion pieni di soldati.

" **I Tedeschi!! Ancòrra! Ch a gh vèggna 'n asidèint!** pensò subito col cuore in gola. Smontò lesto della fida bicicletta e ... (lo avrebbe poi raccontato mille volte) poi: "**Vvvvmmm ... Sò ind al fòos!**" (si buttò nel primo fosso disponibile fra il verde e le sterpaglie, lontano dalla strada).

VRrrrr Rrrrr ... VRrrrr Rrrrr ... La colonna lentamente si avvicinava e finalmente arrivò alla sua altezza. Il nostro, *pèr vèdder 'sa sucediiva, cun la*

tèesta apèina apèina fóora (per vedere cosa succedeva, con la testa che si era sporto il minimo indispensabile). *Cun sóol 'n ucìin pèr dèd fóora* (con un occhietto fuori dal ciglio dell'arginello), sbirciò con prudenza i mezzi in movimento e a un certo punto, osservando e ri-osservando la faccia di uno dei soldati, esclamò esterrefatto e sbalordito:

"Zio bòn ! Mò l è néegher!" (ma è nero!).

Erano arrivati gli americani! Sé Dio vóo!

Vista la zona, potevano essere gli uomini della 92° divisione Buffalo, che stava liberando Reggio Emilia e che operava nella zona del Serchio, oppure la 34° divisione che operava nel modenese. Difficile oggi stabilire con precisione.



Immagini d'epoca esemplificative



22 aprile 1945 ore 17-18, nei pressi dello stadio,
il primo carro armato Sherman USA entra a Carpi

COMITATO DI LIBERAZIONE NAZIONALE

POPOLO DI CARPI!

L'ora della Liberazione è giunta!
L'ora attesa dopo cinque anni duri di lotta, di martirio, di sacrifici e di rovine, quali mai si verificarono nella Storia, è stata superata.
Le belve nazi-fasciste sono disperse e saranno distrutte per sempre.
Rendiamo i dovuti onori ai popoli liberi di tutto il mondo che sono venuti in nostro soccorso, ai Volontari della Libertà, i Partigiani, alla tenace volontà di tutto il popolo, uomini e donne, che con coraggio ha perseverato sulla via del sacrificio e della vittoria.

Cittadini!

Esultiamo, perchè da oggi inizia la nostra rinascita, la nostra Libertà: un'era di pace, di lavoro, di progresso, che la follia fascista aveva allontanato!
Ma non dimentichiamo e commemoriamo i nostri gloriosi fratelli Caduti!

Carpijani!

La Democrazia, il Governo di tutto il popolo, aprirà la strada al nostro migliore avvenire.
Puniti i corrotti, eriminali nazi-fascisti, si impone una linea morale severa, una volontà di lavoro assoluta in tutti, quella concordia e fratellanza, senza le quali nuove ansie e nuovi dolori ci prepareremo con le nostre stesse mani!
Tutti i Partiti Democratici si uniscono a questo scopo.

AL LAVORO!

Per la ricostruzione d'Italia, per la pace e il benessere del popolo

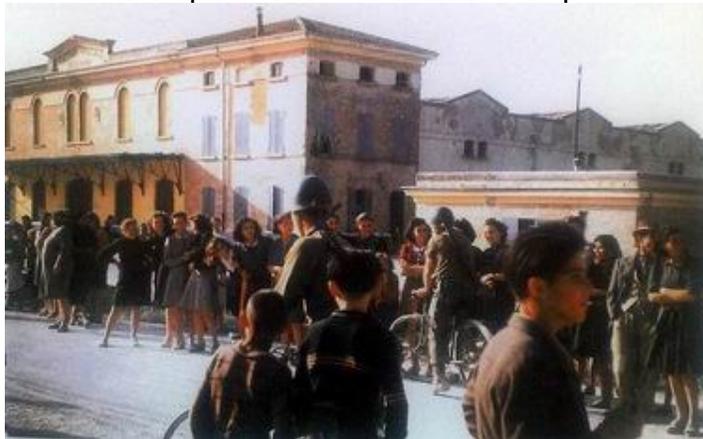
W L'ITALIA LIBERA!

23 Aprile 1945

IL PRESIDENTE
DEL C. L. N. DI ZONA
EMILIO CABASSI (Pravato)

PIETRO AMANI (Vienna) - FRANCO BENASSI (Giolio) - ERMANNO CARLETTI (Giorgio) - CIAMASSI ALBERTO (Ovando) - EGLE MESCHIARI (Vittoria) - ALFREDO SACCHI (Aido) - STERNIERI MISALE (Bologna)

23 aprile 1945 Liberazione di Carpi





22 aprile 1945 - Sozzigalli arrivo soldati americani foto di Cruz Rios-
In un curioso particolare si nota un G.I., su una bici italiana presa chissà dove,
che parla con tre fanciulle limidesi sorridenti e ammirate.

Stòorii èd biici

Con i contributi di Gianfranco Imbeni, Attilio Sacchetti, Luciana Tosi,
Luciana Nora, Dante Colli e Davide Cattini.

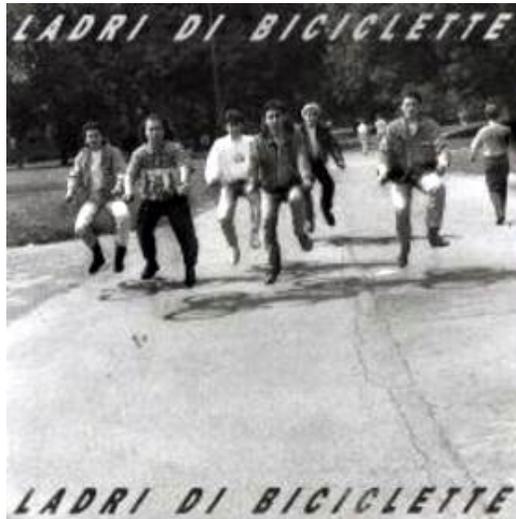
Gente in bicicletta

Gian Franco Imbeni

aprile 1999

Publicazione speciale per Carpinfiore

Quando tutto tace e la città é deserta - come accade anche in "prima serata" di questi tempi - é difficile isolare uno scorcio urbano che non sia come vivificato dalla presenza muta di una bicicletta. Appoggiate a un muro o a una colonna di portico, più raramente nelle rastrelliere predisposte dal Comune (quasi per un residuo di disubbidienza anarchica) stanno lì, quelle che un tempo chiamavamo i "cavalli d'acciaio", e sembrano suggerirci le loro più strane microstorie. Ci sono a Carpi dei mariti infedeli che nottetempo, per confondere le proprie tracce, parcheggiano l'auto e proseguono in bicicletta i percorsi dell'adulterio : "cherchez le cycle " verrebbe da suggerire in quei casi alle mogli tradite. Biciclette che stazionano per giorni, incatenate, inchiodate, assicurate a un palo. "Ladri di biciclette" fu la ragione sociale di un gruppo di canzonettisti carpensi.



1989 - Il cd di esordio dell'ottimo gruppo carpigiano I Ladri di Biciclette
Il gruppo rimase in attività dagli '80 agli anni '90. I suoi componenti quasi tutti originari di Carpi, furono Paolo Belli (voce, 1984-1991), Enrico Prandi (tastiere), Andrea Gandolfi (sassofono), Cesare Barbi (batteria), Massimo Ori (basso), Enrico Guastalla (tromba), Massimo Morselli (trombone), Daniele Bagni (basso), Raffaele Chiatto (chitarra), Corrado Terzi (sax tenore), Beppe Cavani (sax contralto), Nick Norman (voce), John Norman (basso), Giordano Gambogi (voce), Paolo Torelli (chitarra), Paolo Gialdi (basso).

Le bici degli immigrati hanno spesso i tubolari sgonfi o la sella un po' di traverso e sono tutte fuori moda (le "americane " a doppia canna curva o le vecchie "graziella").



*La **Graziella** fu una **bicicletta pieghevole prodotta a partire dal 1964 dalla fabbrica Teodoro Carnielli di Vittorio Veneto**. Divenne molto popolare in Italia, situandosi fra le icone del made in Italy degli anni '60. La commercializzazione della Graziella ORO, pubblicizzata come "la Rolls Royce di Brigitte Bardot", contribuì in maniera decisiva a rivoluzionare la percezione comune della bicicletta, che fino agli anni '50 era considerata solo come attrezzatura sportiva o come mezzo di trasporto "povero", e che negli anni del boom economico divenne invece uno "status symbol" della nuova gioventù benestante. Era strutturata senza canna orizzontale, con cerniera centrale, piccole ruote, sella e manubrio smontabili. Nel 1971 subì un restyling in cui venne aumentato il diametro delle ruote e furono aggiunti particolari come il portapacchi in tinta.*

Il nordafricano spesso impara qui a usare le bici, procede lento e con circospezione, il busto eretto e lo sguardo fisso davanti a sé per non traballare. Ben diverse le "macchine" (nome affettuoso che fa il paio con le "becane" dei francesi) degli indigeni ricchi, eleganti o massicce e comunque sempre soprattutto rispetto alle reali minime funzioni, al pari dei mastodontici fuoristrada a quattro ruote motrici esibiti perché costano e "bevono" molto. Anche la bici è dunque diventata uno status-symbol, ma non è stato sempre così. Un cronaca locale arguto e documentato, Attilio Sacchetti, le attribuisce addirittura la funzione di storica "cerniera tra città e campagna": il mondo contadino era chiuso in se stesso e nelle proprie tradizioni; chi rompe questo isolamento secolare fu la bicicletta ("Due ruote

nella storia" sul settimanale "Voce" poi in "Carpi, una volta", Modena, Mucchi, 1998, riportato subito dopo).

Adesso, ai pigri, agli acciaccati, la bicicletta riduce notevolmente lo sforzo fisico: molti anziani non camminano quasi più però pedalano seppure con lentezza, talvolta con pericolo per sé e per gli altri, coprendo le distanze tra la periferie e la piazza e risparmiando i fiati tossicosi.

In attesa dell'età canonica per la patente d'auto, molti ragazzi e ragazze invece sfrecciano slalomando tra pedoni e ostacoli vari a cavallo di bicicli di solito di colore nero (di sottomarca per lo più, economico e finto-solido) tutti omologati al maschile, quindi con la canna "da uomo": non ci sono più cosce da non mostrare, ormai. Stanno scomparendo le biciclette da donna (e da prete) in una con la dismissione della lunga veste talare e, per le femmine, di ogni senso di finto pudore e di malizia. La bicicletta è anche sempre meno un mezzo di trasporto: dei famosi pacchi di lana e di maglie oppure, sull'apposto "camolino" attaccato al fondo della sella, di merci varie come fu fino a un paio di decenni fa. Quei carretti li produsse per primo a Carpi un immaginoso meccanico del dopoguerra saldando tra loro gli scarti di tubo della riemergente industria del tondino, a scapito della resistenza ai pesi. C'era chi trasportava fino a Milano a forza di pedali i prodotti dell'industria locale: Milano, meta sognata e sbocco di ogni nostra creatività, dal cappello di paglia alla maglieria, fino ai tentativi attualissimi di venire ammessi nei salotti dell'alta moda! La bicicletta, dunque, insiste e si perpetua dentro i nostri costumi. I veri eccentrici sono quelli che non la usano, alcuni perché convinti che il pedalare "smaga" (come per Dante l'andar di corsa) la dignità della persona, pochi altri perché preferiscono aiutare una circolazione del sangue infingarda con lunghe passeggiate. Una statistica di alcuni anni fa poneva i carpigiani al primo posto tra gli utenti delle due ruote senza motore, primi in Europa, in gara con olandesi e danesi.

Pianura contro pianura, noi oggi usiamo la bicicletta con la stessa assiduità di chi portava il bidone del latte alla cascina, per tragitti corti. Per bisogno e per comodità, certo, ma anche per vizio (per la delizia del podice, il suo vero organo di guida) oppure come alternativa al motorismo esasperato e frustrato dai parcheggi inadeguati. "La bicicletta ha da noi qualcosa del cane, continua compagna ... una volta l'orgoglio di avere una marca rinomata era grande ... adesso la bicicletta più è priva di lucentezza e aggeggi più la si predilige, per dividerne le sue funzioni primordiali". così scriveva Cesare Zavattini in "Straparole" all'inizio del 1961. Amore per l'essenzialità e gusto delle cose autentiche. Ma erano i tempi lontani del primo diffondersi della "pop art" dopo gli equivoci del neorealismo.

Gianfranco Imbeni

**

Attilio Sacchetti nel suo bel libro "Carpi, una volta", (Modena, Mucchi - 1998), si sofferma in modo intelligente e approfondito sul grande ruolo sociale che ebbe la bicicletta a partire dagli anni '20 nelle nostre zone. Una superficie assolutamente piatta, un terreno d'elezione e quindi ideale per spostamenti in bici senza gli sforzi necessari invece in collina o peggio in montagna.

Dopo aver parlato del mondo contadino, delle sue strutture gerarchiche e dell'isolamento che lo divideva da quello cittadino, Sacchetti così prosegue nella sua acuta analisi:

Cerniera fra campagna e città

Un mondo (quello contadino) a parte, dunque, chiuso in se stesso e nelle proprie tradizioni. Chi rompe questo isolamento secolare **fu la bicicletta. Sì, proprio la bicicletta!**

Nel 1956, all'inizio del declino della bicicletta per l'avvento degli scooter, in Italia ne circolavano sette milioni e duecentomila.

Tutti hanno scritto della bicicletta: dal milanese Luigi Vittorio Bertarelli che già nel 1896 la decantava come strumento per sviluppare il turismo, al romagnolo Alfredo Oriani, alle epopee che ne hanno fatto i giornali sportivi, mitizzando i campioni Girardengo, Binda, Guerra, Bartali, Coppi, fino a quelli attuali.

Ma poco si è riflettuto sulla sua funzione sociale, di trasporto, di comunicazione, di allacciamento di conoscenze e amicizie, di realizzo di piccoli traffici, quindi di fattore di osmosi sociale: in una parola, di sviluppo. Queste funzioni ebbero per Carpi un rilievo particolare. Vediamone qualche effetto tralasciando gli aspetti meccanici della bicicletta, le sue evoluzioni, i suoi miglioramenti che qui non interessano.

La bicicletta di cui si parla è quella semplice, spartana, a volte con un solo freno e, per i più raffinati di allora, dotata di un fanale a gas di carburo di calcio (acetilene), perché la dinamo per la bicicletta non era ancora stata inventata (adesso che c'è, nessuno la usa).

Con le due ruote i carpigiani scoprirono pian piano la campagna e il fiume Secchia, andando d'estate a fare i primi bagni, o a Modena senza spendere (lire 3 e 50 centesimi in treno o 5 lire con la corriera di Valenti). In un'ora si arrivava in piazza Sant'Agostino (a piedi ci vogliono cinque ore, provare per credere). Poi pian piano si spinsero più lontano scoprendo le montagne (si fa per dire) andando a Sassuolo o a Maranello e affrontando, i più audaci e robusti, la salita del "taglio" per arrivare a Serramazzoni. Grazie alla bicicletta si poté iniziare la pesca nei canali della appena realizzata Bonifica Parmigiana-Moglia, dalla Lama al Cavone alla Fantozza, non per sport, ma per migliorare il companatico e combinare meglio pranzo e cena.

Con la bicicletta si scoprì pure il nuoto nei canali della Bonifica, tant'è che verso il 1940 fu costruito in località Tre Ponti sul cavo Lama un trampolino di legno per i tuffi con la vigilanza di un bagnino comunale (il primo fu un Galli di corso Roma). Ma soprattutto la bici consentì di accorciare le distanze fra la campagna e la città.

I campagnoli con la bicicletta incominciarono a venire a Carpi più di frequente e, quel che è più importante, vennero a Carpi i gregari della famiglia mezzadrile: i figli, i nipoti, le nuore, i cugini. Sia ben chiaro che nella famiglia vi erano al massimo due biciclette, che venivano usate a turno.



Con la bicicletta trainante un cariolino, si poté trasportare il latte al caseificio, senza la briga perditempo di attaccare il cavallo. In ordine di tempo furono i "rezdòor" gli ultimi ad accettare la bicicletta, perché il cavallo era pur sempre un simbolo di potenza e gli stalli Marino in via Cavallotti e Magnani all'angolo tra le vie De Amicis e Petrarca esercitarono la loro funzione di stallaggio, cioè di deposito del cavallo e del biroccio, fino alla seconda guerra mondiale.

I giovani più intraprendenti della campagna cominciarono a frequentare il cinema (due lire il prezzo di un biglietto in galleria, una quello della platea e mezza per le panche del cinema Fanti) quando nel 1927 passò dal muto al sonoro.

I bicciclisti e i depositi

Un fatto degno di menzione fu il deposito delle biciclette.

Quando venivano a Carpi, i contadini depositavano il loro mezzo alle porte della città e i meccanici da bicicletta esercitavano una triplice attività: venderle, ripararle e custodirle (per una mattina, trenta centesimi). I punti di assistenza più noti degli anni Trenta furono quelli di Alessio Contini (poi divenuto gerente di un servizio di autorimessa) in piazzale Ramazzini e di Gherardo Mattioli a Porta Mantova.

Il desiderio di ogni ragazzo era di avere la bicicletta e i più fortunati (che l'avevano), nel tardo pomeriggio dei giorni d'estate, facevano la "vasca" percorrendo su e giù viale Carducci in separati gruppetti di ragazzi e ragazze.

Naturalmente fu fiorente il commercio delle biciclette e una famiglia di Brescia, i Mainetti, si spinse fino a Carpi per vendere biciclette con la propria marca. Dopo l'ultima guerra tornarono in Lombardia.

La bici e la questione femminile



Primo decennio del 1900 - Una dama sconosciuta con la sua bici, già col telaio da donna; notare l'eleganza del mezzo meccanico, privo della leve dei freni nel manubrio, essendo dotato di contropedale –

Sezione Etnografica del Museo di Carpi da una lastra di Pietro Foresti



1910 ca - Una signora delle nostre zone in una gita "fuori porta"

Un discorso particolare merita l'uso della bicicletta per le donne. Negli anni '20 erano ancora tempi in cui la donna non aveva certo la pari opportunità con l'uomo, ma era maschio-dipendente, sia come figlia che come moglie. In quei tempi in cui la morale corrente era molto rigida gli uomini si opposero all'uso della bici per la donna, adducendo il motivo che quel mezzo di locomozione era immorale, perché la donna che l'usava faceva vedere le gambe. Questo convincimento, che ora fa solo sorridere, era allora molto radicato e fu motivo di contrasti familiari laceranti. Se la bicicletta fu una conquista iniziata negli anni Venti dagli uomini, sicuramente fu conquistata dalle donne con un decennio di ritardo, negli anni Trenta, quando fu industrialmente prodotta quella specifica da donna con la canna ricurva e la grande utilità individuale mitigò l'intransigenza moralistica.



1948 - CARPI
Gara ciclistica per donne, l'arrivo molto sportivo della vincitrice.



1948 - CARPI
Premiazione (con fiori economici) alla vincitrice della gara ciclistica per donne.



*1950 ca - Graziosa signorina in bicicletta.
Ecco un chiaro esempio di quanto asserisce Attilio
Sacchetti nel suo libro qui citato.
La bici fu portatrice di nuove libertà di movimento per le donne,
senza nulla togliere alla loro femminilità ... anzi !*

Biici ... sport popolare

Il ciclismo divenne lo sport più popolare, ancora più del calcio, perché tutti lo conoscevano e lo praticavano: sorsero perciò diversi gruppi di sportivi ciclisti. Il più noto fu la società "Nicolò Biondo" che poté annoverare fra i suoi corridori un campione mondiale dilettanti su strada: Allegro Grandi, bolognese (era nato a S. Pietro in Casale nel 1907) che divenne campione mondiale a Budapest nel 1928. E così Nicolò Biondo fu conosciuto in tutta Italia, mentre la storiografia più seria non ne ha mai provato l'esistenza (anche lo storico Alfonso Prandi lo ignora completamente), come del resto si desume dalla lapide posta in Castello: "Incerto il secolo, la prosapia, l'immagine".

L'acquisto della biici

La realizzazione del desiderio della bicicletta indusse negli anni Trenta tante ragazze di modesta famiglia ad andare in Piemonte (eufemismo per dire quaranta giorni nel vercellese a mondare le piante di riso, immerse nell'acqua per otto-dieci ore al giorno).



L'ambito traguardo di una mondariso

Venivano a casa con un peculio di quattrocento lire e un sacchetto di riso, soddisfacendo subito il loro desiderio di comprare la bicicletta.

Al merchè di pù

L'osmosi tra campagna e città realizzata dalla bicicletta diede risultati economici proprio specifici di Carpi. Nella piazza delle erbe, chiamata piazza Garibaldi, vi era un piccolo mercato al minuto di vendita di animali vivi da cortile e di uova alimentato dai "reggitori". Con la bicicletta il mercato fu alimentato anche dagli altri componenti della famiglia, dalle reggitrici, dalle nuore, dalle figlie, per cui questo mercato tanto si ingrandì da indurre l'amministrazione comunale a costruirne uno apposito in piazzale Ramazzini con una donna "pesatrice" (si chiamava Anita Cavazza^{***}) il cui giudizio era inappellabile.

*****Piccola nota personale di Mauro D'Orazi: Anita era figlia di Adelina Compagnoni, sorella di mio bisnonno materno Quinto (Quintino) Compagnoni, padre di mia nonna Olimpia e a sua volta genitrice di Giuseppina Bertolazzi, mia madre. Anita, che ho fatto in tempo a conoscere, era madre non sposata di Alma Cavazza, poetessa dialettale, che fu a sua volta madre di Ruggero (Tortina) Gozzi e Maria Grazia Gozzi in Savani.**

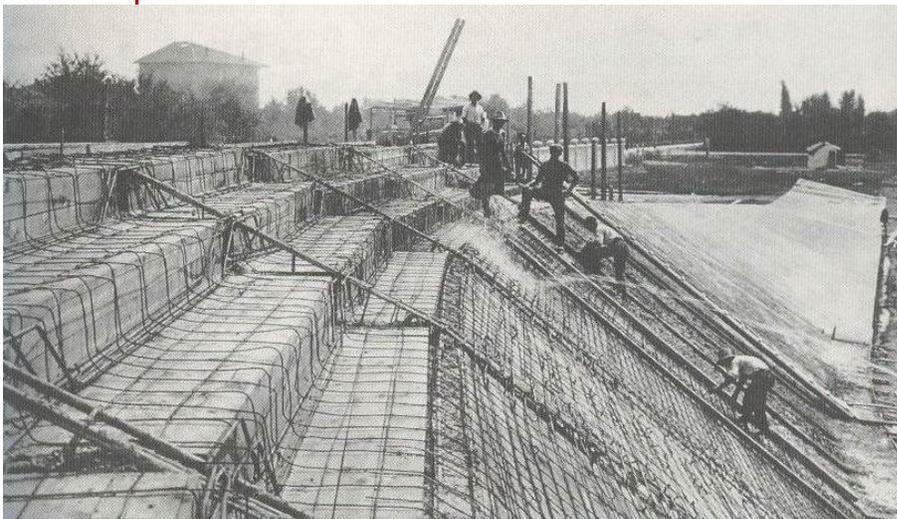
La costruzione fu idea vincente, perché il luogo divenne centro di raccolta anche per grossisti, raccoglitori di pelli di coniglio e divenne il secondo d'Italia per importanza, dopo quello di Sant'Arcangelo di Romagna.

Il polisportivo e la pista sbagliata

La costruzione del mercato, iniziata nel 1938, rimase incompiuta per la guerra e fu completata solo dopo il 1950. Una dimostrazione dell'importanza sociale della bicicletta l'abbiamo anche dall'atteggiamento dell'autorità comunale nominata dal regime fascista, molto pronta alle opere pubbliche e ad atteggiamenti populistici. Alludo alla costruzione del campo polisportivo con la pista di cemento per le gare in bicicletta.

Fu inaugurata il 14 ottobre 1928 alla presenza dell'onorevole Leandro Arpinati e fu un fatto di risonanza nazionale. Il Direttorio del Fascio locale, con un pubblico manifesto del 4 maggio 1929, riportava un comunicato della federazione provinciale del PNF con il quale si comunicavano gli elogi del segretario nazionale del Partito Augusto Turati, si lodava lo slancio dei carpigiani e del podestà Clodo Feltri per "la costruzione del magnifico campo polisportivo che contiene la più perfetta (sic) pista per corse ciclistiche e motociclistiche del Regno e che sarà destinata a gare nazionali".

Era, in ordine di tempo, il secondo impianto costruito in Italia, dopo quello della Nafta di Genova. Ma quanto trionfalmente affermato dall'ufficio stampa della Federazione del PNF non corrispondeva al vero, **perché nella costruzione fu fatto un errore tecnico, anzi due: la pista risultò di 397 metri, anziché di 400 e, quel che è più grave, nel punto in cui la sua ripidità si addolcisce e declina per arrivare al piano davanti al traguardo, il pedale tocca la pista stessa.**



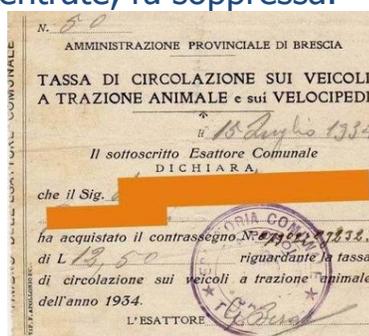
Anni '20 - Costruzione della pista che poi risultò sbagliata per due motivi. La pista non fu, di fatto, praticabile e a distanza di quasi settant'anni è ancora là con ricorrenti propositi di demolizione.

La tassa di circolazione per le biciclette

Il fisco italiano, come dimostrano anche tante vicende attuali, con qualsiasi regime si è distinto per la sua fantasia e ... la sua antipatia.

Fu infatti istituita una tassa di circolazione per le biciclette di dieci lire all'anno, i cui proventi andavano all'Ente Provincia. Poiché la tassa significa il pagamento in cambio della fornitura di un pubblico servizio o bene, questa si configurava come una tassa che si doveva pagare, perché si usava la pubblica strada con un mezzo diverso dai piedi, più logorante per il manto stradale.

Nella mia vita ho conosciuto molti tributi, ma l'odio che si ebbe per questa tassa credo sia rimasto insuperato, tanto che verso il 1940, proprio quando lo Stato aveva bisogno di maggiori entrate, fu soppressa.



Ecco alcuni esempi di targhette annuali in varie fogge; ogni comune aveva le proprie.
A Carpi erano a forma di cinturino in lamierino pieghevole.

La bicicletta in tempo di guerra

In tempo di guerra, con il razionamento e poi la sparizione della benzina, la bicicletta rimase, con il treno, l'unico mezzo di trasporto. Senonché, verso il 1942, si incominciò a rarefare la vendita di copertoni (la gomma veniva allora dalla Malesia e dal Brasile) che divennero poi introvabili. Durante il periodo della Repubblica di Salò, dopo uno scontro con i partigiani, fu addirittura proibita dai tedeschi la circolazione in bicicletta. Penso che sia stato uno dei pochi casi in Italia.

Il dopo guerra e il boom

Subito dopo la guerra la bicicletta ebbe un successo di carattere economico perché fu il mezzo di trasporto delle camicie e delle magliaie a domicilio. Tutti le ricordano, con i due pacchi appesi a bilanciere sul manubrio, che

consegnavano il lavoro confezionato ai primi protagonisti di quel boom: Benetti, Maria Nora, Righi, Gorgò Minervo, eccetera.

Adunate in Piazza

La bicicletta fu anche il mezzo più adatto per la mobilitazione di massa e cito in proposito le due più grandi adunate mai avvenute nella piazza di Carpi grazie alle due ruote: quella della visita-discorso del segretario del Partito nazionale fascista Achille Starace il 27-3-1938, e quella avvenuta un giorno dopo l'attentato a Togliatti (15-7-1948) con il discorso tranquillizzante del sindaco Bruno Losi. Questi due avvenimenti furono quelli che radunarono in Carpi il maggior numero di persone, secondo il giudizio popolare, superando per numero l'incontro con Mussolini (28-7-1942) e con il papa Giovanni Paolo II (3-6-1988).



In un ancor fresco 25 aprile dei primi anni '50, un nutrito gruppo di donne fossolesi per la pace (ispirate dal PCI) percorrono convinte il curvone dell'attuale Via Giovanni XXXIII. Stanno per raggiungere la Piazza per la tradizionale manifestazione. Questi cortei (in bici o piedi) si svolgevano come le processioni religiose. Aprivano le donne e seguivano i maschi con labari e bandiere.

**

In una bella mostra fotografica "**Pedalando con ardòr**" organizzata pochi anni fa sempre da Luciana Nora, quando era responsabile della sezione etnografica del Museo di Carpi, troviamo questa sua interessante nota di presentazione.

"Con la fine del secondo conflitto mondiale e la caduta del fascismo, non cessava l'autarchia, non più regime imposto, bensì condizione obbligata nell'ambito di un'economia tutta da ricostruire e, per buona parte, la ricostruzione si è giocata anche sulle due ruote. [...]



1950 ca – Una bella carrettata di gnoccone carpigiane

Ancora nei primi anni Cinquanta, in bicicletta commercianti ambulanti raggiungevano le piazze di mercato anche lontane; truciolo, maglieria e camiceria nascenti, su capaci portapacchi di bicicletta, si spostavano di contrada in contrada, di porta in porta, dalla città alla campagna e viceversa. Si pedalava nel tempo libero per raggiungere dalla tarda primavera all'autunno, le rive della Lama, del Secchia, del Po. Canne in canna e canestro a tracolla per andare a pesca in una logica tutt'altro che hobbistica. E si pedalava anche in salita fino ad arrivare nelle più vicine località dell'Appennino modenese e reggiano. In un'Italia ideologicamente divisa in due, tutto trovava almeno due espressioni forti e anche il ciclismo si divideva in "Bartaliani" e "Coppiani" che si incontravano presso le concessionarie Bianchi e Legnano. Dopo qualche anno, le distinzioni sarebbero state tra vespisti e lambrettisti, quindi si sarebbero formati circoli di milanisti e juventini: tutti impegnati in focose discussioni che potevano liquefarsi in una buona bevuta di lambrusco."

**

L'amico Dante Colli, per ampliare maggiormente la mia ricerca, mi ha messo a disposizione un suo scritto del '92, che resta attualissimo e che ben si inserisce nelle tematiche trattate in questa ricerca e che ci dà l'idea di come la bicicletta fosse vissuta nel periodo che va da prima a subito dopo la Seconda Guerra Mondiale. Non voglio in questa sede tracciare una storia del ciclismo agonistico carpigiano, un tema già trattato ampiamente in altre pubblicazioni, ma solo evidenziare alcuni interessanti aspetti di costume della nostra città.



Una classica bici da donna anni '50; ha le ruote di 26"; quelle per i preti, che *cun al stanloun* ... (la sottana) non potevano usare le bici da uomo, avevano le ruote più grandi da 28", ma sempre da donna !



Don Camillo in bici sulle strade della nostra Pianura Padana

Storie di biciclette negli anni '40 e '50

di Dante Colli 1992

Nella giovinezza che ancora possiede tanti di noi con tutta la sua sensibilità e la sua fantasia e che a volte, con occhio disincantato, ci appare angosciata e tenebrosa per le minacce di guerra, la bicicletta è onnipresente.

Per quanto mi riguarda è certo che ogni pur minima ricerca, nel tentativo di definire un profilo interiore attraverso la memoria, mi riporta a quei primi viaggi verso la città, in piedi sulla canna di una bicicletta, le braccia al collo di un operaio dello stabilimento, amorosamente avvolto in un'enorme sciarpa che appena mi lasciava intravedere le case imbavagliate nella nebbia e la campagna affondata in quell'umido grigiore di indifferenziato anonimato. Iniziavo così le mie prime giornate scolastiche nella Scuola del Sacro Cuore, sempre in attesa di rientrare nella grande cucina materna piena di odori e di calore e imparare a leggere sulle pagine del Corriere dei Piccoli.



29 maggio 1940 - Fausto Coppi al termine della Firenze - Modena
Quell'annata del 1940, che ancora conservo, riportava tra la pubblicità dell'Ischirogeno e del Purgante Aquila, un servizio sul Giro d'Italia.



Era illustrato dalla foto di un girino con la quale si documentava "il grande problema di rifornirsi correndo" e vi si riproduceva l'istantanea di altri due corridori che "dopo chilometri e chilometri sotto il sole ardente" si rinfrescavano il viso riversi in una tinozza di legno. In un altro numero c'era la storia del tandem nella quale con un certo sconforto si considerava che a causa dell'autarchia "gli automobilisti di ieri sono diventati ciclisti", ma in compenso si vantava la gloria tutta italiana del meccanico piemontese Giuseppe Martinengo: nel 1897 aveva realizzato alcune modifiche decisive ai prototipi di tandem per aumentarne la scorrevolezza e la velocità, impresa non riuscita a francesi e tedeschi.

Così iniziava la mia vita con la bicicletta. Poi arrivarono le prime incerte e disordinate, ma vitali pedalate e la registrazione di quella prima (e unica) vittoria con la bicicletta sulla salita del passaggio a livello e la soddisfatta eccitazione che accompagnava il mio racconto tra le mura di casa in attesa di sperimentarmi, ormai pronto, alle prossime imprese.

Ogni domenica d'estate, partendo al mattino tra le prime ondate di calore e l'afrore di arbusti secchi, si andava infatti in Secchia con gli amici di papà (tra i primi il Dr. Benito Benassi, Ufficiale Sanitario del tempo, e il fratello Franco, laureato in agraria. Si raggiungeva il fiume per una carreggiata, oltre una casa di contadini, sino all'argine allungato tra i pioppi. Si guadava il fiume in un bel punto presso un'ansa quieta e sperduta e si toccava una modesta spiaggetta dove si seppellivano le bottiglie nella sabbia umida e si sistemavano le grandi sporte di corda ripiene di viveri all'ombra nella golena. Al ritorno se qualcuno mi caricava avevo la soddisfazione di guidare il manubrio, oppure, finalmente "in proprio" partecipavo alla volata degli ultimi cento metri che ci dividevano dalla bottega di San Marino ove ci aspettava una frizzante gazzosa o una zuccherina aranciata mentre il sole

intiepidiva e gli asciugamani tra collo e spalle trattenevano ancora il refrigerante sollievo dell'acqua del fiume.

Mi si apre il cuore e si rinnova la memoria a pensare a quelle biciclette, modeste e utilissime protagoniste, legate per qualche misteriosa similitudine al loro proprietario per mille inconfondibili segni e adattamenti, veri e propri oggetti di venerazione, di commenti e battute, al centro di pagine strappate alla piccola storia di un'epoca, mezzi di parche e dimesse consuetudini e, a un tempo, di accesa ammirazione e di esclusivo possesso. A questo proposito rammento che alla domenica veniva con noi l'impiegato amministrativo dell'Ufficio Igiene. Era scuro di pelle, con un grande neo, come un enorme chicco di caffè tra guancia e mento, lo sguardo quieto, una breve zazzera nera un ché di sghembo nella figura. Era una presenza silenziosa e rispettosa che non smetteva mai di indossare nei gesti e negli atteggiamenti i convenzionali panni quotidiani.



Una Bianchi da uomo nera anni '30/'40.

Aveva una **Bianchi** che non avrebbe mai messo a repentaglio prestandola a chicchessia. Era una bicicletta robustissima a cominciare dal manubrio la cui sbarra, ben servita da un campanello grosso come una sveglia, da manopole d'osso giallastre e leve dei freni ben tese, lanciava fulminanti brillii ad ogni sussulto della strada che a quei tempi non era asfaltata. I parafanghi neri e solidissimi erano percorsi da una decorativa profilatura rossa; quello anteriore era accompagnato da una spessa protezione di gomma fissata con un filo di ferro per parare gli schizzi di fango e di pioggia, mentre su quello posteriore, attrezzato di fanalino e catarifrangente, pendeva dalla larga sella una borsetta di cuoio serrata da due cinturini con tutti gli accessori: da un prezioso oliatore a una serie di piccole chiavi per intervenire all'occorrenza su mozzi e perni. La pompa (funzionante) era fissata al tubo anteriore del telaio, bloccata da robusti mollettoni di assoluta sicurezza a poca distanza dal carter (o paracatena come si doveva dire durante il regime), ove la catena scorreva senza fruscii o ronzii. Completava il tutto un ponderoso e ferrigno portapacchi che immaginavo utilissimo, anche se la cartella con la refezione era sempre infilata e assicurata alla canna attraverso la ribalta che le veniva rinchiusa accuratamente attorno, sì da rimanere appesa nel triangolo formato con il tubo di sterzo e con quello posteriore. Il proprietario era un tutt'uno con il suo mezzo, lo soppesava con lo sguardo, con una sorta di affezione intensa e malinconica che finiva per rendere attenti e straordinari anche i gesti più irrilevanti e consueti come quello di staccarla dal pioppo a cui la bicicletta

era appoggiata, avviarsi tenendola a mano e facendo i primi rustici metri a piedi per la stradina sterrata di campagna.



1950 DEI Imperiale da donna

Subito dopo nella mia attenzione veniva la **Dei** di mia mamma, un veicolo infaticabile e indistruttibile. Aveva due ruote leggermente più piccole della media con larghi cerchi di duralluminio e spessi raggi in filo d'acciaio nichelati che ruotavano inseguendosi nella polvere leggera sul margine stradale. I pneumatici dal marcato disegno erano forniti di una vistosa valvola. La pedaliera e i correlativi ingranaggi erano esemplari per la loro robustezza e questa impressione era rafforzata da un'ampia sella con tozzo reggisella. Pipe e raccordi di accorta misura legavano una compatta e salda struttura, incrollabile e impassibile malgrado il peso degli sportoni ricolmi, da cui uscivano i ciuffi delle verdure e un immancabile giornalino per me, di ritorno dal mercato del giovedì. Immutabile di fronte al volgere degli anni, una sera d'inverno venne rubata e mia madre continuò a parlarne per un pezzo.

Attorno a questi due monumenti, si raccoglievano le altre biciclette della compagnia di varie marche: Stucchi, Wolsit, Frejus, Wilier, Ganna, ognuna con un suo spiccato particolare, dal sellino svelto e foriero di desiderate velocità, all'asta del manubrio, alzata e tirata per starsene in più diritta, ma sussiegosa posa, dal fanale anteriore, vero pezzo forte di grande prestigio quando, dopo il fanale ad acetilene, venne l'era della dinamo, sino ad arrivare ai pedali o pedivelle, qualcuna con ambizioni fermapièdi, mentre una moderna moltiplica, il raro cambio di velocità, il cavalletto e l'ancora più inconsueto tendicatena erano sinonimo di progresso e di avveniristico futuro.

A noi ragazzi (la mia primissima bicicletta fu quella già ridotta ai minimi termini da mia sorella che era stata vinta a qualche concorso), i freni parevano un lusso. Invidiati erano i pattini neri e lucenti che come due gengive senza denti mordevano l'orlo del cerchione, serviti da un cavetto con guaina, il cui tirante, catturato da una staffa, faceva un ampio giro per l'aria aggiungendo una nota turisticamente sportiva e un poco di maniera.

Non mancavano le innovazioni, preludio di chissà quali miglioramenti ed evoluzione, annunciate da perfezionati pignoni, da lucidi nottolini, splendenti corone, temprati tiranti. Ormai ridotte a curiosità le biciclette a ruota fissa, si filava con ruote libere di correre tra una pedalata e l'altra

sempre più scorrevoli. Un sogno irrealizzabile erano i freni contropedale; agivano sul mozzo con bruschi arresti che richiedevano coni e sfere capaci di sostenere le forti sollecitazioni, e anche calotte, copertoni di tela e gomma e camere d'aria in grado di resistere alle brusche frenate fatte a volta per necessità, spesso per dimostrazione. (Una bicicletta così dotata mi venne rubata un paio d'anni fa, me la tenevo carissima avendola usata per parecchi decenni e ancora mi capita di ricordarla).

Settimanalmente il nostro gruppo sfilava attraverso le campagne sino a Rovereto; ai lati della strada o nelle carraie tra il verde, campeggiavano le case legate alla stalla dall'ombroso portico, nessuna disabitata, con i rustici, la legnaia, il pollaio, lo stallino con il cavallo e il forno, tutti elementi fondamentali (compresa la bicicletta e la sua funzione) di una cultura popolare che nelle frazioni trovava i suoi tempi e i suoi spazi e che ora non esiste più.

La bicicletta era in fondo la vera protagonista di quelle domeniche, sfolgorante e lucente, arrugginita e traballante, aveva i suoi momenti senza ritorno, come quando in fila, uno dopo l'altro, si calava per lo stradello dell'argine acquistando velocità nell'aria color oro del tardo pomeriggio. Chi aveva quell'ultimo esemplare a ruota fissa alzava le gambe, come un paio d'ali, lasciando i pedali liberi di girare allegramente fino alla prima buca del terreno ove riprendeva pieno possesso del veicolo con la soddisfatta e quieta espressione di chi ha goduto di una breve e riservata acrobatica vacanza e ha dato buona prova di equilibrio. La bicicletta era anche senza dubbio un bene personale e prezioso, utile ed indispensabile. *I camaràant*, i più poveri del nostro contado, ad esempio se la portavano in casa e, poiché spesso non c'era altro posto, l'appendevano a due ganci nel soffitto della camera da letto.



Le bici del contadino

In Carpi vi era tutta una serie di depositi. Per noi che si veniva da Porta Barriera i primi che si incontravano erano il Biondino e *al Nerus*, in quello che oggi si chiama Corso Cabassi, e gli studenti erano i loro principali clienti. Nei giorni di mercato era una distesa di ruote e manubri. Piazzale Ramazzini si trasformava in un unico movimentato deposito, una selva in cui bisognava districare il proprio mezzo, riconosciuto a vista per qualche connotazione, così come avviene per le persone cercate nel cuore di una

folla. Alla domenica per preservare i pantaloni nuovi si usava una molletta da bucato per rigirarli lontano dalla catena e tutto sembrava funzionare, mentre la guardia Luppi troneggiava dall'alto di una nera bicicletta, perfettamente in regola e adeguata alla sua ponderosa struttura.

Di sera ci si muoveva poco, specie d'inverno, quando uscire costava ed era come affrontare un'avventura pericolosa e un'esplicita sofferenza con la convinzione di sacrificarsi senza rimedio. Nelle sere buie si spingeva con forza sui pedali, nel congelamento dei sentimenti, lungo le strade appena illuminate da qualche rara lampadina che a volte i contadini della casa a fronte dimenticavano di accendere, con tutto attorno il presentimento dei connotati di una drammaticità temuta e i temi incalzanti del senso di mistero che lega gli uomini all'oscurità. E in una di quelle sere, raggiunto finalmente il cortile di casa, oltre il ponte sul Gabelo, tra pini e acacie, depositate le biciclette nell'andito male illuminato e dall'assito di tavole di legno sconnesso, con angoli e porte semiaperte su stanze da cui uscivano messaggi dall'oscuro e ossessivo richiamo, imboccammo in gran fretta le scale della cucina illuminata, come uno scandaglio splendente nella penombra, verso la sicurezza e il caldo. Ma il portone rimase aperto... e venne rubata una bicicletta.

Oggi i ladri di biciclette di quel tempo ci sembrano personaggi romantici, figure patetiche e simpatiche, buffe macchiette, e li collochiamo con commossa nostalgia nel tema ricco e antico di un passato che non vorremmo rivivere, ma che certo ricostruiamo con tenerezza ed affetto.



1948 - Vittorio De Sica gira Ladri di biciclette

Allora però rubare una bicicletta era una colpa gravissima che si provvedeva sempre a denunciare ai carabinieri. Il ladro (e De Sica ce ne descrisse uno in un film memorabile) era un reietto, un individuo sradicato dalle regole civili, un emarginato e uno sconfitto da bollare nel presente e nel futuro con scarsissima considerazione per la sua umiliazione e per la sua vulnerabilità sia fisica che interiore. In genere trovava soccorso in

frequentissime bevute durante le quali recuperava i suoi momenti migliori poiché riguadagnava quel tanto di spavalderia che serve ad ogni uomo per vivere.

Questo episodio che ci impegnò per giorni e giorni, tentando di ricostruire i fatti e gli impossibili tratti distintivi scritti con righe notturne di una figura intravista nella filigrana della nebbia, oggi è nei miei ricordi d'infanzia tra realtà e sogno. Già allora mi pareva eccessiva questa insistenza mentre mi immaginavo quella persona in quel suo battersela nel buio e scomparire nella notte, finalmente al sicuro dietro la porta di una misera cantina dal pavimento in terra battuta per calmare piano, piano, infine, il battito del cuore in fuga.

Storie di biciclette, come quando, a occhi chiusi, spinto da mia madre, ma non potei non guardare, eravamo ombre nere, in fila come a un funerale, e attraversammo il passaggio a livello alla cui croce di strade erano stati lasciati dalle Brigate Nere alcuni cadaveri uccisi per rappresaglia. Fuggimmo sulle biciclette, prima del coprifuoco incipiente, per rifugiarsi in paese che giudicavamo più sicuro e protetto da violenze e bombardamenti.

Tutta questa lunga premessa per dire quanto la bicicletta faccia parte della nostra vita, dell'autenticità dei nostri sentimenti e persino dei nostri sussulti immaginari e con puntualità delle nostre prodezze sportive.



La Gardesana in *bici*: un'impresa ieri e soprattutto ancora di più oggi, a causa del traffico micidiale che caratterizza questo percorso.

Nel dopoguerra erano d'obbligo la Gardesana in due giorni (non riuscii mai a farla per le resistenze familiari), la Madonna di San Luca con quel tratto finale dove si esauriva ogni proposito grintoso, il castello di Canossa, arroccato sui calanchi di montagne di cenere e il percorso degli argini del Po, accanto al respiro del grande fiume, da Guastalla a San Benedetto e rientro per il ponte di barche e quell'interminabile stradone che porta dritto a Carpi, ridotta ormai al minimo la personale componente di reciproco incoraggiamento morale e la giovanilistica baldanza.

Ma questa era solo un'attività amatoriale che vide ad esempio una gita cicloturistica organizzata dalla Nicolò Biondo alla tenuta Schiavi in Cortile per la Festa del l'Uva, nel 1946, con i carpigiani, ormai quasi dimentichi dei



pacchi UNRRA, riuniti attorno alla famosa *radiòola* e a una giovanissima orchestra di fisarmoniche su un carriaggio attrezzato a palco, con la gioia propria dei superstiti di un cataclisma rimasto indelebile alle spalle e la voglia di esibire virtuosismo e bravure in un paesano gioco mondano privo di sfumature e di contraddizioni.

La vera stagione ciclistica fu però aperta nel 1945 con una prima manifestazione, una specie di sagra, che ebbe i suoi momenti centrali lungo il viale della stazione con una serie di gare a batteria a cui assisteva un gran pubblico assiepato sotto la protezione dei platani o dall'alto dei carri ferroviari bombardati e piegati, sventrati e divelti, utilizzati come tribuna per assistere a quegli emozionanti duelli.

Personalmente ricordo l'esultanza della gente che manifestava soprattutto il piacere della libertà e l'arrivo di *Biggin* che vinse la gara riservata ai più adulti. Al traguardo il suo atteggiamento era un po' scomposto, ma di gagliardo vigore e sul viso che mascherava la fatica sopravveniva la soddisfazione dell'antico campione, portatore dei sentimenti di una generazione di sportivi, che riaffermava il suo ruolo nella società carpigiana. Attorno a lui c'era ammirazione e si facevano commenti sulla sua bicicletta che non aveva il manubrio basso da corsa, ma costituito da una barra leggermente ondulata che sembrava una grande novità e che poi divenne di moda.

Poi fu la successione di Gare per amatori, di Gran Premi e della Classicissima delle Palme, mentre attorno al fervore che accompagnava queste manifestazioni, alcuni personaggi, ai miei occhi, interpretavano il mito locale e la passione per il ciclismo.

Tra i primi il prof. Nereo Lugli. A quei tempi, insegnante di lettere al Liceo Scientifico, rientrava in bicicletta a San Marino, dopo le ore di lezioni, pedalando "senza mani" e leggendosi la rosea Gazzetta dello Sport. Mi pareva una cosa straordinaria questo protagonista a ore fisse della processione che andava e veniva da Carpi e gli riconoscevo una qual certa superiorità per la ravvisata cultura (veniva da una famiglia di casari che in campagna occupano un ruolo unico e non comune nel nostro mondo contadino). Ne traevo la dimostrazione vivente di quanto fosse importante lo sport e quanto potesse appassionare se, come consideravo, non si poteva aspettare un momento di più dallo sbirciare titoli e servizi commentandoli con i compagni di viaggio. Mi giungeva così indirettamente il valore della prodezza sportiva, ma ancora di più il messaggio su ciò che

spingesse a superare se stessi. Mentre il professore spariva oltre il curvone, tra la parrocchiale e il Mulino Bianchi, mi pareva portasse con sé questo segreto di cui era depositario e che richiedeva un'applicazione e un intuito che gli leggevo su quel viso quadrato, brunito dal sole, serio e capiente di ogni considerazione e valutazione.

Il secondo personaggio, certo con maggiore ragione, era Renzo Bulgarelli, il mio cartolaio, innanzitutto, ma anche un sorprendente caricaturista, fondatore dell'Associazione Nazionale Ufficiali Giudici di Gara, corrispondente di Tuttosport e cronista sportivo. Frequentandone il negozio, sotto il portico di Corso Cabassi, feci la scoperta che accanto a chi pratica lo sport, c'è chi l'organizza e lo frequenta nel vivo del sacro e dell'inquietudine che gli è propria con competenza, capacità di giudizio, accurata analisi, esperienza, riflessione critica, repentine esplosioni di entusiasmo e totale disponibilità. Renzo si trasformava quando coinvolto dal richiamo costante della passione sportiva si accalorava di vigorosa animazione e di quella specie di retorica che non guasta. Standolo ad ascoltare era come assistere a un film collettivo nei cui fotogrammi coglievo le vicende della Nicolò Biondo a brevi sprazzi e in accenni, in spezzoni ancora incomprensibili, ma sufficienti a fare di me un tifoso preferenziale di questa Società nata a Carpi il 17 novembre 1909.

Renzo era un entusiasta. I suoi occhioni si illuminavano per un'evidente carica emotiva e fisica, rilucevano e si allargavano ancora più tondi, la fronte si stendeva su un sorriso radioso e i capelli, sempre a posto, tirati all'indietro, confermavano la rotondità di un viso che sapeva quasi risplendere nel cuore di un discorso o di un impegno. Rivedo benissimo la scena in cartolibreria di un battibecco tra lo scherzoso e il canzonatorio (ma la materia era seria, credo un ricorso davanti a qualche tribunale federale), con l'avvocato Sergio Setti che con il ragionier Goldoni, il sindaco Losi e altri nel dopoguerra aveva resuscitato il Pedale Carpigiano, recuperato alla cronaca carpigiana dopo la breve apparizione del 1927 e 1928.

Era una scena di eccezionale valore umano per le personalità e le forze in campo e le battute nascondevano una rigidità di posizioni pari alla rivalità esistente tra le tifoserie. L'avvocato era una convincente e tipica figura emiliana, dall'espressione aperta. La fronte su cui tutto si dipanava e si ricompondeva era percorsa senza posa da frotte di pensieri, i baffi sornioni accompagnavano un sorriso di convincente e a un tempo istigante umanità; una qual certa agilità nelle movenze, pur nella robusta costituzione, significava prontezza di riflessi e di risposte. Era un dialogo infarcito di domande retoriche, di sapiente conoscenza dei regolamenti e norme opposte a decise convinzioni e sapidi umori.

Un gran bel mondo, quindi, dal quale forse derivarono quel paio di circuiti che organizzai a Cibeno attraverso i ponti della Secchia, un vigile urbano in

moto alla testa del gruppo, un mucchio di ragazzi in motorino, un paio di macchine e il sottoscritto in Bianchi 250, modello Dolomiti, a fare la spola con berretto a visiera all'indietro, mio fratello con una bandierina rossa, mentre mio papà scriveva i diplomi in bella calligrafia. (Oh ... non era forse di Cibeno, Renzo Silvestri, *al campanèer*, e don Pietro Barbieri in cotta e stola non aveva anticipato o interrotto la funzione pomeridiana per salutarne il passaggio in corsa davanti alla Chiesa ...?!).

Così crebbe la mia passione per la bicicletta. Grazie anche ai Gilioli, cartolai dal 1921, calati all'unisono nell'accalorato zelo per la Nicolò Biondo, grazie a Mirco Guidetti, che ricordo d'aver visto sempre in tuta da ciclista, con quel suo camminare svelto che denotava le doti del tecnico e la fretta abituale di chi sa essere deciso e vuole sbrigarsi perché ha cose più importanti a cui pensare.

L'ultimo personaggio che voglio ricordare quale interprete del ciclismo carpigiano è il cibenese Laerte Bonini, uno dei fondatori nel 1950 del Pedale Veloce. Anche lui passava davanti a casa mia in bicicletta, rientrando da Carpi, con un giornale sportivo. Aveva un viso serio, affilato, una malinconia di fondo che svelava sensibilità e doti umane recuperabili in occhi profondi e sinceri compresi sotto una fronte che si ritrova chi sa capire gli uomini e i tempi, sa identificare appieno il nuovo che emerge, organizzare le risposte che si attendono da lui quasi fossero l'appuntamento con l'utopia che ci urge dentro.

L'ho ritrovato in una vecchia foto del 1946 davanti al palco della Giuria della Popolarissima delle Palme, in Viale De Amicis all'altezza di San Rocco (sopra si affacciava sempre una miss nostrana in cotonina già perfetta interprete del temperamento e degli estri delle nostre massaie). E lo stesso dei suoi ultimi anni, perché scomparve prematuramente e lasciò nel ricordo quella sua accorta intenzione di fare bene le cose (anche da giovane mostrava maturità da adulto), che la sua cultura e la sua formazione gli suggerivano. Il Pedale Veloce era un innesto nuovo, una diversa mentalità che si collocava parallelamente a quella storicamente consolidata della Nicolò Biondo e a quella un po' più garibaldina del Pedale Carpigiano, esaurendo così tutti gli stimoli di una carpigianità che essendo troppo ricca finisce per dividere le forze e polverizzarsi in un tempo che è finito e che non concede dilazioni.

Eppure a distanza, tutto rientra e si arricchisce di lontani ricordi come quelli ripescati da Saetti, *al drughéer*.



1970 ca Giorgio Saetti dietro al bancone

Questo classico carpigiano, racconta, si ritrovava alla fine degli anni venti a casa di Tullio Miselli ad ascoltare risultati di partite e corse attorno a una delle poche radio esistenti. Costui era un impiegato comunale che suonava anche la tromba nell'orchestra del Teatro Municipale e vantava il record di percorrere il portico di piazza scattando al primo rintocco di mezzanotte e completando la volata al battere del dodicesimo. Suocero di Allegro Grandi, campione del mondo dei Dilettanti, Miselli lo sosteneva anche economicamente, perché le maggiori difficoltà sorgevano quando si correva lontano da Carpi tanto che a un campione carpigiano capitò di non potere ritornare dopo la corsa e dover attendere che arrivassero i soldi della Società per pagare albergo e biglietto del treno.



1930 Inedita cartolina autografa di Allegro Grandi alla sorella di Namis
Campionato del Mondo di Ciclismo in Belgio ago 1930 – prop. Mauro D'Orazi

Sembrano immagini d'altri tempi, eppure le sentiamo nostre, come quelle di Linari, un pistard, e di Belloni, uno stradista, in gara sulla pista del nostro

stadio. Il secondo, portatosi in alto per un tentativo di sorpasso, scivolò sul ruvido cemento con una grattata che gli costò "la prima pelle del sedere".

Ecco il racconto che nel 1997 il mitico Cino Cinelli (proprio quello divenuto famoso per i manubri e le sue biciclette) fece alla Gazzetta dello Sport ricordando il "suo" ciclismo.

Strade bianche: si mangiava polvere e fango. Tubolari più larghi e pesanti mezzo chilo l'uno. Una corona davanti e la tripla dietro. I cerchi erano in legno. La ruota si poteva cambiare solo se era rotta, in caso di foratura bisognava arrangiarsi da soli. Il ciclismo degli anni Trenta, com'è facile immaginare, era molto diverso da quello di oggi.

Le strade - Terra battuta e poca ghiaia in pianura, si mangiava polvere o fango. In montagna c'erano anche i sassi, ed era peggio. Se in buono stato, la strada bianca era la migliore. Nel 1934 - 35 comparvero i primi pezzi di strada in bitume.

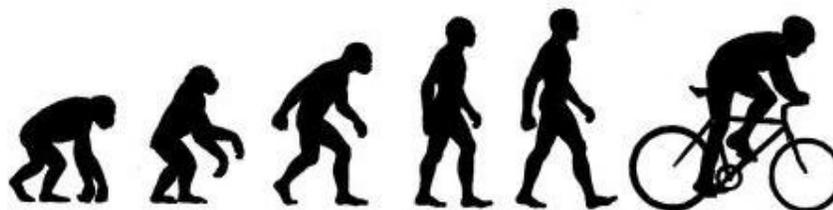
Le biciclette - Il telaio era in acciaio, la bici pesava meno di 10 kg. Il primo manubrio in alluminio si vide nel 1936 - 37, ma molti continuarono a montare quello in acciaio. Fino al 1937 i cerchi erano in legno, poi in alluminio, più robusti ma anche più pesanti, duravano di più, però si scaldavano (era un problema soprattutto in Francia, sui Pirenei, dove c'erano lunghe discese). I tubolari pesavano anche mezzo chilo l'uno, poi si scese a 350 grammi, nel 1943 quando vinsi la Sanremo avevo tubolari da 260 e mi dicevano che ero matto. Anche la sezione era maggiore: alla Parigi - Roubaix si usavano tubolari di 24 - 25 millimetri di diametro, oggi di 19, ma non a caso si cade di più.

Il cambio - Dopo la prima guerra mondiale e negli anni Venti c'era un pignone fisso e la ruota libera: per cambiare bisognava fermarsi e girare la ruota. In Italia il primo cambio, che consentì di non fermarsi, fu il Vittoria: con un dito si prendeva la catena, si faceva una pedalata indietro e si cambiava. Nel 1936 - 37 al cambio Vittoria aggiunsero due alette da applicarsi nella parte posteriore del telaio, vicino alla ruota libera, per spostare la catena senza metterci le mani. Nel 1938 apparve il Campagnolo, con un forcellino posteriore dentato e due aste: la prima per sbloccare, l'altra per guidare la catena dove si voleva.

L'abbigliamento - In lana per la strada, in filo di Scozia per la pista. I pantaloncini erano imbottiti con pelle di daino, e sulla pelle si spalmava una pomata per renderla più morbida. La maglia aveva una tasca anche davanti. Berrettino e guanti erano identici a quelli di oggi, gli occhiali no: erano da motociclista, con la tela ai lati. Con una sigaretta accesa facevo due forellini sulla tela per non far appannare le lenti.

L'assistenza - Il cambio della ruota per una semplice foratura era proibito, a meno che non si rompesse la ruota o qualche raggio. C'era un trucco: in caso di foratura si chiedeva ugualmente il cambio della ruota, poi il meccanico provvedeva a spaccare qualche raggio per giustificare, ai giudici, il suo intervento. Quanto ai rifornimenti, due o tre in corsa, dipendeva dal chilometraggio, comunque superiore a quello di oggi. Così, per avere la massima autonomia, si partiva con due tubolari a tracolla, la pompa, due borracce davanti al manubrio, e il borraccino in una delle tasche.

**



Evoluzione

Tutti questi ricordi epici, sia dei professionisti che dei semplici amatori, corroborano e rientrano nella nostra passione per la bicicletta; le rievocazioni sembrano salire dal cuore come le pagine di una nostalgia ariosa, lievitante commozione, in un'epopea in cui tutto il passato finisce per trasformarsi in contropiede come ci fosse un unico destino di gloria che ci attende.

Ci si muoveva per pura passione sportiva e la bici ha lasciato tracce e segni in un costume che, entrato nella tradizione, produce nuovi spiriti capaci di gratuiti sacrifici nell'attesa di una giornata ancora una volta passata sulle strade, nel sole o nella pioggia, pedalando fino all'ultimo grammo di energia o seguendo con il cuore in gola la corsa dell'ultima promettente speranza che ha staccato il gruppo ...

Carpi, 15 febbraio 1992

Dante Colli

**



1930 - Torino - Bruxelles - Allegro Grandi fuga solitaria il Passo del Gottardo

Nota di Luciana Nora, già direttrice della sezione Etnografica del Museo di Carpi e appassionata di cultura locale.

“Il carpigiano **Allegro Grandi** nel 1928, a Budapest, fu campione mondiale di ciclismo per la categoria dilettanti, vincitore della Coppa Bernocchi nel 1929, sesto classificato al Giro d'Italia del 1929, terzo classificato al Giro d'Italia del 1930 e quinto a quello del 1933. A lui, dipendente della Magneti Marelli – stabilimento E di Carpi, dove nell'ambito del dopolavoro aziendale aveva organizzato una squadra di ciclisti sebbene il futuro aziendale nel secondo dopoguerra apparisse quanto mai in discussione, unica prospettiva certa era apparsa l'offerta della Legnano di aprire una concessionaria in Venezuela. Grandi partì nel 1947 e si stabilì nel centro di Caracas. Nel 1948 lo raggiungeva la moglie Tina Miselli, quindi, nel 1950, i due figli Lia e Tullio. Lia, nel 1951, veniva a sua volta raggiunta dal fidanzato Arturo Pelloni con il quale si sposava nel 1953. Entrambi i figli di Grandi e le loro famiglie sono rientrati in Italia. Allegro Grandi e la moglie Tina, sono deceduti a Caracas e là sono sepolti.”

Allegro Grandi è stato così descritto da Sergio Bellentani, suo collega alla Magneti Marelli: “[...] Allegro Grandi che aveva fatto parte della Nazionale Italiana, campione del mondo a Budapest nel 1928 per la categoria dei dilettanti, fu promotore e stimolo all’attività ciclistica dei dipendenti Marelli... Dopo la Liberazione abbiamo cominciato ad organizzare gite in bicicletta tra dipendenti... Avevamo la fortuna di avere con noi nientemeno che Allegro Grandi: era lui che organizzava, che ci portava ed io, che non sono mai stato un grande ciclista, su questo stimolo, partecipavo a queste scampagnate... Per chi però aveva l’hobby del ciclismo era una fortuna avere Grandi come maestro e così cominciarono ad organizzare gare ciclistiche...[...]”.



1928 – Allegro Grandi ingresso trionfale allo stadio di Carpi dopo la vittoria di Budapest

**

Luciana Nora ci regala anche un’altra nota interessante sul campione Ercole Baldini.

“Egli fu Maglia ridata di Campione Olimpico su strada 1956 a Melbourne (Australia).

Maglia Rosa vinta al Giro d’Italia del 1958. Proprio nel 1958 il Giro d’Italia faceva tappa a Carpi per rifarla nel 1998. Maglia iridata di Campione del Mondo su strada vinta nel 1958 a Reims (Francia), percorso 276 Km, ad una media oraria di 36,944. Maglia Azzurra indossata dagli atleti professionisti italiani impegnati in competizioni all’estero. Maglia tricolore di Campione d’Italia su strada nel 1957-1958.

Baldini è stato strettamente legato a Carpi in ragione del fatto di essere stato chiamato alla fine del 1952 da Anselmo Beccari a far parte della squadra ciclisti della Nicolò Biondo quindi corridore con i colori della locale “Nicolò Biondo” per tutto il 1953. Nel 1956 capitano del gruppo ciclistico che correva con i colori del salumificio carpigiano “Giberti Borelli”. Più tardi, nel 1959 Baldini si univa in matrimonio con Wanda Beccari, figlia di

Anselmo che oltre ad essere dirigente sportivo era direttore dell'allora rinomatissimo "Giberti Borelli" (attualmente Italcarni).



1958 Foto di gruppo con la squadra ciclisti della Giberti Borelli - Baldini al centro

Il 1958 è stata la grande stagione di Baldini vincendo egli il Giro d'Italia, il Campionato del mondo e il Campionato Italiano. Dopo le vittorie al Giro d'Italia e del campionato del mondo venne celebrato dalla città di Carpi, ricevuto e omaggiato dall'allora sindaco Bruno Losi e da tutti gli esponenti dei vari organismi cittadini. Nel 1958, partecipando Ercole Baldini a una gara denominata Criterium degli Assi, organizzata dalla locale società ciclistica Nicolò Biondo, il cui circuito si snodava lungo i viali, approdarono a Carpi campionissimi come Fausto Coppi, Gastone Nencini, Arnaldo Panbianco; la gara venne ampiamente documentata dai fotografi Gasparini. Fallito il salumificio Giberti Borelli, trasformatosi poi in CIPA, quindi Italcarni, Baldini si accomiatava definitivamente da Carpi. Il campione è poi ufficialmente ritornato a Carpi il 20 maggio del 2000 per la presentazione del volume "la storia di Ercole Baldini il treno di Forlì", una sua biografia redatta da Rino Negri e Maurizio Ricci. Per volere del campione i proventi della vendita del volume sono stati devoluti alla locale Croce Rossa. In detta occasione, curata dal centro etnografico del Comune di Carpi, presso la Sala Duomo, venne organizzata una mostra di fotografie, documenti e cimeli, intitolata "La lunga sosta a Carpi del treno di Forlì".

**

Sempre Luciana Nora ci ricorda a proposito di **bicicletta**, che su un numero de "Le vie d'Italia" del '40, periodico del Touring Club, in un momento di rigida e idiota autarchia, si leggeva che il calcolo del numero di ciclisti nel mondo valutato in sessanta milioni. Abbinare a detto calcolo, erano riportate considerazioni relative alla potenzialità dei vari mezzi trasporto dell'epoca.

Si partiva con un confronto con il cavallo, animale da traino allora assai in uso:

"[...] Il cavallo da sella non trasporta che un quarto del proprio peso, un'automobile normale del peso di 800 chili non ne trasporta senza fatica che 500, vale a dire cinque ottavi. Una motocicletta da 100 centilitri, del peso di 60 chili, giunge fino a trasportarne 120, e cioè il doppio. La bicicletta, invece, si carica normalmente di sette volte il proprio peso. [...]"

**

Alcune note sulla pista per gare in bicicletta

dal sito <http://www.carpifc1909.it>



Una veduta del Polisportivo inaugurato il 14 ottobre 1928

Il 14 ottobre del 1928, in piena epoca fascista, dopo due anni di lavori (e un costo di oltre un milione di lire dell'epoca) viene inaugurato il campo del nuovo Polisportivo Comunale fuori Porta Modena, che è poi l'attuale stadio "Cabassi", con la prima gara ufficiale, anche se l'inaugurazione vera in pompa magna avverrà solo il 21 ottobre: per l'epoca si tratta di una struttura imponente che nemmeno Modena o altre città limitrofe emiliane possono vantare. Viene intitolato a Mario Papotti (un ragazzo deceduto durante la guerra civile di Spagna nel '38) e solo nel secondo dopoguerra assumerà il nome di Sandro Cabassi, un giovane partigiano aderente al Fronte della Gioventù fucilato nel 1944 a Modena.



Anni '30 - Il Polisportivo gremito

Le diatribe per dare prevalenza a una o all'altra disciplina che convivono nel nuovo impianto (ciclismo, atletica leggera, e ginnastica artistica), però, fanno sì che il Polisportivo sia un ibrido: fuori misura la pista di cemento

che, pensata un po' pista per i ciclisti e un po' pista per i motori, finisce per rubare centimetri preziosi alla pista di atletica e al campo di calcio, eccessivamente ridotti. Le cronache del tempo ricordano che quando viene inaugurato non è ancora finito, mancando infatti almeno 10 centimetri per completare l'anello in cemento, la tribuna è in legno e sono molto risicati i servizi igienici e gli spogliatoi.

Per avere la tribuna coperta bisognerà aspettare il 1938, e il 1945 per avere acqua corrente con docce calde e fredde e relativi servizi igienici. Dalla sua inaugurazione e fino al 1945 è Armando Pagliani, campione di podismo negli anni 1919-20, il direttore del Polisportivo che per tanti anni ospita le più importanti gare della zona di varie discipline. La pista ciclistica venne completata solo un anno dopo e nel '29 le due società carpigiane, Pedale Carpigiano e Nicolò Biondo, organizzano i Campionati Italiani. Il 19 febbraio del 1931 a Carpi sbarca anche la Nazionale azzurra di Vittorio Pozzo, che batte a fatica (3-1) una mista fra Carpi e Modena. Il Polisportivo è stracolmo, ed è stata anche eretta per l'occasione una tribuna provvisoria sul rettilineo dell'entrata e la gente si accalca fin sulla pista di atletica. Le misure errate della pista in cemento per il ciclismo scongiureranno in futuro l'organizzazione di nuovi eventi di rilievo nell'impianto carpigiano per le discipline delle due ruote

**

Il carpigiano Davide Cattini ha tanti ricordi legati alla bici ecco il suo racconto.

A sei anni i miei genitori mi hanno dato la bici e le chiavi di casa. Fino a tredici anni ho girato per Carpi in bicicletta standomene a zonzo dalla mattina alla sera, " Così mi diceva l'amico Martino poco tempo fa, rievocando la nostra infanzia di bambini emiliani figli del boom demografico e di quello economico.

In questa frase, tagliente e spietata, certo bambinescamente esagerata, sta una fotografia di cosa voleva dire negli anni '60 avere nessuno a casa ed entrambi i genitori "sempre" al lavoro e fa riaffiorare alla memoria un mondo "ciclistico", anzi "biciclistico", introvabile nella attuale quotidianità carpigiana.

Niente di quei tempi, infatti sopravvive oggi in quei bambini e bambine nostrani che sulle due ruote, in fila tra mamma e papà, con in testa caschetto dal colore verde o rosso fiammeggiante e la bandierina svolazzante inastata dietro il sellino, vediamo attraversare la piazza o incrociamo sulle ciclabili. Forse un mondo quello d'oggi anche migliore. Ma il nostro invece era più bello, più avventuroso, mentre papà e mamma stavano al lavoro, noi godevamo di tanta libertà e di un mezzo che ci portava dovunque. Dal Parco alla Lama.

Di automobili in giro ce ne erano pochissime, le strade erano libere da ogni tipo di veicolo a motore. Non ve lo immaginate, eh? Via Lama, via Cattani, viale Nicolò Biondo: vuote, vuotissime!!! C'era sì qualche raro nonnino sul Motobecane a marce; passava pure qualche Giardinetta colma di maglie per i "terzisti"; un furgone o due del Comune o simili e, raramente, un rappresentante di filati o alimentari. Ma per il resto, in periferia, l'asfalto era completo dominio delle due ruote dei bambini.

Per questo ci muovevamo a gruppi, a bande, a mucchi, a torme, a orde, in formazioni varie, sicuramente mai in fila e sempre in mezzo alla strada. Qualcuno, ramazzato su all'ultimo e a spedizione già in corso, prendeva posto sulla sella, o sul portapacchi, o sulla canna e si faceva scarrozzare, dandosi di tanto in tanto il cambio col pilota, secondo le necessità del momento.

Di biciclette, da donna o da uomo, ce ne erano di varie fogge e provenienza: la mitica Graziellina blu, ereditata dalla sorella ormai signorina, la pesante "bici americana", bislacco acquisto dello zio in vena di regali, la vecchia Dei del nonno, una Learco Guerra nuova fiammante e subito incidentata alla prima uscita e così via.

Freni, catarifrangenti, luci alimentate dalla dinamo: tutto era rigorosamente non in regola, o perché mancava completamente, o era sì era mezzo rotto in una qualche caduta, sia anche perché se funzionante non veniva utilizzato. Si frenava per lo più aiutandosi coi piedi, alla moda dei nostri nonni, e col freno a pedale. Per giunta eravamo svelti come gatti ed in questa forza e in questo spunto confidavamo per ogni eventuale pericolo. Si trattasse degli strati di foglie bagnate accumulate lungo i marciapiedi, fosse la ghiaina stesa dagli stradini per coprire i rattoppi dell'asfalto, fossero le "tagliate" di strada un po' azzardate o le improvvisate "inchiodate" di quelli che ci precedevano, fosse un cane randagio che ci finiva sotto le ruote sapevamo come cavarcela o alla peggio eravamo pronti a cadere, sanguinare e risollevarci in piedi in fretta con grande dignità. Anche perché tornare a casa a lamentarci poteva significare prendere pure una menata.

Niente dunque poteva impedirci di volarcene lontano seguendo la nostra strada, là dove gli occhi e gli orecchi delle vecchie *rezdóore braghéeri* (donne di casa curiose), acquattate dietro gli avvolgibili appena sollevati o sedute in cortile. Così non avrebbero potuto intercettare i nostri fantasiosi discorsi e poi riferirne. Quindi tutto quel che era pedalabile noi ce lo pedalavamo e di buona lena, per giunta.

Perché per noi *l'importànt l'éera andèer in sgiraandla* (l'importante è andare a zonzo), in giro, anche senza meta, sbirciando nei cortili, nelle case, in cerca solo di aria, vento e sole e compagnia; si pedalava l'intero pomeriggio per il quartiere o esplorando la campagna. Si tornava giusto per cena o quando un certo sesto senso avvisava che forse qualcuno, ormai

a casa ,avrebbe avuto il piacere di interrogarci a fondo sulle nostre attività del giorno appena trascorso. I genitori volevano verificare certe voci che circolavano sui figli, dai quali avrebbero preteso di avere precisi ragguagli dai diretto interessati

Negli ultimi cento metri prima di separarci, talvolta si faceva il "garino". Era una sorta di volata finale, ma senza troppe scorrettezze. Semplicemente sfogavamo l'ultimo briciolo di energia in un acuto di vitalità gioiosa ed anarchica, godendo della velocità, del pericolo, dello scatto a tradimento con cui si iniziava l'attacco finale.

Poi gli ultimi metri si pedalava a vuoto, come staccati dal suolo, come liberati del peso del corpo, perché ormai la bici non riceveva più impulso dai pedali. Con la testa all'indietro, ridendo, sbeffeggiandoci, stando attenti a non urtarci l'un l'altro, ma quasi sfiorandoci, si tagliava un immaginario traguardo con un colpo di reni alla Eddy Merckx. Dopo di che disperdendoci, ognuno calava la velocità e rientrava nel suo nido domestico ... come le rondini al far del buio.

Davide Cattini - Carpi, 20 Luglio 2011

**

Carlo Alberto Parmeggiani, scrittore carpigiano, annota:

"Questa l'ho sentita da ragazzino, nelle vicinanze del parco in una sera d'estate.

Il buon vigile, la *guèrdia Baraaca*, fermò a sera inoltrata una signora in bicicletta piuttosto anziana che sbucava da via Galilei per andare in Corso Fanti. La sua intenzione era di farle notare che non aveva il fanalino rosso dietro acceso, e glielo disse nel nostro dialetto:

- "*Sgnóora ... e la gèmma?*". (Signora ... e la gemma?)

- "*La stà bèin! Graasie!*" (Sta bene! Grazie!)

Il vigile pare che abbia risposto alla signora dicendole: "*No! A diggh al pondòor!*" Poiché, essendo rosso, il fanalino di coda, in dialetto a volte lo si chiamava "pomodoro". Allora la signora rispose lesta: "*A no pò! Al pondòor al gh fa mèel! La n al póol mià magnèer!*" (Ahh poi no! Il pomodoro le fa male e non glielo posso dare da mangiare!) ... - e quindi rimontò in sella e tirò dritto per la sua strada.

**

Alla fine degli anni 40 una multa aveva l'importo di 10 lire e 10 centesimi.

Sempre lo stesso vigile vedendo un ciclista commettere una palese infrazione, lo apostrofò alzando il braccio: "*I iin déés e déés!*" (sono 10 lire e dieci centesimi di multa) E quello procedendo in velocità: "*Graasie, graasie! Pèr unnds óor a suun a ca!*" (Grazie, grazie! per le undici sarò già a casa!)

**

Carla Bruna così testimonia un avvenimento che poteva essere molto pericoloso: "Ch a gh gniss un prill! A m s è inciuldèe al fréeno dla róoda davaanti e a mumèinti a m còpp!" (Che gli venisse un colpo! Mi si inchiodata la ruota e per poco non mi ammazzo!)

**

Fraasi ricorrenti

*"Mecaanico!! *quàand ée la pròunta la biici? A gh avrèvv dimònnndi fuuga*" (Meccanico! Quando sarà pronta la bici ? Avrei molta fretta!)

Alla parola "**fretta**" ... parola proibitissima *in 'na butèega da biici* ... la reazione era immediata e spietata.

"*Gh èe t al tènndi?* (Hai le tende da piantare? Lì fuori dalla bottega! In attesa che il lavoro sia ultimato)"

Oppure "*Tò mò quèsssta! Quàand t èe finii èd biasèer la (o d ciucèer la) ... tóorna! ('na sféera d asàar!)* (Prendi questa sfera d'acciaio e quando hai finito di masticarla o di scioglierla in bocca .. torna!!)".

Oppure "*S te gh èe fuuga ...mèet èt a curre!*" (Se hai fretta ...mettiti a correre!)

*"Mecaanico !! Mecaanico !! **Mecaanico !!** *A gh ò na róoda desfièeda!*"

Come risposta ... *na graan scurèssà ... "Infia la ... mò cun quèsssta chè !"* (Meccanico - *ansimante* - ho la ruota sgonfia! Una gran scoreggia come risposta - La gonfi con questa!).

*"*Biciclissta! A gh ò 'na róoda a tèera!* (Ho una ruota a terra!)" Il meccanico rispondeva sbuffando: "*Perchè cl'èetra gh l'ii v pèr aaria?*" (Perchè l'altra l'avete per aria?)"

*Al momento dell'acquisto: " Mecaanico !!! *Al m tiira via quèel!" "A gh pòos tirèer via al campanèin, la sèela, o aanch al manubbrio! La m digga mò léé!"*

(Mi tira via qualcosa ? - Le posso tirare via il campanello, la sella o il manubrio. Mi dica lei!)

**

Erminio Ascari ricorda un curioso e esilarante fatto che rientra nella storia del ciclismo amatoriale di Carpi. Negli anni '60 c'era un ciclista carpigiano che aveva una protesi di legno alla gamba destra e adoperava una bici da corsa di un tempo con uno dei primi cambio "Campagnolo" a bacchetta posto nel triangolo posteriore. Questo ciclista era soprannominato *Binèin al fotografo*, derivante dal cognome Bini e dalla professione.

Nonostante la sua menomazione aveva una grande passione per la bicicletta. Spesso usciva con ciclisti dell'epoca nei classici giri sulle nostre montagne; anche d'estate portava sempre i pantaloni lunghi per nascondere la sua menomazione.

Durante un'escursione verso Serramazzoni, ad un certo punto cominció a lamentarsi che la punta dei pantaloni andava spesso in mezzo alla catena, disturbando la sua pedalata. Indispettito dal fastidioso inconveniente, appena gli fu possibile, si fermò indispettito davanti a un'abitazione e, scorgendo una *resdóora* intenta alle faccende di casa, chiese se potesse dargli un chiodo ed un martello. Avuto quanto richiesto, si piegò un po' dal lato destro e appoggiando il chiodo contro la gamba, con un paio di colpi decisi e ben assestati, lo conficcò per bene, fissando così il pantalone col legno della protesi. *La resdóora*, colta di sorpresa da un tale atto, apparentemente cruento, pensò bene addirittura di svenire. Poi riavutasi, le spiegarono la cosa. Parlando con i ciclisti che giravano intorno agli anni 60/70, il nostro Erminio ebbe poi modo di verificare l'autenticità del singolare episodio, che all'epoca ebbe vasta notorietà.



**

Publicità di rivendite di bici e moto

La Ditta
FRATELLI GALLIANI
 CARPI - Viale Cavallotti, 8 (P.ta Modena)

Mentre porge i migliori Auguri di Buon Anno, alla sua Spett. Clientela, annuncia che nell'anno prossimo è Rappresentante dei rinomati cicli:

ATALA - OLIMPIA
GORIKE - IDEALE
DURKOPP | PREFERITI
 GOMME - ACCESSORI - RIPARAZIONI | MIGLIORI



Ricordate i Cicli **GANNA** il miglior prodotto nazionale

Biciclette a motore **G. D.** le più eleganti e le più resistenti

Rappresentante per Carpi e dintorni
LODI BINDO, Corso Alberto Pio, 8

Ricco assortimento di materiale greggio - Tubolari speciali per corsa - Riparazioni accuratissime - Prezzi convenienti



Alto là; fermi tutti o amici miei
 io vi decanto i pregi della **DEI**
 Sono **MATTIOLI** che ai carpensi giura
 della **TOURING** bellezza imperitura
 e che dir poi della famosa **BIANCHI**
 che per vederla cambio luogo **FANTI?**

DITTA
MATTIOLI GHERARDO
 CORSO FANTI (Porta Mantova)
 Esclusivista Cicli
DEI - BIANCHI - TOURING

CICLO GANNA l'insuperabile
 macchina preferita

Ciclo LODI BINDO la macchina di serie senza problema
 originale che solo da poter circolare sarà vantata dai migliori ciclisti carpensi. Della **Adriani** e **Giulio Agnoli** brand.

Rappresentante e Pubblicitario per Carpi
LODI BINDO
 Corso Alberto Pio, 8 - Carpi (Modena)
Bicicletta motore G.D.

Ditta Armando Guidetti
 BARRIERA FANTI (ex garage Pavone)

il più ricco ed assortito espositore di
Cicli e accessori
 Gomme o Tubolari delle migliori marche - le riparazioni più perfette a
PREZZI
IMBATTIBILI

RAPPRESENTANTE DELLE
 ormai FAMOSE BICICLETTE
ARTAR
 Solida - Elegante - Scorsivole
 a un prezzo inferiore a tutta
 le marche

MATTIOLI GHERARDO
 CORSO FANTI - CARPI - P.ta MANTOVA

Grande emporio biciclette della rinomata marca nazionale
UMBERTO DEI & C.
 GOMME PIRELLI

Vendita e riparazioni biciclette in genere
 Prezzi convenienti per tutti i tipi di macchine

1925-1932 Inserzioni di ciclisti nei numeri unici satirici dell'epoca
 Tratto da Carpinfiore 2004

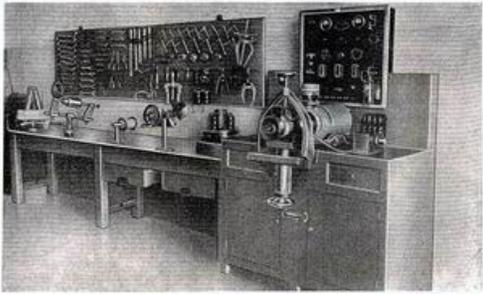
**

Publicità a Carpi del 1951

Attrezzatura moderna per
Micromotori - Motoscooter - Motoleggere

Assistenza e servizio ACCUMULATORI HENSEMBERGER
 Servizio e revisione apparati elettrici AUTOCARRI e AUTOVETTURE
 Riparazioni in genere - Magneti - Dinamo - Spinterogeni
 Avvolgimenti e modifica di tensione e frequenza motori elettrici





**Elettrauto
 GINO PO**

CARPI (Modena)
 Telefono N. 74-34

F.lli COLLIVA
 OFFICINA MECCANICA SPECIALIZZATA
 Nuova Officina in CARPI Via S. Maurizio, 17

Riparazioni accurate e garantite
MOTO e MOTOSCOOTER

RAPPRESENTANTI del nuovo MOTO
Mi-val 125 C.C.



il Mi-val
 ricordate è la creazione che non ha precedenti

Bianchi

Velomotore **AQUILOTTO**
 BIANCHI
 Unico rappresentante: **MATTIOLI GHERARDO**
 CARPI - VILLA MARZIA

VENDITA CICLI **BIANCHI** E DEI
Cicli Dei
 LE MIGLIORI MARCHE

LE MARCHE DI CICLI PIÙ QUOTATE
 LEARCO CUERBA - BONVICINI - GALETTI - NERMENSON
 WINTROPP - CLODA e W. GALLIANI si trovano qui

**Emporio CICLI
 GALLIANI**

CARPI - Piazzale Ramazzini - Corso Roma - CARPI

MOTO B. M.
 la più perfetta • la più elegante • la migliore

Pubblicità sul fascicolo per il 50° anniversario della morte di Giuseppe Verdi

**

Passaggi d'epoca e di mezzi

Attilio Sacchetti annota nelle sue ricerche che con il 1949 cominciarono a comparire Mosquito, Iso, Galletto, Vespa, Lambretta e poi la Giardinetta Fiat con gli sportelli di legno, ma che era pur sempre un'automobile.

L'Italia si stava cioè motorizzando e adesso i giovani di Carpi di certo non fanno più la "vasca" in viale Carducci, ma se vogliono essere "in" vanno in discoteca o al pub con il fuoristrada o la grossa auto del padre.

La bicicletta negli anni '70 fu quindi quasi accantonata per un paio di decenni e quasi tutti i ciclisti chiusero via via le loro botteghe, spesso

anche a causa del mancato cambio generazionale per la gestione dell'attività e della forte concorrenza della grande distribuzione.

La moto

All'età di circa 15 anni sentii subito un impulso molto chiaro nei confronti dei motorini.

Il primo che ho usato fu davanti a casa mia in via Galvani. Luigi (Gigi) Gilioli, compagno di scuola, mi fece provare il suo Motom Daina Matic arancione e fu subito amore per ruote e motori. L'anno successivo nel 1967, mio padre me ne comprò uno blu da un meccanico, Pavarotti, che allora aveva la bottega vicino alla chiesa del Cristo. È stato l'unico mezzo

nuovo che ho avuto nella mia vita, avendo sempre poi scelto la più economica strada dell'usato più o meno sicuro.

Ero orgoglioso di questo motorino che non aveva le marce, ma un variatore automatico a seconda della velocità e che si presentava con un elegante livrea blu intenso e bianco. Con questo motorino ho passato tre anni bellissimi. Sono stato al mare a Misano Brasile e perfino su a Serramazzoni (pedalando ... ovvio).

Imparai invece ad andare con le marce a pedale, non senza qualche grattata, su un Benelli America grigio di Roberto Carra, altro mio compagno di scuola.

Cominciai a parlare quasi solo di moto e la lettura mensile di Motociclismo era un appuntamento ineludibile.

Mi piacevano anche le ragazze, ovvio, e cercavo di darmi da fare quanto più potevo anche in questo campo, guadagnandomi anche qualche sudata onorificenza, ma le moto avevano il grande vantaggio che le spegnevi con la chiave e rimanevano lì silenziose fino al successivo riutilizzo.

Arrivato all'età di 16 anni, presi il Patentino A, che mi abilitava all'uso delle moto grosse con targa, senza tutte le balle, i limiti e le stronzate delle norme attuali.

Ma persisteva un "piccolo" problema: la moto ... non c'era!!

Mio padre non me la voleva comprare, **a s s o l u t a m e n t e** ... nemmeno con il contributo delle mie poche risorse e con la promessa che lo avrei rimborsato a tempo debito col mio primo futuro stipendio.

La cosa mi creava un dolore acutissimo e fu causa di uno dei dissidi più duri con mio padre. Decisi di NON parlare più in casa. Oltre sei mesi di silenzio a pranzo e a cena. La cosa rischiava di andare avanti illimitatamente.

I miei che si ostinavano a non capire bene la cosa mi portarono allora da Miele che era il professore primario del reparto psichiatrico di Carpi.

La visita fu una vera comica. Nella prima parte ero accompagnato dai mie genitori, dove, sotto interrogatorio stringente, spiegai il mio desiderio di avere una moto.

L'inchiesta proseguì poi col luminare su temi delicati a tu per tu:

"Vai bene a scuola?" - "Sì ... discretamente!"

"Hai degli amici?" - "Sì!"

"Li frequenti?" - "Sì ! Sono fuori con loro tutto il giorno!!

"In famiglia, a parte la moto, hai altri problemi gravi?" - "No!"

"Sessualmente come sei messo?" - "Normale!"

"Vedi della ragazze?" - "Sì! Tutte quelle che posso!

"Rapporti sessuali?" - "Farei certo di più, ma non dipende da me!"

A un certo punto mi guardò dubbioso, scuotendo leggermente la testa e con una smorfia della bocca; poi mi chiese:

"Ma insomma ... allora il problema ... qual è?"

E io: " ***A vóoi 'na mòoto!***"

Non era difficile da capire

A quel punto il professore si arrese e poi, dopo pochi minuti di ulteriore colloquio, anche i miei genitori.

Si apriva una nuova era biologica nella mia vita, caratterizzata dal prolungamento virtuale del pisello, grazie a un vistoso e rombante congegno meccanico sotto le gambe chiamato ... **moto**. Dei risvolti psicologici non me ne sono mai curato più di tanto ... mi piaceva tantissimo avere e andare in moto e queste semplici motivazioni di base mi sono sempre più che bastate. Tutti cagli etri in sòol dal gràan bàali!

*



Anni '80 TiTo e la sò "*butéega*" in Viale Nicolò Biondo

Un posto dove incontrarci, per noi appassionati, era il "garage" di TiTo Ligabue in Viale Nicolò Biondo (l'ex TiTo Boutique che aveva avuto un sede primaria in via Trento Trieste, di fronte all'attuale casa di riposo). Un ritrovo difficile da definire compiutamente, considerando le innumerevoli valenze e attività umane che ruotavano attorno a questo singolare luogo. Il caos di attrezzi e di materiale, il più vario, era incredibile. L'odore *d'òoli frusst e mòorca* ... era pregnante. La compagnia era gustosa e della più varia umanità. Chiunque, anche grazie al comodo parcheggio antistante, poteva arrivare lì con il suo mezzo (dalla bici al camioncino) e fare manutenzione, cambiare pezzi, modificare assetti, carburazioni e marmitte, montare autoradio, ecc ...

TiTo era appassionato anche di moto e motori in genere ed era dedito alla guida spericolata, vocazione che gli provocò non poche rovinose cadute.



Anni '80 - altre immagini *dla* "butéega" èd TiTo in Viale Nicolò Biondo Indimenticabile, sul finire degli anni '60 la sua "mise": girava sulla sua vecchia Lambretta con in testa un autentico elmetto da tedesco, recuperato nelle nostre zone con la sue misteriose ricerche di residuati bellici.



La *butéega* rimaneva aperta tutto il giorno ed era una bella meta d'incontro, soprattutto nelle calde giornate d'estate, quando si poteva stare sotto l'ombra dei grandi alberi del viale, approfittando di seggiole d'epoche indefinite, rigorosamente diverse l'una dall'altre.

Fuori dal garage la gente si accomodava liberamente per fare filosso, con una rotazione continua di personaggi di ogni genere e ceto, possessori dalla bici scassata alla Porsche; all'interno funzionava un frigo con bibite e gelati. Chi voleva poteva consumare e lasciava il denaro in un apposito contenitore, rispondendo solo alla sua coscienza.

Spesso c'era un tavolo di cotecchio all'ultimo sangue e capitava anche che ci fosse chi portava generi di primaria sussistenza emiliana: gnocco, stria, salumi vari e lambrusco.

TiTo aveva una cagnolina molto bastardina e, quando disubbidiva, il suo padrone la sgridava con un perentorio: "*Vèe! A t maand a lavurèer!*" (Ti mando a lavorare!) La bestiola si bloccava subito e si metteva giù con le orecchie basse, mogia mogia.

TiTo, persona di grande umanità e generosità, non ha mai chiesto nulla, se non il reciproco rispetto umano.

Un motore con sospetti e forti rumori meccanici: *al pèer la véggia di fraap!* (sembra la veglia dei fabbri).

Un motore con forti trafileggi d'olio: *al pèer stèe sòtt a un frantòio!* (sembra stata sotto la pressa di un frantoio per olive).

Una moto di scarse prestazioni e bellezza: *cla mòoto lè l'è un cèeso e la gh à aanch la cadèina pèr tirèer l'aaqua!* (questa moto è un cesso e ha anche la catena per tirare l'acqua!)

Un chopper *èd mèerda* con la sella molto bassa: *a pèer d èsser in simma a un cèeso!* (sembra di essere seduti sopra un water!)

"Stamatèina a m sun alvèe cun l'òoli fiss!" (Questa mattina mi sono alzato con l'olio denso, viscoso !), dice, sospirando, il meccanico o l'appassionato di moto che vive un giornata non certo scattante e scorrevole, sia fisicamente che mentalmente.

**



Foto simbolo del 1970 - Ciao e Lui - con Patrizia Coppelli, Perla Lodesani e Maurizio Marinelli Gran bella foto di Luciano Pergreffi che ben iconizza quel periodo di Carpi.

**



Anni '70 - I fratelli Curatola con un cinquantino Minarelli truccato alle prese con il vigile Giuliano Lugli, che controlla il libretto - Siamo in Piazza davanti ai giardini del Teatro



Anni '70 - Le grosse moto dominano anche le strade di Carpi - Corso Roma
Sulla sinistra si nota una bella Dino Fiat spider

**

Negli anni '80 e '90 i ragazzini in Ciao truccato erano soliti fare delle spericolate evoluzioni *a róoda alvèda*. Un pratica che innervosiva molto gli adulti, che avrebbero volentieri scapaccionato gli improvvisati equilibristi disturbatori. Una volta capitò che, da lontano, un padre vide il proprio figlio esercitarsi nell'esecrata pratica.

L'adulto non disse nulla, ma alla mattina il ragazzo trovò il Ciao senza la ruota davanti. Sorpreso, andò a protestare dal padre, il quale gli rispose: "*La róoda davaanti???* ***Te n gh n è mèi biògggn!!***" (La ruota davanti? Ma non ne hai certo bisogno!!)



Impennata con un Ciao in monoruota

**

In caso di temporale all'apprendista veniva subito ordinato: "*Tóo l'ìnpulèina da l'òoli e va a unnser al tròun! Acsè a nn è fa più rumóor*" (Prendi l'ampollina e vai a ungere il tuono!!).

Il padrone dell'officina può chiedere all'apprendista di tenere ben fermo un certo pezzo meccanico. "*Tiin sòodi!*" è l'ordine che il giovane si sentirà impartire. Cioè ... tieni **solidamente** la tal cosa perché poi ci si possa lavorare sopra. In carpigiano cittadino equivale a "*Tiin stricch!*" (tieni stretto).

Il povero apprendista era spesso oggetto di scherzi, oltre a mandarlo in farmacia a comprare la Sviluppina, poteva esse sottoposto a torture corporali.

"*Tiin mò stricch chè!!!!*" (ed era un ferro riscaldato) e *al ragàas èd butéega al le mulèeva pèr tèera subìtt*. Allora la battuta era: "*Ziobòon! S al péesa!!!!*"(Quanto pesa!).

Le operazioni di saldatura erano poi oggetto di grande attenzione.

Renato Cucconi precisa che una volta nelle auto e moto officine si usava la saldatura ad autogeno, ossigeno e acetilene, poiché la saldatrice elettrica la usavano solo i fabbri. A quei tempi la macchina era ingombrante e adatta a saldare pezzi di un certo spessore. Gli stessi carrozzai da auto usavano molte volte la puntatrice, poiché accoppiare lamiere di 10/10 di mm. con una saldatrice elettrica era molto, ma molto più difficile che con l'autogeno. Dall'elettrodo a *bachètta* si sprigionavano pirotecniche *falisstri* (scintille luminose con la scia) e i *s-ciatèin*, che sono "*i spricch*" incandescenti.

L'apprendista era facile che si beccasse di *s-ciatèin èd saldaduura*, mentre al capo *al saldèeva* e gli ordinava: "*Tiin èl stricch al pèes!!!* (Tienilo stretto il pezzo!)"

Con Graziano Forghieri, un re della saldatura, mi è capitato spesso di fare l'assistente, quando operava su qualche pezzo difficile. Di solito quando vedevo da lontano che il mio amico stava saldando fra lampi di luce e sfrigolii di materiale ribollente, svicolavo preventivamente in modo vile e silenzioso. Ma non sempre l'operazione di fuga aveva successo. Così, rassegnato, tenevo gli occhi chiusi e la testa girata in là, ma qualche conseguenza c'era lo stesso. I *s-ciatèin* sono dunque schizzi volanti provocati dai frammenti roventi che produce il cruento processo di saldatura, utilizzando l'apposita *bachètta*. *I t bruusen al maiòun, la tuuta, al brèeghi e i t faan di businèin*. Particolarmente dolorosi quelli *ch i t riiven ind al cupètt* o in mezzo alle dita dei piedi, quando, per trarre qualche beneficio contro la grande calura estiva padana, si indossavano *i frèe* o *i fratèin* (i sandali francescani).

Mi hanno sempre detto che i meccanici che prendevano un "colpo di luce" per la saldature si svegliavano alla notte con lancinanti dolori agli occhi, *cun i lustrèin* che si vedevano anche a palpebre abbassate. Un rimedio che allora si poteva usare era passarsi sugli occhi il succo di una fetta di una patata, prima di ricorre al pronto soccorso. Per fortuna non ho mai potuto verificare tale rimedio e sono sempre stato molto attento ad evitare di gettare lo sguardo su quella micidiale luce azzurrognola.

00

Mi è sempre piaciuto stare in mezzo alle "cose" meccaniche e per tanti anni ho frequentato anche la *budghiina* di Walter Golinelli, in *Cantaraana*, un luogo ancora più rustico e verace (se possibile) di quello fratelli Forghieri. Anche in quest'ambito, dove si respira un'aria di una Carpi molto antica e popolare, ho imparato tantissimo.

Walter è *pròopia un mecaanich d 'na vòlta*. Con le sue mani riesce a fare di tutto e col suo orecchio affinato capisce e interpreta qualsiasi rumore meccanico.

Ripara, aggiusta e restaura moto e rottami di ogni epoca. L'ho visto coi mie occhi ricostruire una Frera dei primi del '900, pezzo per pezzo. Adesso la tiene in camera da letto, splendida nella sua livrea bianca e nera e tutte le mattine che si alza se la guarda soddisfatto.



A sn- Carpi 1980 la bottega di Walter Golinelli in via Brennero (Cantaarana)
 con l'Honda 400 smontata di Gianni Magnani
 a dx - Mostra Scambio ottobre 2009 - Walter Golinelli –
 provetto meccanico per moto in via Brennero

_



Le quattro grandi marche giapponesi
 che dagli anni '60 hanno stravolto e cambiato il mondo della moto

Una circostanza degna di nota per storia motociclistica di Carpi, sta nel fatto che da Marchi, di cui ho già detto, lavorava Dino Fregni che poi divenne famoso concessionario dell'Honda e dalla Laverda negli anni '70 e '80 in Via Lombardia a Carpi. Fregni con la sua rivendita e officina fu il vero protagonista del boom delle grandi moto, in particolare giapponesi, esploso anche a Carpi con l'Honda CB 750 c c, dal 1969 in poi.

Passare dalla sua officina e vedere le grosse moto esposte, nuove o usate che fossero, era sempre per me fonte di una fortissima emozione. In quegli anni non potevo permettermele, perché non lavoravo e il desiderio e la bramosia erano intense e fuori controllo.



1968-69 La prima Honda 750 c c -

Un modello rivoluzionario per il mercato e il costume della moto.

Nel 1969 in strada costava circa 1.200.000 £.

Questa splendida moto che tanto mi ha fatto sognare e che ho avuto la fortuna di possedere, merita qualche approfondimento; con lei ho passato splendide avventure in anni importantissimi della mia vita.

La Honda 750 Four era una motocicletta prodotta dalla Honda Motor Co. Ltd. dal 1969 al 1978; si può considerare una delle pietre miliari nel settore delle moto di serie.

Quando venne presentata, al salone di Tokio del 1968, presentava un motore a 4 tempi e 4 cilindri in linea da 736 cm³ dotato di distribuzione in testa a catena, in un panorama in cui la maggior parte dei modelli di larga produzione presentavano le valvole in testa, ma avevano ancora la distribuzione ad aste e bilancieri. Nel panorama delle maximoto del tempo era l'unica che presentava quel tipo di caratteristiche; le concorrenti più accreditate presentavano dei frazionamenti del motore diversi, le Moto Guzzi V7 Sport, Laverda SF, Ducati 750 GT, Norton Commando e BMW R75/5 presentavano motori a 4 tempi ma bicilindrici.

Non si può dire comunque che questa soluzione tecnica fosse stata né ideata dai tecnici del Sol Levante, ma il merito dei giapponesi fu di industrializzare l'idea.

Si progettò un sistema di costi e di catene produttive che ne consentisse la realizzazione in serie a prezzi accessibili. Inoltre i tecnici della Honda erano riusciti a risolvere in serie, senza spese impossibili, tutti i problemi legati a un progetto di tale complessità: accoppiamenti e tolleranze di estrema precisione, scelta di materiali di alta qualità, e infine anche i problemi legati alla manutenzione e all'assistenza tecnica sul territorio.

La Honda Four cominciò ad essere conosciuta come una moto sofisticata, ma che richiedeva poca manutenzione.

Il mezzo era anche dotato di avviamento elettrico di serie, di una strumentazione completa e di freno a disco all'anteriore; tutte queste caratteristiche erano quasi inedite sulla produzione del tempo.

I modelli della Honda 750 Four vanno dalla prima K0 (del 1969), alla K1, K2 e così via, fino alle varie F (F, F2) della fine degli anni '70. la Honda Four, nelle varie cilindrata, è stata venduta in più di 600.000 esemplari.

Dino Fregni vendeva anche le Laverda 750 cc, una robusta moto italiana che ebbe un ottimo successo.

Ecco il modello SF del 1972 ancora col freno a tamburo:



**



Anni '50 "Sassinetti Genio" Cadossi al matrimonio di Acide Boni

Il concessionario della Lambretta, rivale della Vespa, era negli anni '50/'60 Orville Cadossi che assieme al fratello "Genio", aveva l'officina un po' prima dell'inizio del portico di S. Nicolò, ma sull'altro lato della strada in Via Berengario, subito dopo l'angolo (verso ovest) con via Ciro Menotti, angolo occupato dal *Frapòun*, un omone che faceva il fabbro e sulle cui epiche gesta ho già scritto in altre ricerche.



Moto Guzzi Falcone 500 c c

Renato Cucconi ricorda il periodo quando lavorava come apprendista in quella bottega. Il titolare era soprannominato Sassinetti Genio Cadossi ed era molto bravo come meccanico, dotato di una speciale memoria fotografica. La commissionaria di Innocenti e Lambretta era anche del socio Ing. Rossi. L'officina per le riparazioni e manutenzione, che era solo di Cadossi, era sempre in Via Berengario, ma un po' più avanti, verso ovest, dove adesso vendono oggettistica d'arredamento.

Negli anni '50 di fronte, c'era la Coop dei riparatori di calzature e scarpe e fianco c'era la carrozzeria per auto dei fratelli Boni.

Genio Cadossi prese la rappresentanza della Moto Guzzi e della moto Mondial da suo fratello Orville, in quanto l'Innocenti non tollerava la vendita di altre nello stesso negozio commissionario.

Genio, assieme alla moglie aprirono, un negozio di sola vendita in via Trento Trieste, mentre l'assistenza e le riparazioni di tutte le marche, continuava a farsi sempre nella stessa officina di via Berengario.



Primi anni '60 - L'officina - rivendita di Cadossi in Via Menotti angolo Via Berengario un giovedì di mercato Luciana Nora tiene per mano il fr Livio



Anni '60 – Sosta presso la ditta Cadossi di lambrettiste estere a Carpi
Via Matteotti angolo Via Berengario

**

Adolfo Maletti vendeva Vespa e Gilera; negli anni '50 era in via Guido Fassi, prima della strada della catena; subito dopo avanti un po', verso nord (ex Scacco Matto, ex Jmmic's, ora negozio di biciclette) c'era il papà di Gigia Sgarbi che vendeva le moto ISO, vicino a *Pirouùn da Sèccia*, tenutario dell'impresa di pompe funebri. Di fronte allora c'era un fabbro ferraio da cavalli e, tutte le volte che i garzoni di Sgarbi andavano a sfruttare il braciere per lavori di riparazione di qualche moto, il fabbro immancabilmente si arrabbiava.



1948 ca Marzio Sgarbi a dieci anni garzone di bottega
del fratello Giorgio in Via Guido Fassi

Tornado a Maletti, si trasferì in via Berengario, angolo Menotti, verso est,
dove ora c'è la formaggeria, prima del bar dei Due Galli.

In questa officina lavorava anche quale provetto meccanico Ennio Pellacani,
il padre di Gloria.



Ecco quattro foto significative di Pellacani del 1953 circa; Bottega di Maletti angolo Via Berengario / Via Menotti - La moto è una splendida Gilera.

Sul libro di Dante Colli *"Al librett dal budghèer"* Ed. Il Portico, 1998, nel capitolo dedicato al Vespa Club di Carpi, associazione operante con grande successo dal 1954 al 1964, leggiamo: " Ennio Pellacani, all'epoca apprendista da Maletti (poi titolare della Corsetteria Gloria) era sempre al seguito delle numerose e partecipate gite del Club con funzioni di pronto intervento meccanico. Questa sua attività provvidenziale meritava la riconoscenza di tutti. In questa opera assistenziale lo sostituirà poi Luciano Maletti, nipote di Adolfo."

Ennio, durante gli spostamenti, era solito chiudere la lunga fila di Vespe, in tal modo poteva tenere sotto controllo eventuali guai meccanici e prestare subito il suo intervento.



1° maggio 1956 - Gita a Marina di Ravenna del Vespa Club Carpi



Nei particolari della foto Ennio Pellacani e Adolfo Maletti

Adolfo Maletti si trasferì attorno al 1970 in via Nicolò Biondo e quando la ditta passò al nipote Luciano, il negozio e officina allora si spostarono in via Cavour, ultima loro sede.



1967 Il primo modello del Ciao –

un motorino fatto di niente, ma elegante e pratico e di grande successo
Maletti negli anni '70 e '80 si stancò di vendere Ciao e Vespe *dal graan ch i n àan dèe vià* (da quanti ne hanno dati via).

**



1995 Afro Galeotti detto *Biida* - cromatore

Negli anni '50 - '60, per gli appassionati di moto, *al crumadóor uficèel l'éera* Afro Galeotti, detto *Biida*, che aveva *al sò budghiin* in via Matteotti, dopo il negozio dei Forghieri, verso sud, quando la strada diventa più stretta. La sua bottega era piccola e buia; quando entravi eri assalito da un odore penetrante di acidi e di altre sostanze alchemiche fra le più misteriose e nefaste.

Il carattere di *Biida* era impastato di impietoso sarcasmo. La sua azione permanente di dileggio era vivace e corrosiva come i suoi acidi fetenti e irrespirabili; frequentissimi gli sfottò fra lui e me che eravamo su fronti politici decisamente avversi e allora incompatibili.

Negli anni '60 ogni tanto andava trovare in Municipio (detto al *Palàas èd Gòmma* per la quantità di gente che veniva assunta) l'amico assessore Luciano Guerzoni, poi, con una scusa, lo faceva alzare dalla poltrona del suo ufficio e subito vi si accomodava lui. " *A vóoi pròopria vèdder cum a se stà su 'na pultròuna da asesóor!*" (Voglio proprio vedere come si sta bene seduti su una poltrona da assessore!)

Negli anni '80, mentre aiutava ad allestire l'ennesima Festa dell'Unità, una disastrosa tromba d'aria fece cadere un lamierone che colpì *Biida* in testa. La testa di un comunista par suo era ovviamente MOLTO dura e i danni furono limitati.

Quando una delegazione dei capi del PCI locale lo andò a trovare in ospedale, disse subito loro: " *óo ragàas! Adèesa a pòos diir quèll ch a m pèer! A i ò ciapèe 'na bòota in tèesta pèr al Partii!*" (Cari compagni, adesso posso dire quello che mi pare. Ho preso una botta in testa per il Partito!)

Gli ultimi anni amava frequentare la briscola a cinque alla Tazza d'Oro, dove rivestiva il ruolo che gli era più consono ... quello di "spigoloso spigolista" con ampio diritto di parole e di provocazione su giocatori e fasi di gioco.

Un brutto giorno nel gennaio del '98 si sentì male e non lo vedemmo più.

Devo dire che la sua vis polemica, la sua ironia caustica e il costante duello a colpi di fioretto e di mazza mi mancano.

**



In questa splendida istantanea di Alcide Boni siamo nel 1973 alla Festa dell'Unità allo Stadio Cabassi: il vecchio sindaco di Carpi Bruno Losi, quasi simbolicamente, porta su un Trotter Guzzi 50 il nuovo sindaco Onorio Campedelli.

**

La poetessa carpigiana Luciana Tosi ricorda come nei primi anni '60 le condizioni economiche delle famiglie carpigiane cominciarono a intravedere il benessere: il lavoro c'era e portava i suoi frutti economici.

La sua famiglia comprò una Lambretta che durante la settimana veniva utilizzata per il lavoro, ma che nel periodo estivo alla domenica serviva per andare sulla riviera adriatica: al mare!

Ecco le sue parole e la sua poesia al riguardo:

"Ecco i mée ricòrd in Lambrètta ... sèinsa giubòot o caasco, nè sàino, nè crèmmi, nè sòold ... lo scooter al s druvèeva pèr andèer a lavurèer ... e a la dmènnga andèer al mèer!"



LA NOSTRA LAMBRÈTA

Che bël andêr
a la dmènnga al mèr!
Tùtt quânt per l'autostrêda
ch-la-dvêinta pina imbalêda.
Màchini ch-al vâ n più fôrt

spèss fermi, na trîsta sôrt.
Quî co-l'moto i vån come mât
con al ragâši de drê, damand pâch,
chi-s'ciacâren con l'auricolêr
e i scôlten musica a tùtt andêr.
A-m- ricôrd nuêter
con la nostra Lambrêta,
con na maijna,
un pandêin e na giachêta,
mè de drê ed galòun,
perchè a cavâl con i pantalòun
avrèvv fât brùta impresiòun.
A- fêven la strêda normêla,
la via Emilia, Bulògna centrêla.
Na spurtlêina con al magnêr,
gninta crèmi da spalmêr,
gninta umbarlòun,
sòta al sôl leòun.
A cantêven per strêda
"Na rotònda sul mêr...
e, a-a-bronšatissima"
più che brunšèe,
a êren tùtt strinèe,
ròss come di pît,
per na smâna
la scutêina la frišîva,
a-s'gnîva al sfiòpli
e pò la chêrna viva.
A-m ricôrd i spalêin
chi fêven un mêl asasêin.
Mo che dulôr, mo che dulôr...
però l'era bêl....a -gh era l'amôr

Luciana Tosi "

Nomenclature e modi di dire in dialetto



Scooter anni '80

Al carburadóor, al síglóor, la spilla e la taaca, al ludrètt, al cundótt, la vaschètta, al galegiàant, al fiilter o al fiilter dal carburadóor, dl'aaria, dal

serbatòoi e dl òoli, la cartuccia, al rubinètt, al tuub dla miséela o dla bensiiina, al puntèini (che Dio al li maledissa indu i iin), la rundèela, al dèed, al cusinètt a sfèeri, la patèint, al patintèin, al librètt, al bòll e l'asicurasiòun, al poortabòll, la revisiòun, l'omologasiòun, la cupiggia, al cusinètt, al perabriisa dal muturèin e i bandòun, i pèera snòoc', la pèela d cunii atàach al manòopli dal manùberio, al frècci, l'òoli nóov e l'òoli frusst, la tèesta, agli alètti, i acàmm (gli alberi a camme), la distribusiòun, al dèsmodròomich, al cilinnder, al pistòun, i segmèint, al vàalvoli, i bicirèin, al caplòot, la cadèina èd distribusiòun, la bièela, i òoc' dla bièela, la gabiètta, l'èelber mutóor, la guarnisiòun, l'oèrre, al furslòun, il peracadèina, i spciin, la campaana dla frisiòun e i sóo dissch, i ingranàag', i dèint dl ingranàag', al sóogh, la toleraansa, countagiir, countachilòmeter (detti anche i arlóoi), la spia da l'òoli e dal generadóor, al quèeder, al taap da l'òoli e dal serbatòoi, i fréeno a tambùrr e al ganaasi cun i leveràag', i fréeno a dissch e i Feròodo, al dòppi dissch davaanti, l'òoli da motóor, da caambi, da fréeno, da forcèeli, i amortisadóor, al leveràag' progresiiv dl amortisadóor (pro link / cantiléever), i siiger (anelli d'arresto), al mòoli, al compresóor, l'impiaant elèetrich, al mursètt, al fanèel, al butòun dla maasa (che a nn è mià al caamion di pusòot èd Martinèel - Pozzi Neri) pèr smursèer al muturèin, la levètta dl'aaria, al copertòun slicch, intermèedi e da aaqua, la léeva dal fréeno, la léeva dla frisiòun, al chèev dla frisiòun, al fiil e la manòopla dal gaaś, la marmitta (mèerca Silentium ch la fèeva un faat casèin, cun al caplòot finèel taièe), al scaaregh, la staafa, al stafòun, la pòumpa da l'òoli, un rivètt, un ribatèin, l'imperièel (portapacchi da tetto da auto), al cavalètt centrèel (che in dal Ciao l'éera un disaaster), al quàatr in uun e al sée in uun (marmitte), la carenaduura e al cupolèin, la missa in mòoto, la pipètta dla candéela, l'iniesiòun, al spesóor, al condensadóor, al caasco integrèel, al giètt (jet) e a scudèela, al giubbino e la tuuta èd pèela, i stivàai, i guàant, al fasulètt da còol, al Diabòolik (il sottocasco).

Al martèel, la masètta, al sghiin da fèer e da lèggn, l'incuddin, al traapen e al sóo puunti da fèer e da muur, al traalen a culòuna, al tóoren e al mandrèin, al puunti èd Widia, la fréesa, la retifica, l'alesaduura, l'inviiid, la mòola a dissch, 'na cèeva a tuub, la brugola, l'estratóor, al piinsi, la caagna, al tanàai, al tronchéesi, al trunchisèin, al saldadóor a stàagn o elèetrich, la saldaduura, l'osigen e l'acetiléene, al caciaviid, al svitòll, ciavèeres un dii (sio ché! sio là!), al fòorbśi, la cèeva ingléesa, al graas, al graas pèr smeriglièer, al filètt e la fièetaduura, un filètt spanèe, 'na viida, 'na vidsulèina, al dèed, 'na viida spanèeda, smalediida e stramalediida, al caalibro, l'aaria comprèesa e al compresóor da l'aaria, 'na règgia, al raam, al fèer, l'aluminni, la saama, al piòmmb, l'asàar, al staagn, al titaani, al carbònii, al vanadio, al cròomo - molibdéeno, la cromaduura (faata da un

misterioso personaggio, soprannominato *al Crumòun*, che opera in una specie di antro "polifemico" (in via Marchiona), *la verniis, i filètt, al pnèel, l'aaqua rèesa, al diluèint, la còola, al bicomponèint, la chèerta vedrèeda fiina e gròosa, al raspòun, la limma* (e s l è gròosa al ... *limòun* che si può usare nel the o nella CocaCola)

**

Ci sono poi tipi e cilindrate: *un muturèin a rull, èd trèinta cc, un quarantòot, un sinquantèin a mèerci, a préesa dirèeta o cun al variadóor, un vespèin, un lambretèin, un seintvintsiinch, 'na Primavéera, un Galètt, un duu e mèes, un trii e mèes, un sinchsèint, un sèet e mèes, un mill e un mill e sèint; duu, trii, quàater e sée cilinnder; 'n ingléesa, a duu e a quàater tèimp; da cròss, da regolaritèe e da strèeda, un pumpòun* (Ducati), *un Sugasaachi* (una Kawasaki due tempi degli anni '70 che consumava molta benzina).

**

Fèer 'na piiga, sàacher, tuchèer cun al stafòun, cun la marmitta, cun i snòoc', cun agli urècci, fèer 'na curva a radètt, sgasèer, fèer 'na sgasadèina, fèer di garèin, fèer 'na riprèesa, stèer arbasèe o sachèe, girèer a róoda alvèeda, a tutt gaaś, a maòopla avèerta, a gaaś arbaltèe, a tutta raanda, tirèer al mèerci, fèer un lunngh, fèer un curvòun in derapèeda, mètttr èggh e scalèer al mèerci, sfrisiunèer, fumèer la frisiòun, truchèer al mutóor, limèer al luus, smeriglièer al vaalvoli, lucidèer i condòtt, limèer o arbasèer la tèesta, muntèer la tèesta radièel èd Simonini sgmèer, lasèer un silàach ind l asfèelt, caschèer, blisghèer, sgratunèeres la ghiggn, 'na gaamba, un braas, ecc ... , sagomèer a cristiàan al radiatóor d un caamion, scrusèeres, slicèer ind la giarlèina, blisghèer in simma a 'na màacia d òoli, insachèer al forcèeli, pighèer al tlèer, scumachèer al serbaòoi, cal mutóor chè al va ch al pèer 'n arlóoi, andòmm a la Sèera!, andomm a fèer dóo cuurvi o dóo sgasèedi, fèer un garèin, fèer 'na riprèesa da féerem, ciapèer e dèer la pèega, al gh à dal maandegh, a gh è i viggil, la pulisia, i carabinéer, i m àan s-ciflèe adrée mò mè a suun scapèe via e i n m àan mià ciapèe, lampegèer, ciapèer la muulta pèr la velocitèe, desminghèeres a ca la patèint, caghèer la gnòoca dedrée, restèer a pée, sbusiir la gòmma, cóoser al mutóor, sbielèer, gripèer, al va a trii, inciuldèer i fréeno, i m àan taièe la strèeda ind l incróos, brusèer un semaafer ròss, dèer la precedèinsa, ciapèer un spaghètt, caghèers adòos, il campione di moto inglese: Ser Ciòun (cerciòun).



HONDA CB 750

**

Un must per le moto di grossa cilindrata era usare il pregiato olio multigrade Castrol GTX; successivamente si impose anche l'Agip Sint 2000, molto più facile da reperire durante i viaggi.



Altro elemento importante fu l'introduzione sul mercato dei pneumatici con profilo a pera o a semipera che, prendendo la tecnica dalle corse, permettevano un ottimo appoggio della gomma anche in piega durante le curve.

Il precursore, divenuto famosissimo, fu il Dunlop K81 inglese; quando si comprava una moto giapponese era la prima cosa che si sostituiva era l'infido Bridgestone.



Lo scadentissimo pneumatico giapponese e lo splendido K81 inglese

La fama del K81 si sviluppò moltissimo con le strepitose vittorie nelle gare derivate di serie dei potenti Triumph Trident 750.

Voglio ricordare il duo di piloti gentlemen Vanni Blegi e Renato Galtruccio, due triumphisti DOC, che a cavallo degli anni '60 e '70 ci facevano sognare nelle corse di 500 KM di moda allora.

Ecco una stupenda Triumph Trident 750 T 150 da corsa che monta i K81 su ruote dotate dei capolavori dell'ingegno italiano: i Freni Fontana.



Le moto che **NON** ho avuto, che ho sognato e che restano nei miei desideri ormai irrealizzati:



Fine anni '60 - Il tubone Oscar Mister College - motore F. Morini 50 cc 2T - 4 marce



1971 Kawasaki Mach IV 750 c c 2T - Blu e bellissima!!!

Kawasaki 750 H2 Mach IV 1972



Anni '70 MV 750 cc Quattro cilindri



1978 Honda CBX 1000 cc sei cilindri – Un Sogno

Moto **che ho avuto** e che ricordo con tenero affetto:



1967 Motom Daina Matic 50 cc 2t



1967 Gilera 124 V4 cc V5



1967 Benelli o MotoBi 250 cc 4t



1971 CB 500 cc 4t



1972 Honda Four CB 750 cc k1 4T
La mia era rossa col manubrio basso



1975 Benelli Sei 750 cc 4T



1983 Honda CB Bol d'Or 1100 cc 4T



Una vera bomba

1986 Suzuki GSX-R 1100 cc 4T

Questa è stata la mia ultima moto, in quanto *a i ò tachèe a stimèer al periccol* (ho cominciato a sentire che era necessario valutare il pericolo) e così nel 1999, dopo una carriera trentennale, ho venduto il motone e ho appeso con grande tristezza il casco al chiodo.

Fiiga e mlòun a la sóo stagiòun!

**

0

Foto di moto vissute anni '70-'80



Anni '70 Stefano Sereni e la sua bella Guzzi V7 750 sport



Gianni Magnani su Benelli 250 c c C3 di Ciompi - Forghieri Graziano su Ducati 1970 ca



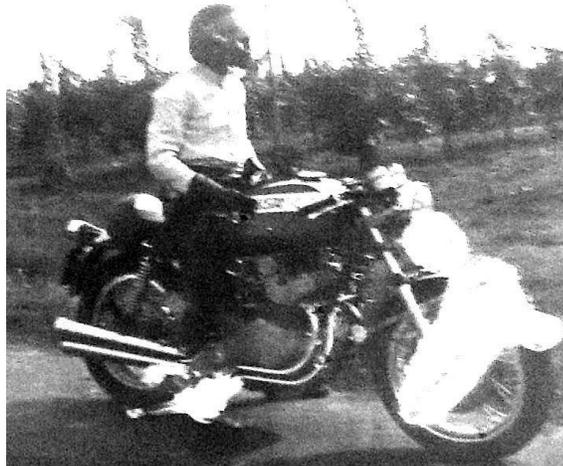
1980 Graziano Forghieri sul mio Benelli Sei



Graziano su Mini Bike Benelli 50 c c



anni '80 - Dorry sulla sua Benelli 750 SEI



Gianni Bertolani su MV 750 c c 4 cilindri



1970 ca Arrigo (Ciompi) Bonvicini e Stefano Sereni



1966 Sergio Vascotto sul Corsarino Scrambler 50 cc di Nando Bellini con Alberto Commissiari (Bebi) che se la ride. A dx il Corsarino Scrambler di Nando Bellini.



Gianni Magnani su Benelli MotoBi 250 cc con camme C3 e 1968 ca Guido Gualandi con il LUI e Fabio Bonvento con il Corsarino Morini 50 cc Scrambler.



1978 Dorry e la sua Honda 750 Cb K1 rossa

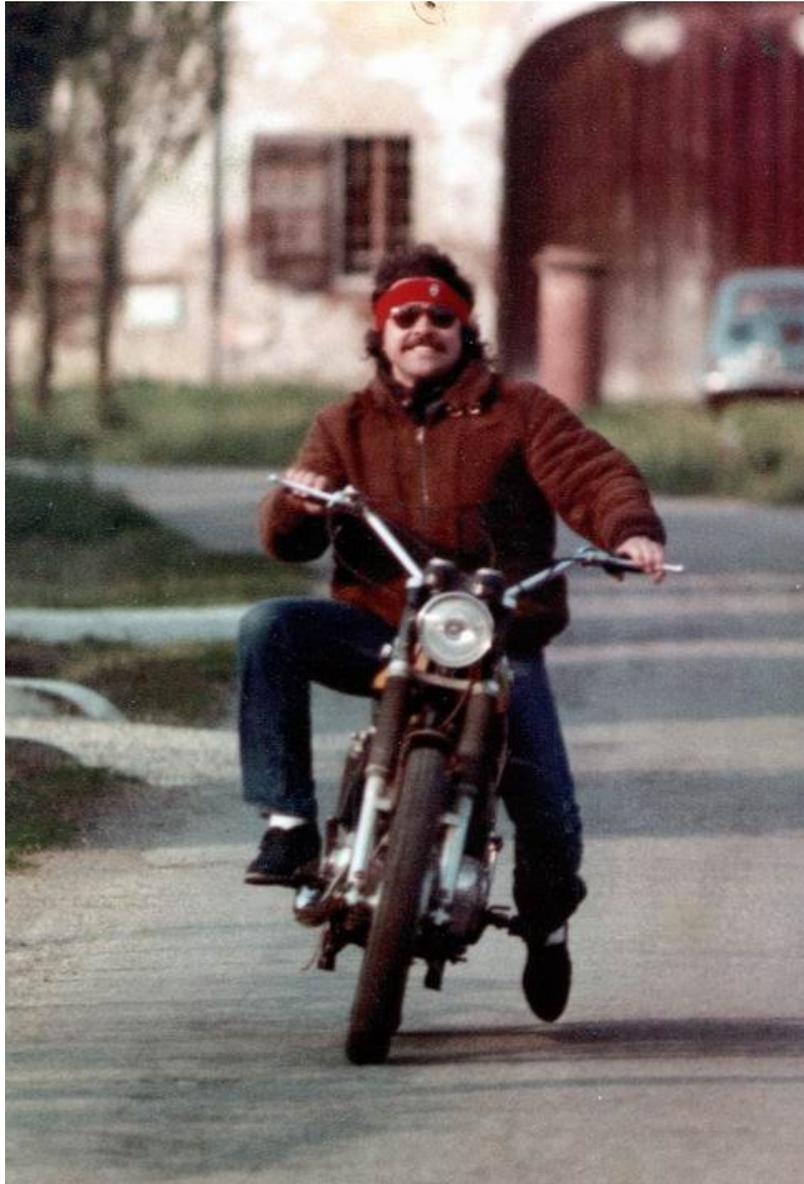


1980 Dorry col Benelli Sei e Graziano
col rarissimo Ducati Mike Hailwood replica 900 c c del gommista Reggiani

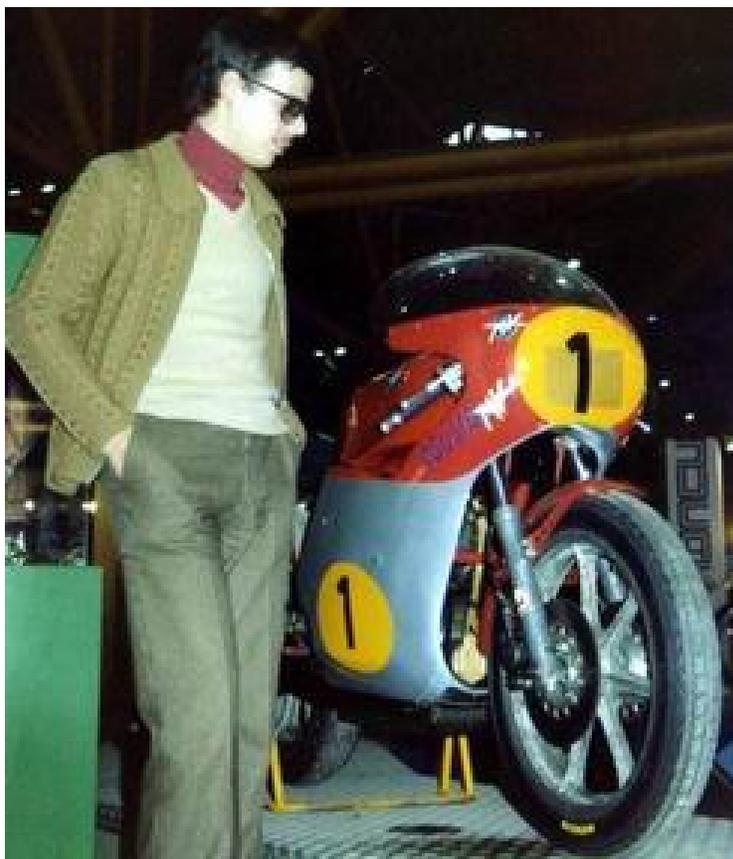


1975 ca - In questa bellissima foto, che sembra venire da atmosfere antiche,
vediamo Giulio Marchesi e Glauco Belmondi in sidecar.

Il sidecar, uno sbuffante DNEPER 650 cc di produzione russa e copia proletaria della BMW, era di Brillantina(Alberto Righi), noto restauratore di mobili. Difficilissimo da guidare!!



1975 ca Giorgio Maccari su Ducati Scrambler 450 cc



7-12-1978 Motor Show Bologna -
Un attento Mauro D'Orazi ammira la MV500 4 cilindri, la moto di AGO fino al 1976.

Al Gimcaani (Le gincane)

Fra gli anni '50 e '70 erano molto di moda queste mini competizioni locali di moto.

Bastava poco ... una superficie ampia anche non asfaltata o un campetto di calcio parrocchiale.

Il percorso era a serpentina disegnato col gesso e delimitato nei punti critici da birilli; si progettavano poi varianti e ostacoli di fantasia: sbarre da alzare, un pallone da far goal in una piccola porta, un lancio di freccette su un bersaglio, un asse in equilibrio precario, ecc ... Vinceva chi faceva il percorso in meno tempo e con il minor numero di penalità possibili.



Tipiche difficoltà di una gincana alla fine degli anni '60

Contava sì la moto, ma era il "manico" del pilota a fare la differenza. Il pubblico accorreva numeroso e i premi consistevano in una coppa e in beni alimentari, o ricambi per moto (ad esempio: latte di olio, copertoni, buoni benzina), o anche somme di denaro.



Campo Eden Carpi 1959 - Una gincana organizzata del locale Vespa Club

Le misure di sicurezza erano inesistenti e tutto avveniva alla buona. Anche Wikipedia conferma quanto sopra ho descritto e così ulteriormente ci illumina:

"La gincana, anche detta gimcana, gimkana o gymkhana, è una gara all'aperto nella quale i concorrenti debbono percorrere un tracciato tortuoso e reso impegnativo da ostacoli, nel più breve tempo e con il minor numero di penalità possibili. Tali gare possono essere di vario tipo ed avere differenti regole, in relazione al mezzo utilizzato: bicicletta, motocicletta, autovettura, cavallo o semplicemente a piedi.

Il termine, assunto nella lingua italiana durante il secondo decennio del XX secolo, deriva dall'indostano gendkhana, con il significato di "luogo dove si gioca a palla", composto da gendu (palla) e khana (campo di gioco).

In Italia si diffusero le gincane automobilistiche e soprattutto motociclistiche, divenendo molto popolari nel secondo dopoguerra, quando la carenza di impianti sportivi e di risorse tecniche, rendeva questo sport motoristico tra i pochi praticabili, grazie alla facilità di allestimento del percorso e, nondimeno, alla grande spettacolarità delle gare che richiamava un sempre folto pubblico.

La partecipazione era talmente elevata che la Federazione Motociclistica Italiana decise di organizzare, a partire dal 1952, il Trofeo Nazionale Gincane che prevedeva una lunga serie di gare eliminatorie provinciali e regionali allo scopo di selezionare i piloti per la finale nazionale. Il Trofeo fu disputato ininterrottamente per oltre 25 anni, fino al 1978."

**

Il meccanico Renato Cucconi ricorda l'epoca d'oro delle gincane. Negli anni '60 alla domenica pomeriggio si andava nei vari paesi limitrofi (e anche oltre) a fare questa gare a premi. Oltre alle coppe si vincevano buoni da benzina e materiale vario. C'erano anche gare di regolarità stradale, anche queste a premi. Cucconi partecipò a parecchie di queste gare, con buoni risultati. Ricorda con ammirazione alcuni partecipanti carpigiani sicuramente più forti di lui, quali Cadossi Gian Carlo, Marzio Sgarbi, Orianno Severi (detto Falistra) e vari altri.

"CHE BEI TEMPI!" commenta, sospirando il nostro Renato.

**

In dialetto si dovrebbe dire *giNcaana*, ma, come spesso accade per misteriosi arrotondamenti fonetici, la parola prende spesso la M con *giMcaana*. E' mia abitudine, senza drammi di lesa maestà, lasciare al lettore la scelta dell'accezione che più gradisce ... senza drammi. Forse GIM, mi si consenta la battuta, potrebbe essere stato influenzato dal nome di tanti personaggi di film americani che circolavano all'epoca.

**

Il mio amico Graziano Forghieri era un vero talento naturale anche in questa disciplina, anche se per motivi economici doveva spesso improvvisare sulla moto (non di proprietà) da utilizzare.

Un pomeriggio di giugno degli anni '60 Graziano e Lele Forghieri, assieme allo zio di Gigia, Marzio Sgarbi, partirono per Campagnola, dove c'era la Sagra dei Patroni locali. Era giunta notizia che era stata organizzata una gincana con ricchi premi.

Si presentarono con i mezzi che avevano, ma quando arrivarono sul posto con disappunto si accorgono che la competizione era mono marca, rivolta solo ai possessori di Vespe.

Mentre Graziano, sgomento, pensava al da farsi, il campione italiano di gincana su Vespa si pavoneggiava con il suo mezzo filante e preparato, mostrandosi vestito di tutto punto e con appuntate sul petto le varie mostrine dei tanti trofei vinti.

Graziano vide un anziano signore su un elefantiaco Vespone verde smeraldo col cambio a bacchetta (come quello usato per tanti anni a Carpi dalla Vivetta Carra, zia dell'onorevole DC). Si trattava di uno scooter ingombrantissimo e difficile da usare a causa anche del ruvido e impreciso cambio.

Con franca e diretta sicurezza, gli venne l'ispirazione di domandare: "*M'imprestèe v al vòoster Vespòun pèr fèer la gaara?*" Al vèccio inaspettatamente rispose: "*Mò luntéera! A m pièes dimònddi vèdder i sóoven ch i gh daan dèinter!*" ("Mi imprestereste la Vespa per fare la gara?")

“ Certo, volentieri! Mi piace molto vedere i giovani impegnarsi a gareggiare!”).



Il Vespone 125 cc con lo scomodo cambio a bacchetta

Detto fatto, Graziano prese lo scooter e poi corse subito a iscriversi.

Nella gara il nostro eroe fu strepitoso e, nonostante l'inferiorità e l'ingombro del mezzo stretto fra impossibili birilli, ottenne il miglior tempo, anche davanti al pluridecorato campione nazionale.

Il campione non credeva alla cocente disfatta e protestò con la giuria, dicendo che avevano sbagliato il cronometraggio.

Graziano dopo alcuni minuti di polemica, tagliò corto: “*Vlji v ch a la tóorna a fèer?* (Volete che la ritorni a fare?)”

Prese il Vespone e fece un tempo ancora migliore. Il “campione” masticò amarissimo e dovette mettere le pive nel sacco.

Il premio non era niente male per l'epoca: una coppa e una busta con 30 mila lire.

Graziano tenne la coppa per sé e 10 mila; la seconda banconota la diede al fratello Lele, che lo aveva assistito come meccanico e con la terza si recò dal proprietario, anche per restituire, nel contempo il vittorioso mezzo.

Giunto davanti all'anziano, mise lo scooter sul cavalletto e allungò il denaro: “*Graasie! Tullii mò!* (accettate ordunque siffatta mercede!)” Il tipo lo guardò stupito e scuotendo la testa e opponendo la mano, si affrettò a dire: “*NO! NO! A n la vèndd mià!* (No! No! Non la vendo micca!)”

**

Un'altra volta Graziano era andato, sempre col fratello, a Bastiglia. Aveva in dotazione, in prestito, un Benelli 49 cc a tre marce a pedali dell'amico Oreste Fornaciari, che era poi del padre Mirco, il bottegaio di Via Matteotti. Un mezzo modesto e senza pretese.



Un Benelli 49 cc del 1959 a pedali e tre marce - restaurato

Giunti sul posto, siccome era obbligatorio il casco, per sentire meglio il regime del motore e avere meglio il controllo del mezzo, molto silenzioso, aveva tolto l'ultimo pezzo della marmitta.

Un espediente in un motore due tempi assolutamente inutile per le prestazioni e che procurava solo un fastidioso e forte rumore; lo facevo anche io col Motom Daina Matic, durante i garini in Via Cavata.

Fatto sta che come al solito Graziano fece il miglior tempo.

Il secondo arrivato protestò vivacemente: "Il motorino senza marmitta non è regolare!"

Graziano tentò un accordo: lui si sarebbe tenuto la coppa del primo premio e i tre litri di olio da motore e i due copertoni (che completavano la dotazione del vincitore) avrebbe potuto tenerseli il secondo.

Ma non ci fu nulla da fare, il tapino fece ricorso e Graziano dovette rifare il percorso.

Dovete sapere che per un campione di gincana percorrere più volte il tracciato significa conoscerlo e farlo sempre meglio.

L'éera cóome mètter la vóolpa ind al pulèer!

E così, rimontata la marmitta e fatta di nuovo la prova, ottenne un tempo ancora migliore.

Raggianti in volto, si avvicinò alla direzione di gara per raccogliere coppa e premi. Poi rivolto allo sprovveduto ... *ch a gh ridiiva aanch al cuul* ... gli disse: "A t iiva vluu bèin! Mò adèesa a pòort a ca tutt mè. Vaa la bèin? (Ti avevo voluto bene! Ma ora porto a casa tutto io! Va bene?)"

**

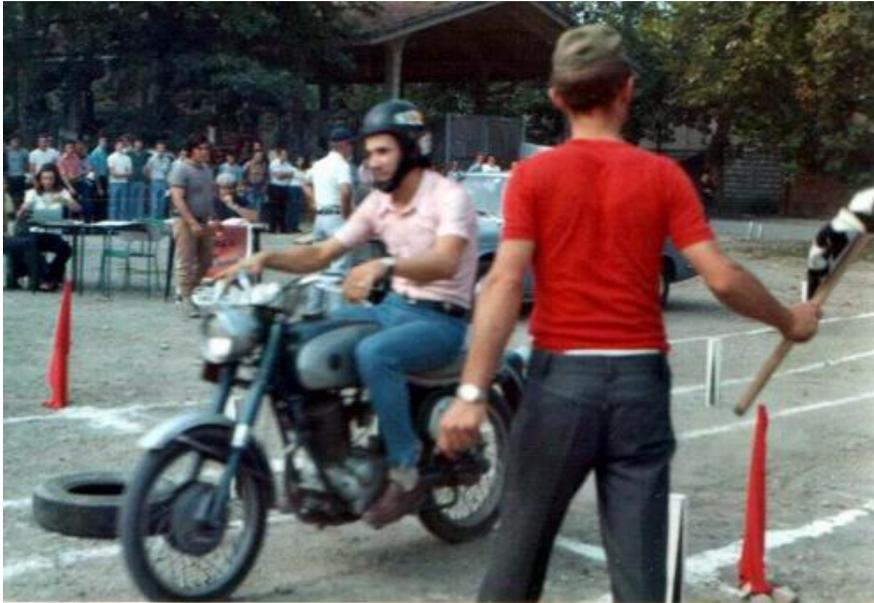
In questa foto dell'estate del 1973 sono in grado di documentare una delle ultime manifestazioni di gincana a Carpi (se non l'ultima). Siamo all'Ex Foro Boario in Via Alghisi, di fronte all'allora famoso Bar Mercato. I costumi e i tempi cambiavano e questa gare popolari e paesane stavano andando fuori moda.

Graziano anche qui guadagnò il primo posto in tutte e tre le gare di categoria: scooter, 125 cc e oltre.

Un particolare curioso alla gara oltre i 125 cc partecipò anche Luigi (Gigi) Giglioli col suo prestigioso e invidiato Kawasaki 750 cc azzurro.

Naturalmente la super moto, perfida regina sulla strada, sullo sterrato e sulle curve strettissime, potette ben poco; anche se la sola sua presenza era già uno spettacolo in sé.





Estate 1973 - Gincana all'Ex Foro Boario - Graziano Forghieri su Vespa, Benelli 125 cc 2t e Gilera 150 cc - Primo in tutte e tre le categorie.

Gigia la velocità e il rischio ... nel sangue

Il titolo di questo capitoletto non è a caso: Gigia ha sempre pagato direttamente la sua passione e vocazione per la velocità e per i più svariati mezzi di locomozione; è caduto 100 volte e 100 volte si è rialzato e ha ripreso con coraggio e determinazione la sua strada.



Gigia nel 1980 e nel 2009

Penso sia la persona con maggior passione per la moto che io abbia conosciuto: dal cross alle moto superveloci, dai motorini agli scooter non si è tirato indietro da niente, con animo generoso e sempre pronto a richiedere il massimo a se stesso e al proprio mezzo. Un ragazzo diretto e sincero anche nella vita di tutti i giorni, col quale è meglio non usare linguaggi o atteggiamenti troppo diplomatici o barocchi, a pena di essere oggetto immediato di dolorose *franzate* verbali taglienti e senza remissione.



Non poteva mancare in questa raccolta Gianfranco (Gigia) Sgarbi,
da sempre impavido e strenuo motociclista e oggi ciclista.

Vanta il record assoluto di cadute (100 ca), fratture (credo 13) e grattugiate (numero non determinabile). Ma non molla MAI !!! *Un ragàas èd carater!*

Gigia ha avuto la fortuna di condividere la passione delle moto con il padre Giorgio Sgarbi che era un abile meccanico e appassionato di corse di moto. Come già accennato in un'altra parte di questo testo, Giorgio aveva anche aperto per alcuni anni un'officina in via Galilei, dove vendeva e riparava le moto ISO; questo prima di dedicarsi alla costruzione e vendita di compressori d'aria.



1949 ca Giorgio Sgarbi - primo da dx - nella sua officina di moto in Via Galilei, assieme a un aiutante e giovani apprendisti dallo sguardo molto convinto



1952 - Giorgio Sgarbi al Parco col suo motocariolino a tre ruote per trasporti di merce varia

Negli eccezionali (anche se non nitidi) fotogrammi che seguono, estratti da un filmato d'epoca, vediamo il piccolo Giga esibirsi il 20 settembre del 1959 per la Festa dell'Infanzia al Parco con una piccola replica di una MV 500 cc da corsa. La motina fu progettata e costruita da suo padre ... naturalmente.



20 settembre 1959 - Festa dell'Infanzia al Parco - Gianfranco (Gigia) Sgarbi percorre la pista interna con una mini moto costruitagli dal padre Giorgio



Il giro prosegue



Il traguardo si avvicina



20 settembre 1959 - Festa dell'Infanzia al Parco - Il Sindaco di Carpi Bruno Losi premia il bambino per l'impresa effettuata. Gigia è in braccio al segretario del Sindaco Augusto Depietri

Motociclisti un po' speciali

v22 del 19-10-2012

Claudio Baraldi (1946-2003), per tutti **Barry** o **Barèeld**, veniva da Quarantoli ridente frazione di Mirandola, una piccola località della Bassa situata poco dopo Trentoli, ma poco prima di Cinquantoli. Dopo aver vissuto per anni a Mirandola, si era trasferito nella nostra città.



Barry nei primi anni 2000

A Carpi si era integrato molto bene ed era uno dei frequentatori più assidui e costanti del Caffè Teatro del periodo d'oro di Vittorio Garzon negli anni '70 - '80. **Barèeld** era un "soggetto" davvero speciale e conduceva la sua esistenza sempre sul filo di quella linea sottilissima, che divideva il legale dall'illegale.

È stato l'inventore della disciplina tanticro - iniziata de " La Polmonare", applicabile nei casi di rapporti difficoltosi fra uomo e donna; la tecnica, sia

pure empirica, sovente produce esiti appiananti e risolutivi dei problemi della coppia.

Stare con lui al bar era quando di più spassoso ci potesse essere. Ho ancora nelle orecchie il tono della sua voce serio e cadenzato da una studiata lentezza, a metà via fra il mantovano e il carpigiano di adozione.

Barry era sempre attentissimo ai tipi umani che via via incontrava e facilmente ne sapeva cogliere virtù, ma soprattutto debolezze. Ciò gli consentiva di prodursi in un continuo spettacolo di varietà con battute efficacissime di consolidato repertorio e con novità create al momento.

Era fonte di una perenne eruzione di facezie e invenzioni di situazioni assurde, quanto irresistibili; i suoi bersagli preferiti erano Gepe il Folle e Taras, per i quali, nonostante le feroci prese in giro, nutriva un amore rispettivamente "quasi" paterno e fraterno.

Ho intervistato a lungo pochi anni fa il figlio di **Barry**, che da tempo lavora con la madre alle Canarie nella gestione di un bar. Mi raccontò, ancora stupito, con commozione, che sul letto di sofferenza, poco prima di morire, quasi a chiedergli scusa, il padre si era lasciato andare a questa confessione: "***A m indespièés ... ma a m in suun adèe che in sèert mumèint a iò vluu più bèin a Gèepe che a te!*** (Mi dispiace, ma mi sono accorto che in certi momenti della vita ho voluto più bene a Gepe che a te")

Più volte ho pensato di buttare giù qualche decina di pagine rievocative di questo personaggio che aveva caratteristiche così peculiari. Ne varrebbe effettivamente la pena, sia per il ricchissimo repertorio caratterizzato da una *verve* inarrestabile ed efficace che produceva gag sempre nuove e sempre poi ripetute all'infinito, sia per i suoi strepitosi e talora drammatici episodi di vita realmente vissuti in modi più o meno avventurosi e rischiosi. Tutto ciò meriterebbe di essere raccontato e messo nero su bianco; cosa che non escludo di fare, anche se sono intimorito dalla possibilità di denunce da parte degli altri personaggi coinvolti e tuttora viventi, che hanno concreti interessi a che tante vicende siano dimenticate anche se ormai cadute in prescrizione.



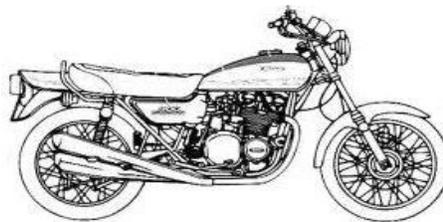
1976 Ecco Barry a sn al Caffè Teatro in un particolare di una foto dell'epoca

Ad ogni modo per entrare nella premessa della tematica motociclistica che ci interessa in questa sede, **Barry** negli anni '80 cominciò a guadagnare qualche soldo in più tagliando le case per isolarle dall'umidità; aveva messo

su una piccola impresa con **Gelo** (Gelati) e successivamente aprì anche qualche ditta di maglie, stampe tessuti o simili.

Famosa resta l'**Alitaras**, volatile compagnia a responsabilità limitatissima di trasporti veloci ed espressi per colli di maglie e confezioni, nella quale era socio con Taras e della cui contabilità sono buoni testimoni i cassonetti del pattume che anni fa erano collocati in piazza di fianco al Caffè Teatro.

La disponibilità di denaro guadagnato col taglio delle case gli consentì di soddisfare la passione per grosse moto che aveva in cuor suo da tempo. Cominciò **cun di mèes ripiéegh** (con dei mezzi ripieghi): un vetusto Kawasaki 500 verde 2t, un'Honda 750 nera e con Kawa Z 900 bianco un po' pistolato con il manubrio basso e poi via via altre moto.



Kawasaki 500 c c 2t e Z 900 c c 4t

Gli piaceva la velocità e correre in pista, perciò, con vari amici Caffi, DiDi Diacci, Gigia Sgarbi, ecc ... , ogni tanto andava in circuito al Mugello, nell'alta Toscana, per girare un'oretta a tutto gas nel famoso circuito.

Persona esuberante e non certo timida una volta ebbe da dire con direttore di pista del circuito. Dopo qualche accesa battuta, il tipo, minacciando col dito puntato, sbottò in un crescendo di rabbia: "Ma allora lei non sa chi sono io?" e **Barry** di getto, guardandolo MOLTO fisso negli occhi: "NO! **Mè al sò chi t ii ... T ii 'n IDIÒOTA!**" E la così finì lì.



Il circuito del Mugello

Quando poi si sedeva in tribuna a osservare gli imprudenti dilettanti che sgasavano a tutta e vedeva uno di essi andare fuori pista e cadere, quasi sempre con ingenti danni, cinicamente domandava subito all'amico che gli era a fianco: "**Caffi, faa gh un preventiiv!** (Caffagni prova a fargli un preventivo dei danni)"

Barry era poco propenso alle coercizioni e alle regole imposte dalla legge. Così quando divenne obbligatorio l'uso del casco in moto nel 1986, arrivò ben presto alla determinazione di dar via la moto che aveva.

Era una splendida Honda 1.100 c c Bol d'Or blu, rossa e bianca, che era già stata di Gigia; un gran bel pezzo, ma di fatto voleva sbarazzarsene, sia per la faccenda del casco, ma forse anche per necessità di liquidità monetaria.



Honda 1.100 c c Bol d'Or

Graziano Forghieri mi riferì la cosa e così una sera di fine maggio 1988 al Caffè Teatro chiesi a **Barry**: "***I m àan ditt te vèndd la tò mòoto.*** Mi potrebbe interessare!" Lui stava fumando, in silenzio aspirò e lentamente, molto lentamente buttò fuori il fumo; poi guardandomi, come faceva lui, leggermente di traverso con l'occhio penetrante, dietro il quale si nascondeva chissà quale groviglio di pensieri, mi rispose:

" **Dorry !!! ... *pausa* ... ***A tè a t la pòos aanch dèer!*****

(A te ... la posso anche dare!)"

E così dopo pochi giorni io ero molto felicemente in sella a una delle mie tante nuove moto usate. Nel prezzo mi diede in dotazione, casco, tuta, stivali e guanti; tutta roba che conservo tutt'oggi con una feroce nostalgia e ostinazione in un armadio in cantina nella mia casa avita.



Una domenica mattina nell'inverno del 1989 -
da sx Giorgio Maccari, Lele Forghieri, Barry semicoperto, Pepe e Taras.

Sempre in relazione alla frequentazione del Mugello e di altri circuiti di moto, Barry aveva inventato artate storie di fantasia che servivano per prendere in giro qualche nuovo venuto. Queste storie venivano presentate con naturalezza con la complicità di qualche amico che rispondeva a tono, in un malefico e sapiente gioco di ping pong in crescendo. Colui che era burlato veniva sapientemente del tutto ignorato, stando però attenti che ascoltasse con attenzione l'intreccio del racconto di pura fantasia; la trama veniva ampliata a soggetto e al momento, a seconda delle necessità. A un certo punto il nuovo venuto montava su ... doveva dire la sua ... e allora era un massacro inconsapevole per il povero diavolo; il dileggio poteva anche durare per settimane o mesi, se il soggetto era particolarmente tonto.

Ecco due esempi due storie affabulanti. Quando la comitiva di motociclisti si organizzava per il pranzo, Barry cominciava a menzionare e lodare il Ristorante Ai Fraticelli, che era stato aperto presso un convento in un'amenata località collinare sopra al Mugello.

I frati, santi uomini, si accontentavano e usavano alimenti prodotti da loro stessi. Sapori veri, antichi e genuini con una spesa davvero contenuta, attorno alle 5.000 lire; ma spesso si provvedeva a offerta libera adeguata al menù e al reddito del cliente. Lì si mangiava davvero molto bene e il rapporto qualità prezzo era eccezionale. Il menu era poi appropriato alla religiosità e all'umiltà del posto: tagliolini alla priore o penne alla priora, risotto al vin santo, pappardelle alla monachella, stico di santo, uccelletti al santo spirito, tiramisù beato, ecc ...

Il cuciniere si chiamava Fra' Coriolano ed era meglio non lamentarsi del menù o anche solo non contraddirlo a causa del suo caratterino poco paziente; infatti era un ex galeotto pluriomicida, accolto poi in convento, dopo una in crisi mistica.

Finalmente il bersaglio della burla chiedeva con insistenza di andare a mangiare lì: "**Barry 'sa fòmm ia? Andòmm ia dai frèe?**" Barry rispondeva scandalizzato: "**NOoo!! 'Sa dii t? A n s póol mià! Ma la tò tèesta s a t diis la? Vèe t dai frèe cun 'na Golf turbo diisel da 20 miliòun e pò te gh dèe 5.000 fraanch? No! No! ... a n s póol mià!**"

La cosa era impossibile, si trattava di un luogo semplice e di umiltà e andarci con una Golf Volkswagen da 20 milioni di lire era cosa troppo di lusso, al massimo era consentita una Fiat Panda, altrimenti il conto finale sarebbe diventato moralmente elevatissimo, ben superiore alle 5.000 lire.

Ma ogni "opzione" era valida per non visitare quel fantomatico refettorio: il periodo quaresimale, i momenti di ritiro spirituale dei fraticelli, ecc ...

L'altra storia era quella di Marcellino, anche questa raccontata da Barry all'ingenuo di turno con dovizia di particolari e varianti continue.

A questo fantomatico *Marcèelo* era stata creata da Barry una vera e propria identità. Si trattava di tale Marcellino Paone e risultava originario di Spello (PG); era un amico intimo di Caffi e prima di lui di suo padre. Nel 1990 aveva circa 95 anni, ma praticava snow board, parapendio, paracadutismo, andava a correre la Parigi - Dakar in moto e non si sa quante ragazze ventenni avesse.

Marcellino era anche un grande appassionato di corse di moto e si spostava nei vari circuiti con una tenda super attrezzata.

La tenda, che veniva trasportata da un apposito camion, era a due piani, con un piccolo terrazzino; all'interno oltre ai letti, c'erano anche i servizi ***cun al cèeso*** e la doccia; apposite tubature in rame si diramavano per portavano l'acqua e il riscaldamento (quest'ultimo però solo quando la stagione era ancora fredda); c'erano infine le canaline per la luce, prese e interruttori.

A piano terra c'era un elegante salotto con divano e poltrone; esso era sempre a disposizione per gli ospiti che potevano godere di frigo e tv.

Anche in questo caso quando lo sprovveduto di turno prima o poi interveniva per dire la sua ... puntualizzava, aggiungeva, raccontava di quella volta che lui ... e allora la burla si ampliava indefinitamente.

Marcellino aveva poi anche un'altra particolarità: era un vero mago nella previsione del meteo. Quando i ragazzi si trovano presso l'officina del meccanico rivenditore di moto Fregni in via Lombardia nei fine settimana per organizzare giri in moto, Barry dopo un po' con tono serio chiedeva a Caffi con accento della Bassa: "***Aa t telefonè?*** (Hai già telefonato a Marcellino per il meteo?)"

Caffi prontamente, nel riferire null'altro che le previsioni del TG2 aveva appena ascoltate, rispondeva con autorevolezza: "***Marcèelo al m à ditt che dmaan a pióov*** (Marcello mi ha detto che domani piove)" oppure "***Per trii dè a gh è un sóol ch al spaaca al préedi*** (per tre giorni c'è un sole che spacca le pietre). "

Una volta però successe che uno degli amici aveva fatto conto delle previsioni, non sapendo che era tutta un'invenzione. Arrivò da Fregni al lunedì nel tardo pomeriggio, incavolatissimo scese dall'auto e sbattendo la portiera esclamò: "***Ch a gh vègna 'n asidèint a Marcellino indù l è!*** (che venga un accidente a Marcellino dove adesso si trova!)"

Barry e gli altri si guardarono l'un l'altro stupiti, non avevano più nemmeno in mente che il venerdì avevano recitato la commedia di Marcello e del meteo. "***Ma 's è sucès?***" chiesero.

L'amico rispose: "***A sòmm andèe al mèer a iéer, mò è gnuu sò taanta èd cla timpèesta che s a n tiir mià via mè fióola da la spiàagia la s***

insucca. (Ieri siamo andati al mare; ma è venuta fatta grandinata che se non porto via mia figlia dalla spiaggia si inzucca! " Non sapeva che Marcello non esisteva, ... adesso credo lo abbia imparato.

00

Un altro motociclista molto speciale era Giorgio Ghidoni, soprannominato **il Gatto**, abitava sulla SS 468 prima di ponte nuovo verso Correggio. Qualcuno più in confidenza, alla sua altezza fisica e di carattere, lo chiamava anche **Micio**.



Il **Gatto**, esperto in arti marziali, era uno con doppia nervatura, faccia affilata e capelli un po' lunghi biondi e uno sguardo poco rassicurante e patibolare che metteva a disagio chi non era in dimestichezza con lui; **un sogèet dimònni scòomed**. Un'imprudente occhiata di traverso e potevi essere nel suo mirino.

Era abituato allo scontro fisico e al regolamento immediato delle questioni mediante vie di fatto spicce.

Per capire la sua personalità e la sua grinta, basta ricordare un episodio fra i tanti. Lui e Cipo (un altro mio amico) una sera erano andati a ballare in un locale estivo nel reggiano ... in terra straniera; Cipo si intratteneva, ben corrisposto, con una ragazza del luogo e ciò aveva suscitato l'irritazione e le ritorsioni di un personaggio del posto, molto geloso della pregiata "selvaggina" del proprio territorio.

Il **Gatto**, capita la situazione e vedendo l'amico in difficoltà, andò subito in mezzo alla pista e, messosi davanti all'incauto disturbatore, all'improvviso gli spense la cicca, che stava fumando, sul bavero della giacca. Nel contempo gli disse, guardandolo fisso negli occhi: "**A vóoi te laas stèer al mè amiigh! Èe t capii?** (Voglio che lasci stare il mio amico! Hai capito?)"

La questione si risolse IMMEDIATAMENTE.

Il **Gatto** era un amante delle sensazioni forti e naturalmente era anche lui un motociclista piuttosto nervoso. Aveva comperato un'Honda 1.100 c c Bol d'Or che a metà degli anni '80 era forse il massimo.



Fiancatina dell'Honda 1.100 Bol d'Or,
prestigiosa moto della metà degli anni '80

Andava spesso via coi miei amici del Caffè Teatro per giri in moto, ma mentre tutti gli altri erano regolarmente bardati con casco, tuta e guanti, lui si presentava, come nulla fosse, in giacca e pantaloni, camicia bianca aperta davanti.

A questo proposito è rimasto famoso, e infinite volte tramandato nei nostri racconti evocativi delle serate amicali del venerdì sera, questo gustoso episodio.

Siamo nel 1985 a fine marzo; le prime giornate primaverili di sole invogliano gli appassionati (***a s seint al murbèin***) a riprendere la moto, dopo la pausa lunga invernale delle nostre zone. Al sabato gli amici del Caffè Teatro organizzarono il viaggio di apertura di stagione in moto con meta Portovenere in Liguria e relativo pranzo nella prestigiosa trattoria ***da pèss*** "Da Iseo".



Esterno della trattoria ***da pèss*** "Da Iseo" a Portovenere (La Spezia)

Il gruppo lo passò a prendere, come d'accordo, a casa sua sulla strada per Correggio. Il **Gatto** non era ancora pronto, stava finendo di saldare alcuni pezzi di ferro. Nonostante la stagione, stava saldando con la fiamma ossidrica ... scalzo, in braghette corte e canottiera, incurante del freddo e dei roventi ***s-ciatèin*** (spricchi di metallo incandescente).

"Un attimo!" - disse agli amici - "Mi cambio e arrivo!" Dopo poco arrivò in completo giacca e pantaloni in gessato grigio, sciarpa bianca, stivaletto nero con tacco, guantini di pelle e naturalmente casco.

Nessuno osò dire niente, anche se fra i presenti serpeggiava un diffuso divertito stupore con muti e allusivi sguardi di sottocchi.

Siete mai andati in moto con la giacca a due o tre bottoni anche solo a 50 km all'ora? Allora provate! Di peggio non si può immaginare con il tessuto dell'indumento che si gonfia e va dove vuole: scomodissimo, ingestibile e assolutamente non dà nessuna protezione da aria e freddo.

Arrivati a destinazione, i motociclisti, come d'uso, parcheggiarono con attenzione le moto, si arrotolarono giù la parte superiore delle tute in vita ed entrarono nel mitico ristorante per il pranzo.



Il **Gatto** andò subito in bagno e con composta flemma tolse da uno stivaletto il pettine, si aggiustò i capelli con tre o quattro passate bene assestate, poi dall'altro stivaletto prese una piccola bottiglietta di profumo *pour homme* Gianfranco Venturi e se ne diede due 2 gocce.



Entrò in sala con portamento consapevole e sicuro, guardò gli amici con superiorità e una punta di compiaciuto disgusto, poi disse loro, immerso in un'*allure* di eleganza e distinzione:

"D un niméel, mò a v sii v guardée ? ... a parii 'na baanda d interdètt!" (Ohibò! Ma vi siete visti? Sembrate una banda di interdetti!)"

Ècch caraater!!!

Class is not water! La classe non è acqua! Anche se francamente l'*incipit* riportato della frase non era esattamente quello pronunciato.

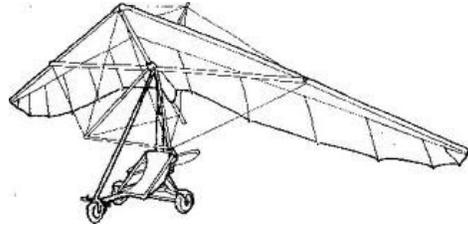
La sua guida della moto era molto decisa e non esente da incidenti; una volta decollò col suo mezzo sulla Futa. L'Honda subì seri danni, ma il **Gatto** la fece rimettere a posto, per venderla prudentemente fuori zona; difatti dopo un po' l'incauto acquirente gli telefonò lamentandosi che tirava da una parte!

Strano! Dopo l'incidente ***l'éera dvintèeda éelta*** (era diventata alta) come un go-kart!

Il Gatto era purtroppo destinato a una fine epica e prematura; la sua esistenza trovò un tragico epilogo con la caduta del suo deltaplano, appena

dietro casa nell'ottobre del 1988; la causa fu un improvviso cedimento del rivestimento portante delle ali, si dice a causa di mancanza di manutenzione. Egli era solito lasciare il velivolo all'aperto senza protezione alcuna per sole o intemperie e ciò con tutta probabilità causò un nefasto deperimento del materiale.

Un'uscita di scena adatta al personaggio, dopo una vita così inquieta; spero possa riposare in pace in volo sotto altri cieli.



Quarant'anni ... un attimo !

di Mauro D'Orazi

testo iniziale 01-08-2012

v 20 del 07-11-2012

Si narra dell'incredibile ritrovamento e recupero presso l'originaria famiglia di appartenenza della moto di Gian Battista Paltrinieri (mio compagno di scuola per tanti anni) da parte del figlio Emilio, oggi entrambi affermati ingegneri edili.

L'Operazione "Romantica Nostalgia" è stata completata il 3 agosto del 2012. Si tratta di una Benelli 125 SS con la trasformazione Zanzani, un noto preparatore di moto degli anni '60 -'70.

Il motore, voluttuosamente sabbiato, era arrivato da Pesaro già trasformato e assemblato, fu montato da Graziano Forghieri nell'Officina Benelli in Via Matteotti n 85 nel 1970; fu riverniciata in azzurro blu elettrico col telaio nero. Fu dotata di carenatura in fibra di vetro e di un fantastico contagiri meccanico Smiths. Montava la famosa camma C3 e aveva una velocità che toccava i 130 km/h. Sui bauletti era stato incollato l'adesivo "250 SS", in modo di poter entrare fraudolentemente in autostrada, preclusa ai 125 cc. Si era anche pensato di montare addirittura un motore 250 cc del tutto simile al fratello minore e irricognoscibile a un eventuale controllo dei vigili. Ma essendo l'intervento di trasformazione totalmente occultato alla famiglia, si optò per una modifica più prudente e contenuta.

Emilio ha trovato la moto in buono stato di conservazione da un collezionista di Carpi e non se l'è lasciata sfuggire. Graziano è stato subito chiamato alle amorevoli cure dell'esemplare ormai quarantenne.



La Leonessa Benelli



3-8-2012 - L'antico proprietario della moto - in Corso Alberto Pio



3-8-2012 - Il figliuolo Emilio, il nuovo proprietario dopo 40 anni

Gigia Sgarbi si ricorda perfettamente quando nel '70 Giamba arrivava alla mattina al Liceo, allora in Curta Santa Chiara, cavalcando il suo prestigioso esemplare, destando grande ammirazione e invidia, il suono della sua marmitta era caldo e pieno.

Il Benelli aveva ancora i colori originali rosso e grigio e tutti i ragazzi di allora guardavano la moto con grande bramosia. Giamba prima di ripartire scaldava "mezz'ora" con meticolosa precisione il motore.



Il motore orizzontale a uovo a 4 tempi caratteristico della Benelli - MotoBi

La moto ha il singolare motore ovale Benelli - MotoBi appeso al telaio. Il progettista Prampolini, di Modena, arrivato alla Motobi nel 1954, lo ricavò dal primo uovo a 2 tempi facendo nascere un 4 tempi, nelle cilindrata tipiche di 125, 175 e 250, chiamati il Catria, l'Imperiale, lo Sprite e in seguito, che è poi quello che ci interessa, lo Sport Special 125 e 250 nel 1968



A dx particolare del motore preparato e sabbato dalla ditta Zanzani e la presa del contagiri

A sn la performante camme C3 (in alto) a confronto con la normale



Ecco il prestigioso contagiri meccanico Smiths, la cui installazione richiedeva una precisa foratura del carter sinistro del motore e la sistemazione di un lunga guaina per il filo di collegamento diretto all'estremità dell'albero motore.

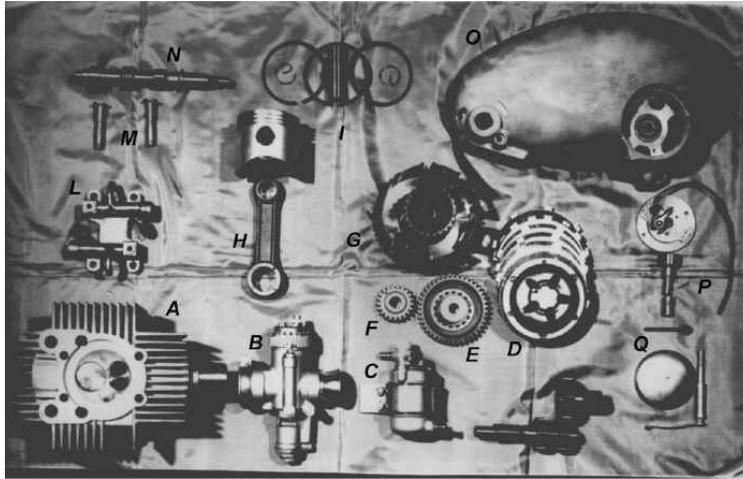
I mezzi manubri sono dei preziosi Tommaselli in alluminio di alta fattura.

Epici e vincenti i tanti garini fatti con questa moto che, dotata anche di un ottimo tiro e di un esaltante spunto, stracciava in velocità (130 km/h si diceva) sulla distanza media tutti i concorrenti di pari cilindrata e anche superiore.

Particolarmente gradevole, tonto, caldo e regolare come un *arlóoi* (un orologio) il rumore (o meglio la musica 🎵 🎵 🎵 🎵) dello scarico con il cappello della marmitta Silentium privato del silenziatore. Tale operazione veniva effettuata segando a filo e poi si ribatteva leggermente l'orlo all'interno per ingannare l'occhio solitamente inesperto dei "fischietti" municipali.



Anni 70 - Marmitta Silentium - a sn il suo cappello finale che veniva segato a filo in punta per eliminare l'ultimo attenuatore di rumore che strozzava il motore. Si aumentava di alcuni numeri al *siglóor* (getto) dal *carburadóor pèr dèer da bèvver a la mòoto*.



Anni '70 - Una trasformazione Zanzani per Benelli - MotoBI



1969 Una bella MotoBi Zanzani da competizione



125 SPORT SPECIAL



CARATTERISTICHE TECNICHE «125 SPORT SPECIAL»

Motore a 4 tempi con valvole in testa - Cilindrata totale 123,6 cc. - Potenza CV. 10 a 9000 giri/1' - Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi, capacità coppa olio Kg. 2 (tipo Shell SAE 40) - Alimentazione a supercarburante 98-100 ottani.

Telaio monotrave in lamiera stampata e tubi di acciaio
Sospensioni teleidrauliche - Ruote da 18" - Pneumatici: ant. 2,50 x 18"R, post. 2,75 x 18"S - Freni ad espansione - Impianto elettrico 6V - 28W e batteria 6V - 8Ah.
Velocità massima 130 Km/h. - Consumo (norme CUNA) lt. 2,6 x 100 Km. - Peso a vuoto Kg. 100.

Dati informativi con riserva di modifiche.

E' UN PRODOTTO MOTOBI

1969 Il depliant del Benelli MotoBi 125 cc Sport Special. Una moto che a Carpi ebbe molto successo e che i famosi Fratelli Forghieri Lele & Graziano, concessionari della prestigiosa ditta, vendettero in decine e decine di esemplari ai giovani carpigiani nei primi anni '70



Il libro celebrativo del Centenario

xxx0xxx

Al nolègg' (Il noleggio)

Nel dopo guerra e, in particolare, negli anni '50 si diffuse anche a Carpi la pratica del noleggio di scooter, moto e auto.

Carlo Alberto Parmeggiani ricorda che il mercato delle moto a noleggio era allora fiorente, visto che dava modo, a chi era a corto di quattrini, di

passarsi una bella domenica d'estate in giro per il lago o la montagna a cavallo di una moto e con la fidanzata per il costo suppergiù di un paio di giornate di lavoro.

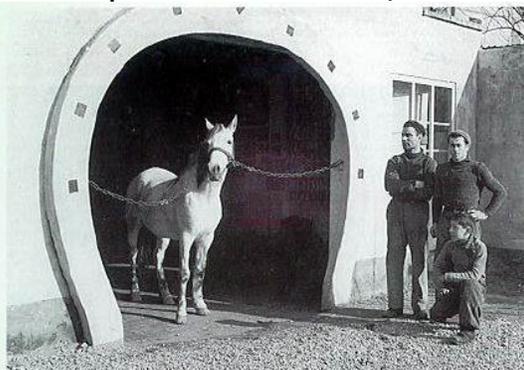
Il fenomeno durò fino agli anni '60 per poi lentamente scomparire, grazie al boom e al forte miglioramento delle condizioni economiche delle famiglie, che permise un diffuso aumento di acquisti personali di mezzi a motore.

****0****

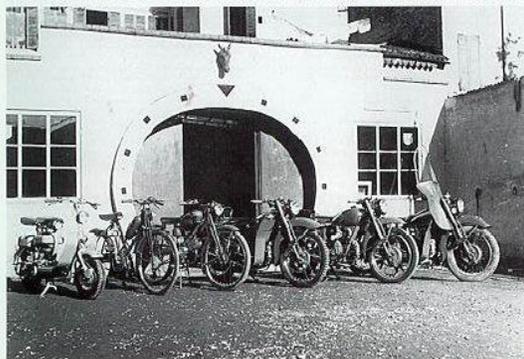


Nelle curiose foto che seguono vediamo un singolare tentativo di convertire una bottega di maniscalco (Lamberto Martinelli) in Piazzale Ramazzini in un punto di noleggio e manutenzione di moto.

Questo tentativo ebbe però breve durata, fino al 1953.



Laboratorio del maniscalco Lamberto Martinelli in piazzale Bernardino Ramazzini. Foto Gasparini. Databile 1950. Stampa dal negativo originale archiviato come R 4826.



Laboratorio del maniscalco Lamberto Martinelli in piazzale Bernardino Ramazzini. Nel 1952, diminuito il lavoro, Martinelli tentò la nuova attività di noleggio e manutenzione di motociclette. Foto Gasparini. Databile 1952. Stampa dal negativo originale archiviato come N 652.

Personalmente ricordo con piacere una domenica mattina di giugno, penso del '57, quando mio padre arrivò con una Fiat Giardinetta, presa a noleggio da Abele Luppi (biciclista di Corso Fanti, presso il Voltone) e andammo con mia madre sul Lago di Garda.



Fiat Giardinetta

Quella volta mio padre prese in affitto anche una piccola macchina fotografica a soffietto per immortalare l'evento.

Partimmo felici, io nel sedile davanti per attenuare i problemi di mal d'auto, regolarmente muniti di panini, frutta e thermos col tè.



Macchina fotografica a soffietto e thermos vintage

**

Luciana Tosi ha bene in mente quando i suoi presero l'auto a noleggio con l'autista per andare a un matrimonio a Bologna. Era il 1953 e Bologna si presentò enorme ai suoi occhi. Quante rotaie e il treno passava sotto ... Incredibile!

**

Mariella Bellintani rammenta che nel 1963 in via Curzio Arletti, una stradina vicino a Corso Roma dove abitava, c'era un certo Sacchetti (che poi andò in via S. Santi, la strada a lato della carrozzeria Ariani) che dava a noleggio le automobili. Con i soldi degli straordinari guadagnati al sabato pomeriggio prendeva a noleggio un'auto e scorazzava per due o tre ore, in base alle lire che aveva a disposizione. Allora naturalmente non possedeva l'automobile, ma erano gran bei tempi.

William Lugli ha in mente che in un *sèert period a s catèeva a nòol 'na* MG spider (per un certo periodo si poteva trovare a nolo una MG inglese). Lui era troppo piccolo, *ma un sò amiigh più graand l andèeva via cun 'n èeter ancòrra più graand ch al gh iiva la patèint* (ma un suo amico più grande andava via con un altro ancora più grande, che aveva la patente). Prendevano la macchina per una domenica pomeriggio, ma siccome i soldi erano pochi facevano pochi chilometri. Si divertivano però a fermarsi davanti a un bar affollato, scendere e aprire il cofano così da scoperchiare

gran parte del motore. Poi uno dentro la macchina sgasava e l'altro auscultava con fare da esperto il motore, poi scuotendo la testa diceva: "*A t l iiva ditt che cal siglóor ché a nn andèeva mià bèin!*" (Te l'avevo dello che questo getto del carburatore non andava bene!)"

Ovviamente la platea del bar osservava a bocca aperta la scenetta.

Renato Cucconi quando voleva fare bella figura andava da Scachetti, perché aveva un bel parco macchine. C'erano, tra le altre a disposizione, la Fiat 1100 *cun al còvvi lunngghi a duu culóor* (con le code lunghe a due colori) e la FIAT 1300, detta *fanalòun*, *cun al caambi al volàant e ch l'éera 'na gràan maachina* (detta "fanalone", per i suoi ampi fari, con il cambio al volante, e che era un gran bel mezzo).

Quàand te dgiiv ch la fèeva più di sèint a l'óra, a sembréeva èd diir chisà còosa ... (quando dicevi che faceva più di cento all'ora, sembrava di dire una cosa eccezionale).



Anni '60 - Le Fiat 1100 e 1300

Quando si voleva andare a ballare cun al "*fanalòun*", bisognava prenotarlo con un certo anticipo per poterlo avere a disposizione. Ciò consentiva di far vedere alle ragazze sempre la stessa auto e di conseguenza far pensare che fosse davvero tua. *Bisgniiva fèer bèela figuura cun al balarèini*. Ma prima o poi *i gniiven a savéer la veritèe e che al maasim te gh iiv 'na Lambrètta o 'na Vèespa. Che delusiòun ... e s ciapèeva aanch di ciocapiàat, ma a n gh éera èeter ...* (Bisognava fare bella figura con le ragazze che si trovavano a ballare. Ma prima o poi la verità emergeva e si prendeva anche dei ciocca piatti, ma allora non c'erano molte alternative per tentare di cuccare).

**

Un noleggio del tutto particolare è menzionato da Mauro Magri. Dal 1946 in poi sul lato sinistro scoperto, subito prima dell'inizio del portico di S. Nicolò, c'era una bottega che noleggiava delle macchinine a pedali per bambini. Lui era un utente assiduo. Il percorso era in salita e faticoso fino al giardino davanti a S. Nicolò, ma la discesa poi compensava lo sforzo.

Non si possono poi dimenticare negli anni '60 le macchinine a noleggio che c'erano al Parco, il guardiano col cappello da posteggiatore e la casetta con la cassa, 10 lire tre giri pista, con fermata alla fontanina per bere, anche se non avevi sete

**

Espedienti per pagar meno



I cosiddetti ... arlòoi

Molti e curiosi gli espedienti per cercare di pagare meno i noleggi, facendo risultare un chilometraggio minore, ciò anche grazie ai contachilometri meccanici di allora, a filo flessibile in trasmissione diretta, che consentivano *èd dèer gh indrée* (darci indietro).

Erminio Ascari ricorda che era intorno al 1950 e abitava ancora a Budrione. Sulla strada vide un signore intento a una strana operazione: stava spingendo la moto in retromarcia. "Notando la stramberia della cosa allora io e il mio amico, col quale stavo giocando, molto incuriositi gli chiedemmo il motivo. La risposta fu che non aveva abbastanza soldi per pagarsi il noleggio del mezzo e così andando in retromarcia si sarebbero (secondo lui) cancellati i chilometri ed avrebbe pagato di meno. A posteriori imparai poi che i chilometri indietro, di solito, non si cancellano". Chissà come andò a finire quella volta? In ogni caso avrebbe meritato uno sconto solo per l'improbabile fatica fatta? Come andò a finire? Forse avrebbe meritato lo sconto solo per la distanza percorsa a piedi.

Parmeggiani annota che negli anni '60 i giovanotti di allora dell'Armagni o del Dorando, appena patentati e a corto di sostanze, erano soliti affittare la domenica mattina auto perlopiù sportive dal noleggiatore vicino alla stazione dei treni. L'auto più gettonata era una Triumph Spitfire 1300 cc.



Triumph Spitfire 1300 cc

Un'elegante spyderina bianca che ne vide di tutti colori; poco dopo essere partiti si staccava il flessibile del conta chilometri per poi riattaccarlo poco prima di tornare. Oppure, prima di riconsegnarla a tarda sera si innestava il flessibile nel mandrino di un trapano a mano per farlo andare all'indietro e così gabbare di non poche lire l'esoso noleggiatore. Che poi costui, però, si fece furbo e piombò l'innesto del flessibile con il contagiri.

William Lugli, quando sottraeva di nascosto la Lambretta dello zio per fare qualche giro, si limitava a staccare momentaneamente il filo del contachilometri.

Graziano Forghieri ricorda che alla fine degli anni '50, fra i tanti noleggiatori, c'era anche *Pgnàata* (Pignatti) che in una *budghiina* vicino alla *Cagnóola*, dopo il Molino Verrini, dava in affitto delle moto MiVal.

I ragazzi al sabato *i tuliiven al mòoto a nòol* (prendevano le moto a nolo) per andare al ballare alla sera a Correggio o in altri posti in zona.

"Turnèe prèesti! A m arcmàand! Primma èd mesanòot ... ch a vóoi andèer a lèet! (Tornate presto prima di mezzanotte, perché voglio andare a letto).

"Al stàaga tranquill!" Difàati i turnèeven a trée óor èd nòot. (Stia tranquillo! - Di fatti tornavano regolarmente alle tre).

Pignatti quella notte arrivò giù in vestaglia brontolando; erano arrivati quattro ragazzi con due moto. Prese il suo quadernino a quadretti dove annotava le targhe e la cifra dei chilometri di partenza per confrontarli con quelli di arrivo, fare la sottrazione e calcolare la tariffa da pagare.

Segnò la cifra appena letta, sotto quella scritta in precedenza, fece la sottrazione ... ma ... c'era qualcosa che non andava: il risultato era NEGATIVO. Meno chilometri di quando erano partiti.

"óo ragàas ... I è trée óor èd nòot ... va bèin tutt ... ma ch a sia mè a dvéer dèer v èn indrée ... a m pèer un pòò tròop!!!! (Cari i miei ragazzi, è tardi, va bene tutto, ma che sia io a dovervi dare indietro dei soldi ... mi pare vieppiù eccessivo)".

Quale astuto trucco avevano escogitato i birbantelli?

Ritornati a Carpi mettevano le due moto sul cavalletto, una davanti all'altra, facevano girare la ruota dietro di una moto in aderenza con la gomma davanti dell'altra (tenuta sollevata) che naturalmente andava all'indietro, trascinando al decrescere anche il contachilometri.

Solo che quella volta avevano esagerato.

Finale davvero divertente e non c'è che dire! Molta parte del genio della carpigianità stava tutta e sta ancora nel fregare il prossimo, talvolta esagerando fino a rasentare l'idiozia.

Solex toujours

di Luciana Nora 2012

Luciana Nora, nota scrittrice e ricercatrice di cultura locale, ricorda di non avere avuto grandi storie con moto.



Honda CB 125 k3 bicilindrica anno 1970

Salì una sola volta sull'Honda 125 bicilindrica di suo fratello Livio. Uno stupendo modello importato in Italia in appena una ventina di esemplari, perché le piccole moto giapponesi erano contingente; questo sia per la tecnica, per la bellezza e il per il prezzo.

Tutti elementi che avrebbero subito ucciso quasi tutte le moto italiane dell'epoca.

Luciana rammenta che allora non c'era l'obbligo del casco e stava abbracciata a Livio che correva come un pazzo sulla via dei Mulini; il vento tra i capelli lunghi e sciolti, l'aria che le entrava in gola, se provava a parlare; fu presa da un'ebbrezza indimenticabile.

Ma con piacere le torna anche alla mente di aver posseduto con intima "joie de vivre", un glorioso Solex nero, vecchio modello, in buone condizioni, per circa due anni, dopo averlo cercato per non poco tempo.

Era il 1969 e, dopo averlo trovato usato, lo corteggiò per circa un mese, perché le sue poche finanze di allora non le permettevano più di tanto.

Lo contrattò fino allo sfinimento psicofisico del meccanico Marchi che aveva l'officina in via A. Costa, angolo Corso Fanti. Finalmente arrivarono a un

accordo e Marchi glielo cedette per trentacinquemila lire, da pagare in due rate che vennero onorate puntualmente.

Doveva avere 13 anni, quando vide per la prima volta questo oggetto del desiderio, montato dalle gemelle Gasparini. Questo prodotto francese le era apparso subito particolarmente elegante con quell'allure tipica transalpina; forse l'unico motorino che, visti i modelli di allora, la nostra Luciana riusciva a concepire adatto per una donna.



1971 - Sempre Brigitte Bardot, ma stavolta sul Solex

Per quel poco tempo che le fu concesso, se lo è goduto tantissimo. Poi, inghiottita da una spirale di pazzia ideologica, tipica del post '68, il Solex fu "collettivizzato" e prese la gloriosa strada proletaria di Modena, dove i Comunisti Marxisti Leninisti, in Via Tre Re, avevano aperto una sezione ideologica e operativa.

Luciana non pianse, perché sarebbe stato un comportamento inutile e avrebbe rafforzato il giudizio negativo di "sporca borghese" che già pesava sulle sue spalle, ma il magone fu grosso e indigeribile.

Del motorino si persero ben presto le tracce fra un collettivo, una manifestazione e giri vari per attaccare manifesti o distribuire volantini rivoluzionari.

Non ha mai saputo che fine abbia fatto il suo amato e borghese Solex, ma, nonostante sia passato moltissimo tempo, non riesce, ancora oggi, a sorridere su quel ricordo doloroso che le genera rancore e rabbia sorda per tutti quegli individui che, in quegli anni, gliene fecero un pezzo di ogni colore, nascondendosi dietro fin troppo comodi paraventi di ideologie velleitarie.

Ma su questo ci sarebbe da scrivere un libro.



1925 ca Raduno di motociclisti carpigiani nel Gioco del Pallone (oggi Piazzale Astolfo).
Fa essi anche il conte Galasso Benzi, un vero gentleman, di cui si favoleggiava l'uso di speciali gomme di cauciù **bianco** che consentivano una percorrenza lunghissima.
Dietro si nota una delle prime corriere di Valenti.

Al cucumbròn

di Mauro D'Orazi

stesura iniziale 23-10-2012

L'anguria o cocomero (*citrullus lanatus*) è una pianta della famiglia delle Cucurbitaceae, originariamente proveniente dall'Africa tropicale, anche nelle nostre zone ha avuto momenti di diffusa coltivazione.

È forse il frutto che meglio identifica l'estate, mangiata ben fresca all'ombra con gli amici in ameno conversare.



Era, direi, il 1970 o il '71, ero appena tornato da Forte dei Marmi e passavo le giornate il giro con la mia fedele Gilera 124 c c V5, splendida nella sua livrea bianca fuori serie (normalmente era grigio) e nella potenza del suo motore, dotato di grande spunto. La cilindrata era stata portata dal suo primo proprietario, Paolo Righi, a 142 c c ed erano state montate le valvole maggiorate della versione 175 c c.



Gilera 124 V5

L'estate era calda come di solito dalle nostre parti e di sera avevamo preso l'abitudine di trovarci a casa, o meglio nell'ampio giardino, di Aldo Creola in via Giovanni XXIII°, quasi in angolo con la Remesina.

Eravamo sempre in tanti, almeno 10 - 15 ragazzi; ricordo Millo, Norberto Magnani, Mauro Bulgarelli, Paolo Bulgarelli, Toto Bonato, Gigia, il Capo, ecc ... C'erano poi due di cui non ho notizie da decenni e dei quali mi ricordo a malapena il soprannome.

Il primo era detto *Bundaansa*, l'origine di tale nome si è perso nella nebbia del tempo ... forse perché quando raccontava le sue storie ne aumentava la portata e anche perché cercava di allargarsi nei rapporti sociali, senza avere adeguato censo e personalità.

L'altro veniva dal centr'Italia e, pur essendo un buonissimo ragazzo, aveva una faccia che Lombroso avrebbe studiato con interesse per poi destinare di certo il suo possessore in un qualche girone di malfattori. Costui non per niente era chiamato Cimino, surrogando tale nome a quello di un bandito omicida che a quei tempi era molto famoso e temuto.

Nel 1967 il fuorilegge fu protagonista perfino di una canzone; infame assassino di due fratelli gioiellieri, fu ferito in uno scontro a fuoco con la polizia a Roma. Completamente circondato nel rifugio della sua banda, Cimino cercò i farsi strada alla maniera di Butch Cassidy, uscendo e sparando all'impazzata. Fu ferito al collo, restò paralizzato e morì dopo nove mesi.

Il nostro Cimino, riccioluto e dal viso dai tratti grossolani, era però un ragazzo semplice e tutt'altro che violento; il suo grande sogno era quello di potersi comprare, anche usatissima, una Kawasaki 500 c c 2t.

Temo però che non sia mai riuscito nel suo intento.



1971 Kawasaki 500 Mach III H1B

Tornando a noi, anche quella sera eravamo nel giardino di Aldo, inoperosi e annoiati. ***Èd gnòoca a n s in ciacarèeva gnaanch! 'Sa fòmm ia ? 'Sa n fòmm ia ?*** (Di ragazze non se ne parlava nemmeno. Cosa facciamo? Cosa non facciamo?)

E così verso le dieci e mezza a qualcuno, Cimino, venne la geniale idea: ***"Mò perchè a nn andòmm ia a cucòmbri?"***

E così verso le dieci e mezza a qualcuno, a Cimino se non ricordo male, venne la geniale idea: ***"Mò perchè a nn andòmm ia a cucòmbri?"***

**

L'espressione ***andèer a cucòmbri, a ùa, a piir, a pòmm, a marusticàan***, ecc ... (andare a cocomere, a uva, a pere, a mele e prugnette selvatiche, ecc ...) non significava altro che inoltrarsi notte tempo nei campi coltivati per fregare con destrezza la frutta al contadino del luogo e fuggire il più velocemente possibile, senza farsi prendere o farsi sparare nel sedere con cartucce a sale.



Se tutto era tranquillo: "**Insaaca, insaaca ... ch a n gh è nisùn ch a paasa!!!** "
Ma se la situazione era preoccupante: "**Òcio, òcio! Dai a ùa! Maraia!**" Il classico grido di allarme per i **gràata ùa ed 'na vòolta**. Disegno di Marco Giovanardi

Questa pratica era molto diffusa fino agli anni '50, quando tante famiglie cittadine facevano davvero fatica a tirare avanti e a trovare il cibo quotidiano. E quando la **resdóora** vedeva arrivare i figli con le tasche piene di frutta non faceva certo troppe domande e metteva senz'altro in tavola. È provabile che pronunciava fra sé la famosa frase: "**Aanch pèr incóo a s è magnèe! E dmaan a gh pinsaròmm!** (Anche oggi si è mangiato! Domani ci penseremo!"

Ma negli anni '60 e '70 questa indigenza era via via completamente scomparsa. Anzi il boom e il benessere avevano portato sulle nostre tavole anche più del necessario (frutta esotica, ecc ...).

Andare a rubare della frutta in campagna non aveva quindi alcun senso, se non quello eccitante dell'avventura che, per quanto miserevole, dava sempre comunque emozione e brivido.

Aggiungete poi anche il fatto che la cocomera era stata tutto il giorno sotto il sole rovente di agosto e che certo il suo tepore non avrebbe potuto ristorare granché gli sprovveduti e ingenui manigoldi.

Sarebbe stato molto meglio andare tutti assieme presso la rinomata baracchina di **Benci** al Parco e prendere una bella fetta di anguria gelata e di prima qualità.

Ma tant'è!

**

"**Mò perchè a nn andòmm ia a cucòmmbri?'** esortò di nuovo lo sciagurato ideatore di quella che si sarebbe rivelata un'epica e memorabile sfortunata impresa.

La proposta fu accolta con entusiasmo; io avevo, naturalmente, qualche riserva, pensavo più che altro a mio padre e ai suoi severi moniti di comportamento, ma lo spirito di gruppo prevalse. In pochi minuti un bel gruppetto di moto e scooter imboccava la vicinissima Via Remesina

puntando decisamente a nord, verso Fossoli, dove, a sentire i bene informati, c'era una melonaia adatta allo scopo.

Io avevo dietro Cimino che era venuto in bici, Millo portava *Bundaansa*, Norberto era sul suo vespone e caricava Toto, Aldo era col suo LUI azzurro, potentissimo e scattante, truccato a 75 c c, ecc ...



1970 Lui 75 c c - un'accattivante linea disegnata da Bertone

Passammo i binari della ferrovia, dove ogni tanto di notte Paolo Bulgarelli e altri bontemponi si divertivano a fare in fantasmi con un lenzuolo in testa, spaventando la gente che passava in bici o in auto.



Poi via Ivano Martinelli, l'ex Campo di Concentramento, ancora avanti ... ; io dentro di me godevo con piacere l'inebriante ebbrezza di quest'avventura per me inedita, ma nel contempo ero terrorizzato dal fatto che qualcosa potesse andare storto e che mio padre, inflessibile poliziotto, lo venisse a sapere con tutte le tragiche (MOLTO tragiche) conseguenze del caso.

Finalmente ci fermammo. La nostra informatissima guida aveva riconosciuto il posto giusto, individuato durante il giorno. Al limitatissimo chiarore notturno, sulla nostra destra, si distingueva un vasto campo con degli oggetti sparsi un po' più scuri. ERANO le COCOMERE!

"**Dai ! Andèe uèeter!!** (Su andate voi!)" ordinò uno dei piloti ai passeggeri.



Immagine notturna di un campo di cocomere oggi nella nostra Bassa

Questi smontarono in fretta dalle selle e, saltato il fosso, si spinsero veloci nel campo. Io intanto, col cuore che mi batteva forte per la paura che ci scoprisse il contadino, avevo subito girato la moto verso Carpi e stavo col motore al minimo a scrutare con apprensione l'oscurità.

“ **Ma dove caxxo sono? Mò 'sa faan i? Dàai!** (cosa fanno?) ”

Al minimo segno di pericolo eroicamente avrei abbandonato il gruppo a tutto gas. Insomma ... **curàag' ch a scapòmm!** (coraggio che scappiamo!)

Dopo alcuni interminabili minuti, vidi arrivare due che portavano qualcosa a quattro mani. “ **Mò 'sa fèe v? Dio a v maledissa!** (cosa state facendo!) ”

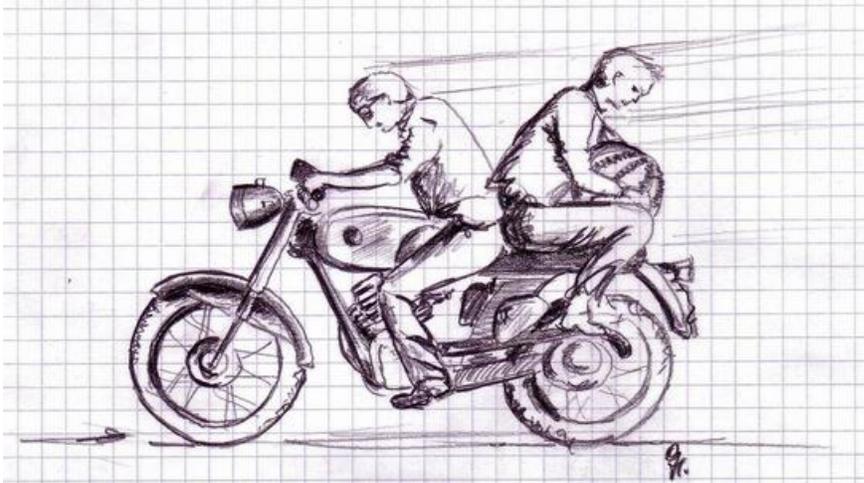
“ **Ne abbiamo cercata una grossa! puff ... puff ...** ” fu la risposta ansimante, ma soddisfatta. In effetti ciò che stavano trasportando era un enorme **cucumbròun** dal considerevole peso e con un diametro almeno di 50 / 60 centimetri. Insomma un globo verde spropositato. Una grande preda!!



Un'enorme cocomera ancora nel campo

Cimino provò a montare sulla mia moto, ma la sfera era troppo troppo voluminosa: io, lui e **LEI** non si stavamo. Dopo vari disperati e comici tentativi, gli ordinai perentorio: "**Cimino! Dai mò! Mòunta su a l'arvèrsa!**"

Questi non se lo fece dice due volte, salì sulla sella, schiena contro schiena, con la cocomera strettamente abbracciata fra il petto e le ginocchia.



In questa efficace rievocazione dell'artista Marco Giovanardi vediamo la fuga in moto di Dorry e Cimino con l'enorme cocomera.

VIAaaaa! VIAaaaa! A gaas avèert! A gas aperto ... **sì! Ma fin a un sèert puunt**, perché rischiamo di perdere il passeggero e il carico al primo serio scossone. Non so ancora come facemmo ad arrivare, ma immagino la faccia di qualcuno che aveva potuto vederci durante l'interpretazione di quel buffo numero di equilibrismo circense.

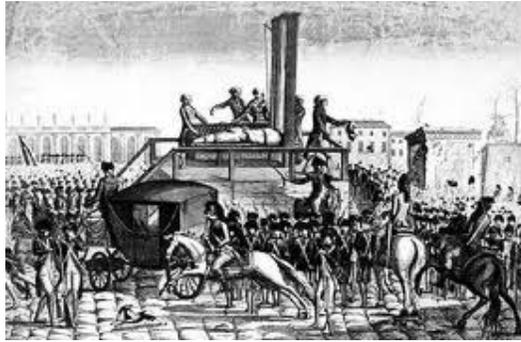
Finalmente arrivammo a casa di Aldo e il suo provvidenziale cancello ci inghiottì velocemente, nascondendoci alla vista di eventuali curiosi.

Sistemate le moto, il grande trofeo vegetale fu solennemente messo al centro di un basso tavolinetto che si trovava in giardino.

"**Chè a gh vóol un curtèel!**" disse qualcuno. Il padrone di casa ne portò subito uno, che si rivelò non troppo adeguato.

A Norberto, grande cintura nera di arti marziali estremo orientali, fu affidato l'impegnativo compito del taglio. Due volonterosi collaboratori tenevano ferma la sfera.

Un attento e teso silenzio calò sull'intera compagnia. Tutti i presenti osservavano con trepidante smania la decapitazione e attendevano l'inizio della spartizione del "prezioso" bottino.



Norberto tentò di affondare la lama ... una volta ... due volte. Niente! La coccia del grosso frutto opponeva resistenza alla violazione, complice una affilatura compromessa dal tempo e dall'uso.

Un terzo colpo deciso ebbe ragione dell'ostinata scorza.

Ma ecco accadere un fatto davvero singolare ...

Non appena la lama raggiunse la polpa rossa, un imponente getto d'acqua

... **FFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFF** ... schizzò fuori spinto dalla pressione interna.

L'accoltellatore con un balzo si spostò velocemente indietro per non esserne investito, i ragazzi più vicini ... anche.

Il getto continuò, fra la sorpresa di noi tutti, per vari secondi e alcuni litri di acqua sudicia bagnarono il tavolino e la palladiana.



Ci guardammo in faccia stupiti l'un l'altro ... **“Ma che ... ??”**

A un certo punto qualcuno osservò meglio l'interno del frutto, annusò l'odore davvero disgustoso ...

La realtà fu presto appurata con grande delusione e sconcerto ...

avevamo preso ... **la cocomera da semenza** ...

al cucumbròun da smèinsa.

Proprio quello che il contadino sceglie con cura, non *despicca* e lascia crescere e maturare per raccogliere poi i semi neri da seccare e da piantare l'anno successivo.



Con grande delusione prendemmo su i miserevoli pezzi della nostra preda e, guardinghi, li buttammo in un secchio del pattume per far sparire il più velocemente possibile ogni traccia visibile del deludente misfatto. Davvero una bella impresa !!!

A n gh è mèel!!! V`a mò là ...

*****0*****

Blouson Noir a Chèerp

Chi come me è stato appassionato motociclista sa di aver passato un periodo della propria vita nel quale si è accostato alla filosofia di vita dei famosi Blouson Noir di Marlon Brando, che abbiamo trovato nell'indimenticabile film il Selvaggio del 1953 del regista Lazlo Benedek.



Brando indossa un Perfecto Schott ancora in catalogo tale e quale ad allora.



I selvaggi ... tutti col giubbotto

Tutti i ragazzacci in moto indossavano un giubbotto particolare che subito ti affascina sia per la foggia esteriore, ma soprattutto per il simboli dinamici e anticonformisti che esso veniva a rappresentare soprattutto per le giovani leve, che via via si susseguivano nelle generazioni.

Questo capo oramai è senza tempo, unisex e sempre molto fashion: era ed è un giubbotto in pelle nero, denominato anche "chiodo", forse per la sua versione chiodata preferita dai punk. La chiusura laterale con la zip, le cerniere sulle tasche e sulle maniche e gli automatici per evitare che l'ampio colletto sbatta alle alte velocità, lo rendono perfetto per i motociclisti. Il

chiodo ha fatto la storia della moda e del cinema, indossato da tanti personaggi del grande schermo e da leader di band rock. Ancora oggi non ha perso nulla del suo fascino originale e rimane il "pezzo" preferito di molte star. Si indossa a qualunque ora della giornata e si abbina ad un paio di jeans, come ad un abito elegante. Il modello originale si chiama Perfecto e fu commercializzato nel lontano 1928 dalla Schott Nyc.

L'indimenticabile Marlon Brando, protagonista del film, indossava uno Schott Perfecto 618 in pelle di cavallo. Arthur Fonzarelli, Henry Winkler, il mitico Fonzie della serie tv Happy Days, non lo abbandonava mai. John Travolta lo sfoggiava con brillantina e jeans con risvolto in Grease. Decorato con borchie e catene dalla generazione punk degli anni 70, era la divisa preferita di gruppi metallari quali i Ramones e i Sex Pistols. Fra le star lo preferisce ampio e comodo l'attrice Drew Barrymore, verde brillante Lily Allen, corto Megan Fox. Oggi non è molto cambiato rispetto alla sua versione originale, rimane più sagomato e aderente e spesso si colora di inaspettate "nuances". L'originale viene ancora prodotto dalla Schott, ma in cuoio.



James Dean in blouson noir

Mia madre, appena io ebbi ottenuto la sospirata moto, me ne regalò uno, fattomi confezionare su misura dalla ditta di Petruzzello di Carpi; un capo che conservo ancora oggi nel mio armadio con religioso rispetto e gratitudine verso la genitrice. Tutte le volte che lo prendo in mano penso ai miei 74 kg di allora.

Ad ogni modo, per tentare di spiegare un po' le cose ai profani, in tutti i giovani motociclisti imperversa un demone, un anelito irrefrenabile, quanto utopico, di conquista della libertà, di infrangere e rovesciare le regole. Noi ometti siamo fatti così ... fortemente appassionati, sempre più emozionati. Non rispettare i limiti di velocità in primis, aprire le marmitte per fare casino, truccare i motori, andare in due in motorino, fuggire con successo da una pattuglia di vigili (cosa che ho fatto con grande soddisfazione sull'Adriatica a Misano negli anni '80), non rispettare i sensi vietati, i semafori rossi e gialli, ecc ...

Ma soprattutto violare le odiatissime zone pedonali, dove ti è vietato andare in moto e di conseguenza ti è impossibile farti vedere in tutta la tua potenza macho / meccanica da chi può invidiare il tuo potente mezzo. Se NON vai in piazza anche le ragazze NON ti vedranno e questa è cosa gravissima per il tuo ego di motociclista. Negli anni '70 con la moto si cuccava. Oggi però le mode sono molto cambiate e una ragazza se ti vede arrivare su un motone con carenatura e manubrio basso, al massimo ti può sputare con disprezzo sulla sella.

Ma in quegli anni era facile caricare una ragazza e avere un certo successo. Poi le cose sono cambiate. Anche se le Ferrari e le Porsche hanno un loro positivo effetto anche oggi, a dir la verità.

La moto è libertà, vento in faccia senza casco, leggerezza, potenza, velocità, vibrazioni, musica delle marmitte, accelerazione mozzafiato, pieghe in curva; ma la moto è anche girare piano, prima di sera d'estate, con il motore che gira perfetto ... tondo tondo; sei solo, in una delle nostre stradine di campagna e tenti di arrivare a raggiungere il tramonto che sta guadagnando l'orizzonte. Sei tranquillo, con un lieve sorriso (a bocca chiusa, se no ti entrano i moscerini), soddisfatto della tua condizione, senza pensieri, se non il godimento intimo e ineffabile di questi momenti.

Il motociclista tiene sempre la sua moto accanto a sé; se andavi al Caffè Teatro o al Bar Roma in piazza ... LEI doveva essere posteggiata lì, a pochi metri da dove eri tu.

È per questo che non perdonerò MAI al sindaco dell'epoca, Cigarini, di averci chiuso la Piazza, nostro luogo di pacifico raduno e incontro quotidiano, trasformandola per il 95 % del suo tempo in desolante contenitore vuoto e insensato.

Ogni ragazzo in motorino e in moto ha vissuto i suoi momenti di trasgressione, senza la quale sei e sarai solo *un mèes òmm* (un mezzo uomo). Insomma *bisgniiva fèer quèel a l'arvèersa pèr sintiires la vitta ind la tò maan* (Insomma bisognava far qualcosa alla rovescia per sentire al vita nelle tue mani). Ho subito pesanti reazioni da parte di mio padre alle "mie imprese": mai una volta mi diede ragione! Anche se con il senno del poi forse non aveva torto.

Talora non erano grandi cose, anzi !!! All'una di notte, nel deserto assoluto, se devi girare a destra e ti fermi ad aspettare il verde di un inutile semaforo rosso... sei un povero imbecille.

**

Ecco una testimonianza (una per tutte, una per tante) del giovane carpigiano / novese Davide Boldrin sui guai che passò dopo un episodio di "sana", quanto innocua ribellione giovanile.



2012 - Davide Boldrin - il protagonista della vicenda

Leggiamo le sue parole scritte da lui stesso, in un racconto emotivo che passa in continuazione dalla terza alla prima persona (quasi inconsciamente volesse estraniarsi da una vicenda che segnò la sua vita giovanile in modo sensibile) in una concitata narrazione.

Eravamo nel 1987. Il giovane Davide Boldrin abitava a Carpi, in via Aldo Moro 14. Ed era solito frequentare la mitica Piazza Martiri. La grande piazza era zona a transito limitato, e la trasgressione più bella, a quei tempi, era riuscire a circolare in quell'area con motorini, vespe e moto, cercando di "fregare" i vigili urbani.

La vigilia di capodanno, alla sera verso le 23.30, Davide con i suoi amici Claudio e Cristian (che ora non è più tra noi ...), ebbero una bizzarra idea. Decisero di coprire le targhe dei loro 125 (2 moto e una vespa - la vespa PX 125 era la mia), di invadere la Piazza e, in caso di arrivo dei vigili urbani, di seminarli. Un progetto assolutamente inutile, quanto sconsiderato, ma che rappresentava sempre una prova di ardimento e di iniziazione per la vita futura. Ad un certo punto però ecco arrivare i vigili; noi non aspettavamo altro! Iniziammo così subito la nostra ASTUTA azione per dileguarci. Il Boldrin uscì lesto dalla Piazza per via Berengario, poi imboccò via Ciro Menotti contromano, convinto che i "cari" PRANDI e PAVESI (dopo imparai bene che erano loro ...) si sarebbero fermati. Come no?! Attaccarono la sirena, e in quel preciso momento il fuggitivo capì che sarebbero iniziati guai seri. Arrivato in fondo, imboccai, sempre contromano, Corso Fanti. A quel tempo era transitabile e i due sensi di marcia erano divisi dal famoso mai abbastanza maledetto, "**cordolo giallo**". Il mio piano strategico era quello di svicolare sulla destra nella stradina a fianco del Duomo (La *Strètta* o Via Polmonite), dove c'è la residenza vescovile. Però a un certo punto sentii un'altra sirena, che mi distrasse dall'intento. La situazione era drammatica: alla mia destra, dall'altra parte del cordolo, c'era la pattuglia dei vigili urbani che incalzava, mentre dietro mi tampinava la Polizia di Stato. Arrivai fino quasi alla stazione dei treni. E lì mi presero, tagliandomi la strada. Il punto che è mi fermai, ma poi ripartii ... E via ... in una fuga senza speranza. Corri! Corri! Gas! Gas!

I vigili urbani mi erano dietro. La Polizia no: si erano diretti verso viale Manzoni, per prendermi tra due fuochi. Il cuore mi batteva impazzito nel petto, finché, prima del passaggio a livello di Cibeno, i vigili mi tagliarono definitivamente la strada con la loro Ritmo, e stavolta non ci fu scampo.



I vigili Pavesi e Prandi e il Comandante Pulga

Prandi e Pavesi, dopo essersi accertati della mia identità, mi rimisero in sella e mi dissero: "*Adèesa baasta!* Prendi la Vespa e vieni dietro a noi al Comando, **PASSANDO PER LA PIAZZA**, così fai vedere a tutti, che ti abbiamo preso !"

Dovetti sopportare anche questa umiliazione, riservata anticamente ai nemici sconfitti dai condottieri romani, trascinati e derisi dietro al carro del vincitore durante la parata trionfale.



Giunti al Comando, arrivò anche la Polizia, pronta per portarmi al gabbio. Ma i vigili, si opposero (e li ringrazio ancora ...). Dissero perentori: "*A gh pinsèmm nuèeter, a chelò!*" (Ci pensiamo noi, allo sciagurato), annuendo con la testa. Subito chiamarono casa mia. Quando il mio babbo arrivò, aveva una faccia attonita e trasfigurata, che francamente, non avevo mai visto prima.

La mia Vespa rimase al Comando e restammo d'intesa (obbligata) che mi sarei dovuto ripresentare con mio padre nell'ufficio del Comandante PULGA la mattina seguente. Arrivato a casa, *cla siira lè, a n ò ciapèe d sòtta e d sóovra ... a n s sà mià quàanti* (quella sera lì ne ho prese di sotto e di sopra, non so quante).

La mattina al Comando, Pulga parlò molto fermo con mio padre e insieme decisero di darmi una bella lezione. A quel tempo lavoravo. Il Comandante cominciò a elevarmi multe da 25.000 lire l'una, fino ad arrivare a un totale di 250.000 lire. Il mio stipendio si aggirava sulle 500.000 lire mensili. Mio padre suggerì inclemente: "*Mmm ! E' POCO, al staaga bèin più su!*" (stia più su con la cifra). Arrivò a 350.000 lire. Ma mio padre: " E' ANCORA

POCO!”. Insomma, arrivammo a 425.500 lire. E lì, il mio babbo, disse che era sufficiente, ma che, se fosse stato per lui, mi avrebbe dato tre stipendi di pene pecuniarie. Mi hanno assicurato che è stata la contravvenzione più alta mai erogata, tenuto conto dei tempi.

Pulga e il mio babbo l’avevano studiata bene per punirmi nel modo più adeguato. Poi, tornato a casa, fui messo “agli arresti domiciliari personalizzati” per qualche settimana.

Mio padre non era certo come tanti genitori di adesso che difendono sempre i figli! E scontai amaramente le mie punizioni.

**

I garèin

Un altro modo per scatenare le nostre energie erano in garini. Un vocabolo che deriva dall’analogo dialettale *garèin* e ha come espressione *fèer un garèin*. Cioè fare una gara clandestina (evitando vigili e polizia) contro un altro con la moto, per vedere chi va più forte o ha maggior ripresa da

fermo; si tratta di vere prove di ardimento giovanile, spesso pericolosissime.

Chi ha un motorino o una moto prima o poi incontra e si confronta con un suo simile, ennesima trasposizione dell'archetipo interrogativo maschile di "Chi ce l'ha più lungo?"

Negli anni '50 e '60 i luoghi delle competizioni erano il primo tratto di via Cavata, la strada provinciale Carpi - Ravarino per Limidi dal passaggio a livello in poi e il lungo rettilineo di via Griduzza dalla Statale Motta a Cortile, che partiva con una "morbida fila" di simpatici pioonni cipressini sulla destra.



1953 - In giacca e cravatta, Ennio Pellacani si esibisce di domenica in prove di velocità su Vespa nella curva dell'Osteriola.

Moto e motorini, ma anche auto, si affrontavano in continuazione soprattutto nelle sere estive. Il traffico era inesistente, di notte non c'era controllo e questa era una delle poche fonti di divertimento per i ragazzi di quegli anni.

Ai miei tempi (fine anni '60 e anni '70) invece era più di moda l'ampia via Peruzzi, appena costruita e in attesa di collegare le future piscine, oppure l'autostrada del Brennero già pronta, ma ancora da aprire al normale traffico.



Autostrada usata come pista da gara per grosse moto

Dopo gli anni '90 invece funzionava perfettamente lo stradone dell'area industriale parallelo all'autostrada (viale dell'Agricoltura), di notte ASSOLUTAMENTE deserto, salvo le coppie nascoste.

Auto, moto e motorini si affrontavano, si affrontano e si affronteranno senza posa, soprattutto nelle serate d'estate. Un fenomeno che non cesserà mai, essendo il desiderio di primeggiare insito nella natura umana.

Ma che significato effettivo può avere se una moto fa i 203 km / h e un'altra i 204 km / h ? Nulla, assolutamente nulla nell'infinita immensità dell'universo, ma aveva un valore incredibile a Carpi, in estate, negli anni '70, quando si gareggiava senza posa nella larga via Peruzzi. Nelle gare clandestine la scarica di adrenalina è potentissima (anche per me che ero quasi sempre solo spettatore), perché si faceva qualcosa di nascosto, di proibito, di esaltante e quindi il pericolo sovraccitava l'organismo e i nostri sensi. Per non parlare poi del piacere stupendo di una effimera vittoria.

Alle 21 circa, all'imbrunire ci si trovava tutti all'inizio di via Peruzzi; in campo scendevano le moto più prestigiose dell'epoca, roba seria e costosa da *duśèint a l'óra* (roba da duecento all'ora): Honda 750, Guzzi Sport 750, Triumph Trident, Kawasaki 750, Suzuki, ecc.

Tutti senza casco ... ovvio, con jeans e camiciola aperta.

Nel confronto era importante il mezzo meccanico, ma anche l'abilità del guidatore era fondamentale; il fattore umano poteva talora capovolgere la scala dei valori meccanici. Il dosare gas, frizione e freno era un'arte raffinata; uno queste sensibilità le possiede innate nel sangue, oppure non c'è nulla da fare.

La pratica affina le proprie doti, ma *l'è al maandegh quell ch a còunta!* (è il "manico" quello che conta).

Le sfide nelle alte cubature erano le più spettacolari, ma accanto a questi mostri a due ruote, c'erano anche garini con classi di moto più piccole con tutte le cilindrature possibili.

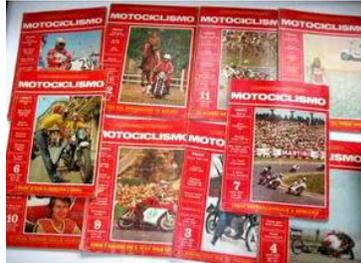
Si lottava di solito a coppie; il mossiere, degno del Palio di Siena, dopo aver faticosamente fatto mettere le moto sulla stessa linea, dava il via con un fazzoletto bianco, spesso con successive polemiche: "*Tè t ii partii primma!*" "*Mò 'sa dii t ! A nn è mià véera!*" (Sei partito prima! - Ma cosa dici? Non è vero!)

Il percorso dritto e lineare si stendeva liscio liscio per circa 400 metri; veniva collocato un apposito segnale per il traguardo, che era un po' anticipato per non andare a finire dritti diretti in campagna, visto che lo stradone finiva, dove oggi circa c'è la baracca di Scazza.



Le sfide erano epocali e evidenziavano **la punta di un iceberg** di complesse teorie personali motoristiche e motociclistiche: due tempi /

quattro tempi, catena / cardano, velocità / spunto, desmo / aste e bilancieri, rapporti corti o lunghi, Inglesi / Italiane / Giapponesi, ecc ... Questioni a lungo dibattute, con interminabili discussioni assieme agli amici, dopo esperienze personali e attente letture della Bibbia del settore, l'autorevole (e allora unica sul mercato) rivista mensile MOTOCICLISMO. Quanto ho sognato leggendo e rileggendo quelle pagine, corse a comprare in edicola i primi giorni del mese !



1971 Alcuni numeri della rivista MOTOCICLISMO

Dopo la sentenza sul campo di un garino potevano cadere principi consolidati o essere confermate verità assolute, ma le contese, le osservazioni, le scusanti non mancavano mai.

In altre città si gareggiava per soldi, ma a Carpi mai! Si metteva in gioco l'onore del proprio mezzo e le consolidate opinioni di ciascuno.

In città sanguigne e veraci come Napoli si giocavano soldi ... eccome! e pure i libretti delle moto: chi perdeva lasciava il suo mezzo all'avversario vincente.

Per capire il clima, ecco una preziosa testimonianza di un motociclista napoletano di quegli anni roventi:

"Negli anni '70 a Napoli le gare clandestine erano UNA VERA FOLLIA!!!

Nelle calde nottate estive si gareggiava presso il tunnel di Mergellina, oppure dopo il tunnel della Tangenziale in direzione Pozzuoli. Tanti motociclisti e curiosi si affollavano per vedere le famose TIRATE!

I protagonisti erano Agostino o' PAZZ, (al secolo Antonio Mellino) famoso per le sue gesta e pazzie in moto in tutta Italia, Vicienz ' Mezanott, Mario Kawasaki, Dino Buondonno, Mario De Luca e tanti altri.

Le moto erano Kawasaki 900, Honda 750 Four, Laverda 750, Norton Commando 750, BSA ROCKET 750, ecc. .

Molti di questi centauri appena ricordati ci hanno rimesso la pelle, oppure portano oggi il segno indelebile di quegli anni nel loro corpo martoriato.

Le potenze delle cosiddette MOTO PESANTI dell'epoca erano attorno ai 70 cavalli!

Figurarsi oggi fare le gare clandestine con Yamaha R1, Honda CBR 900, Suzuki 1.100 GSX-R, MV Agusta F4, ecc ... con le potenze più che doppie delle moto di allora!"

A Carpi le sessioni di gara duravano circa un'oretta, poi qualche solerte cittadino chiamava i vigili, più che altro per il casino del rombo dei motori. Spesso un'apposita vedetta riusciva in qualche maniera, segnalava l'arrivo della Forza e tutti di solito si dileguavano per tempo o si mettevano in innocente e silenziosa sosta; ma il divertimento per quella sera era finito.

I vigili non è che fossero tanto terribili, spesso si limitavano a disperdere quelli che sorprendevo, eliminando la fonte del disturbo e riguadagnando la pace collettiva. Una volta uno di essi, forse allo stremo della pazienza e dalla sopportazione anche per la calura estiva, consigliò scocciato: " Ma perché (sottinteso ...seccanti rompicoglioni) non andate più in là ... in fondo ... dove nessuno verrà a disturbarvi (ci)?"

Alcune volte c'erano delle trasferte fuori Carpi, ad esempio a Correggio. Nella vicina città la passione per le moto era molto forte, anche grazie alla Scuderia Tartaruga di cross e alla presenza del rinomato meccanico Onorio, ben fornito concessionario di marche primarie dove comprai negli anni '70 due grosse moto, quando era ancora in Via Carlo Quinto / Viale Vittorio Veneto. Ma a Correggio però bisognava stare attenti, perché "i locali" lasciavano il pelo bene a modo a chi avventurava per sfida nel loro territorio, avendo moto ben truccate e preparate.

Gianfranco Gigia Sgarbi è sempre stato un vero asso in campo motociclistico e di garini ne ha fatti e vinti a centinaia.

Ne ricorda in particolare uno di grande soddisfazione. Era metà degli anni '80, lui e un affiatato gruppo di bikers carpigiani andarono a Desenzano sul Garda.

Era giunta notizia che sulla costruenda tangenziale si svolgevano vere e proprie gare tra motociclisti provenienti da tutto il nord. Moto truccate, moto con carburatori da auto per aumentare le prestazioni, trasformazioni speciali e segrete, ecc ... insomma c'era di tutto e di più.

Il gruppo arrivò sotto il ponte dove c'era già una piccola folla.

Gente appassionata, che scommetteva anche forte. I commenti e le banalità si sprecavano: "Questo fa i 300!" "Quello è imbattibile!" e via dicendo ...

Per farla breve, dopo un breve colloquio, E.F., che era del gruppo di carpigiani, consegnò a Gigia (che era il più bravo riconosciuto) la sua nuova SUZUKI 1100, allora una vera e propria bomba da 130 cv. A Carpi ce l'aveva anche Petruziello ed era uscita proprio per superare le più potenti moto dell'epoca.

La sfida era con il numero uno campione locale e naturalmente Gigia vinse di netto.

Fermate le moto lo sconfitto, molto sorpreso, chiese a E.F.: "Ma questa moto è truccata??" E lui con la più bella indifferenza che gli è consona in certi particolari momenti magici, rispose: " SÌ! HO MONTATO IL PORTAPACCHI!".

L'attrezzo, infatti, faceva bella mostra di sé sulla coda della moto; quasi come un Imperiale su un'utilitaria usata per andare al mare.

Millo al sgasadóor

Memorie di aneddoti di vita motociclistica
narrate e autorizzate da lui medesimo



1970 ca Emilio (Millo) Cerretti

Il "campione del mondo" dei garini a Carpi era Emilio (Millo) Cerretti, sgasatore animoso e inesauribile, competitore instancabile, piegatore coraggioso, pilota impetuoso e senza paura; conosciuto da tutti anche per la sua peculiare "eVVe" franco - parmense che gli conferisce da sempre un tocco signorile, eredità dell'illustre famiglia liberal - borghese del generone carpigiano a cui appartiene.

La famiglia Cerretti ha avuto illustri antenati legati al Risorgimento, ai Garibaldini e ai movimenti rivoluzioni dell'800.

Mi fa piacere ricordare, aprendo una breve parentesi, Celso Cerétti - Patriota italiano - internazionalista - massone - (Mirandola 1844 - Ferrara 1909), garibaldino dalla campagna del 1859 a quella di Digione (1870), e quindi volontario in Bosnia-Erzegovina durante l'insurrezione del 1875-77; esponente del primo socialismo emiliano, fu amico di Garibaldi e di Bakunin e svolse tra i due un'opera di proficua mediazione. Aderì all'Associazione Internazionale dei Lavoratori, sorta a Londra nel 1864 per volontà di Karl Marx e Frederick Engels.

In una lettera dai toni entusiastici, su tale associazione, inviata all'amico Celso Ceretti nel settembre del 1872, Garibaldi coniò la nota frase: "L'Internazionale è il sol dell'avvenire"

Millo non si tirava mai indietro da nessuna sfida o competizione. Ogni moto, che il nostro fuoriclasse ha avuto, è stata portata a un gradino in più del suo estremo, oltre i limiti progettuali, sempre alla ricerca e alla conquista delle prestazioni migliori possibili.

La sua dichiarazione ricorrente era: "*Mè a suun al Campiòun dal Mònd*" (Io sono il Campione del Mondo!), riferendosi alle numerose e svariate specialità in cui eccelleva e primeggia senza rivali tutt'ora. E di lui si potrebbero narrare centinaia di episodi eclatanti e clamorosamente fenomenali, di aneddoti pirotecnici e sesquipedali, di dispute e discussioni basate su elementi calibrati e precisi fin nei termini più infinitesimi, che hanno fatto di lui, nel corso degli anni, un conosciuto personaggio, vessillo assoluto di carpigianità.

Aveva iniziato la sua carriera con un bel Corsarino Scrambler 50 cc; il getto del carburatore e l'apertura della marmitta erano state le prime cose a essere modificate. Negli ultimi tempi dell'uso di questo motorino usava come silenziatore estemporaneo ... *'na stròopa d lèggn* (ramo di legno) che infilava o toglieva a seconda delle necessità e dell'orecchio dei vigili, in particolare *Mariìn* Marchi che lo aveva preso costantemente di mira.



1967- 68 ca – Il bel Corsarino Scrambler 50 cc; un motorino allora di gran prestigio e molto desiderato, posseduto da Millo Cerretti, Enrico Allegretti, Nando Bellini e Fabio Bonvento



1968 Guzzi Stornello 160 c c

Poi passò al Benelli 125 SS, al Guzzi Stornello 160, al MotoBi 250 SS e finalmente a una splendida Honda 750 marrone, che con la collaborazione di Graziano Forghieri "tirò", come si dice allora, da Honda simil - corsa. La trasformazione consisteva nella sella e serbatoio di plastica pitturati in un *saal canaréin* (giallo canarino), ludretti senza filtro ai quattro carburatori, getti adeguati alla batteria dei carburatori e un rombante quattro in uno; sul codone vennero poste due grandi scritte adesive ELF, marchio della benzina francese dell'epoca per vagheggiare l'importante gara motociclistica della 24 ore del Bol d'Or.



Ebbe per un breve periodo un Kawasaki 750 Mach IV 3[^] serie, giallo e marrone, quello leggermente depotenziato e col forcellone allungato per renderlo guidabile e un po' più sicuro. Questa moto passò poi a Lele Forghieri.



1974 Kawasaki 750 Mach IV 3[^] serie, giallo e marrone,

Infine nel 1976 ebbe una Benelli 750 6 cilindri grigia con la quale chiuse la sua carriera motociclistica con un incidente a Formigine, picchiando contro un furgoncino *d un vèec' imbambii* (di un anziano obnubilato) che non aveva rispettato una precedenza chiarissima. Io ero presente; l'impatto fu fortissimo, il furgone si ribaltò da un lato colpito dal casco e dalla testa di Millo. Lo sventurato formiginese uscì dal suo mezzo dall'alto, come da una botola di un carro armato, chiedendosi cosa fosse successo.

Millo se la cavò tutto sommato con poco, ma poi di fatto mollò la moto per darsi ad altre passioni.



1972 - Benelli 250 SS 2^ serie con coprivalvole squadrato

Sono rimasti nella leggenda i suoi garini in discesa dalla Serra a Maranello: *sò a tutt gaaś cun al Benèeli seintveintsinch* (giù a tutto gas col Benelli SS 125), se non ricordo male in soli 11,30 minuti. La soddisfazione, una volta arrivato a Maranello, era di scendere velocemente dalla moto, metterla sul cavalletto, appoggiarsi di lato sulla sella e *dimònni in fuuga impièeres 'na pàaia* (molto in fretta accendersi una sigaretta).

Dopo poco (anche solo 10 secondi ... per dire) arrivava il primo inseguitore trafelato e Millo, con algido aplomb, si portava la sigaretta alla bocca, con ampio e circolare gesto del braccio e della mano, aspirava lentamente e poi, "sbuffando" fuori il fumo della sua MalboVo Vossa, con studiata indifferenza, gli diceva:



"Pufffffffffff ... Aahh ... t i già chè? L è siinch minùut ch a t spèet!"
(Sei già qui ? Sono cinque minuti che ti aspetto!"). **Sublime !**



Frutto di una scommessa nata una sera d'estate alla Pizzeria Tavernetta (dagli Incàaz) in via Galvani, di fianco a casa mia, fu anche un'altra prestazione da record: cartello di Serramazzone - Bacino di Carpi (a sud

della città sulla strada Romana) in soli 34,30 minuti, sempre col Benelli 125 cc. Una prestazione davvero ragguardevole, considerando il mezzo usato e il tempo necessario per l'attraversamento di Modena. Millo dichiarò che ce l'avrebbe fatta in 35 minuti, Paolo B. , Enrico P. , Paolo C. e non so più chi altri ... erano di opposto avviso.

Millo sincronizzò il suo con gli orologi degli altri ragazzi, come si vedeva nei film di guerra, prima dell'entrata in azione. E iniziò la corsa contro il tempo con una partenza lanciata da Serra.

Uno dei cronometristi, Paolo B., tentò però *èd fèer èggh la tóorta* (di imbrogliare) e tarò il suo orologio un minuto prima; così il tempo ufficiale risultò 35,30 minuti. Solo dopo un po' la verità saltò fuori.

Memorabile fu anche la sua disfida con Ugo Petruzzello e il suo bel Triumph Trident 750 viola con la banda di cuoio sul serbatoio.



La Triumph Trident 750 cc cominciò a essere prodotta nel 1971
Una moto di raffinato prestigio molto potente e con uno spunto ragguardevole,
ma con ancora tutti i difettoni delle moto inglesi.
In foto in modello 1972 venduto a Carpi

Millo, con la sua Honda 750 Four riteneva di poter star davanti, sia pure di poco, alla prestigiosa moto inglese che a quell'epoca possedevano con orgoglio anche il gommista Reggiani, Claudio Caffagni e Gian Battista Paltrinieri; le discussioni teoriche e le pretattiche durarono parecchio tempo: nessuno voleva perdere.

Punto sul vivo, Millo intuì la soluzione giusta: fece aumentare da Graziano Forghieri i getti dei carburatori da 110 a 130; vennero tolti i cappellotti finali delle quattro marmitte; *la mòoto la bviiva e la respirèeva méi* (la moto respirava e beveva molto meglio) e si ottenne un deciso miglioramento delle prestazioni.

La potenza e la ripresa aumentarono, ma fu necessario indurire le molle della frizione perché slittava sotto sforzo

Finalmente una sera in via Peruzzi si trovò l'accordo per un garino con Petruziello e Millo riuscì a prevalere! Ma lo sconfitto non era convinto e chiese una seconda prova; a questo punto Millo gli rispose spezzante:

" Paganini non Vipete!"



Il celebre violinista Nicolò Paganini, che rifiutò nel 1818 al Re di Sardegna Carlo Felice la ripetizione di un suo brano appena eseguito magistralmente, in quanto, improvvisando con grande estro, ogni sua esibizione era irripetibile

**

Molto curioso è anche l'episodio con la moto dello zio Carlo.

Carlo, fratello di suo padre Luciano, era un uomo molto tranquillo, dedito metodicamente alle sue incombenze quotidiane legate alla campagna. Ogni giorno andava nel suo fondo per adempiere alle azioni necessarie alla cura delle sue proprietà.

Tutte le mattine, durante la bella stagione, tirava fuori dal portone di via Matteotti il suo Moto Guzzi Stornello rosso, attrezzato di *perabriisa*, paragambe (d'inverno), portaborse, borse, portapacchi ed elasticoni.

Forse lo Stornello era la moto più tranquilla del mondo, guidata dalla persona apparentemente più tranquilla del mondo.



1977 ca Carlo Cerretti sulla sua Moto Guzzi Stornello

Con un gilè scuro senza maniche, partiva con molta calma, adoperando una mano sola, quella sulla manopola del gas; l'altro braccio, inerte e stancamente a penzoloni, portato un poco dietro la schiena, seguiva l'effetto dolce dell'accelerazione. La prima marcia era come quella delle vecchie corriere di Valenti di una volta, serviva solo a fare i primi tre metri, e poi, in rapida successione, metteva le altre marce col pedale, non usando nemmeno la frizione, senza grattare grazie al bassissimo regime del motore.

L'andamento lento accarezzava e coltivava la morchia e le incrostazioni interne all'apparato motore, che, a forza di sedimentazioni stratificate, a un certo punto rischiava l'auto soffocamento.

Millo fece notare la cosa allo zio: "*BisgnaVèvv dèeV èggh 'na tiVadèina!*" (bisognerebbe darle una tiratina! per pulire il motore.)

Dopo qualche insistenza, lo zio si arrese e gli affidò un po' riluttante il suo prezioso mezzo. Millo non se lo fece dire due volte. Partì immediatamente a *gaaś arbaltèe* (con la manopola del gas aperta) e tirando le marce a più non posso.

La povera moto vide cose con non aveva mai visto prima.

Dopo un giretto di vari minuti, il motore era rovente, il collettore aveva perso la cromatura ed era diventato nero / violaceo. Lo zio aspettava il nipote con impazienza e preoccupazione e a un certo punto lo vide apparire in piena piega corsaiola, mentre affronta in pieno la curva a 90° di Via Mazzini / Via Matteotti.

La scena fu indimenticabile e di grande effetto con la marmitta che **sfalistrava** (sputava scintille) ed emetteva fuoco e fiamme.

Lo zio aveva gli occhi fuori dalla testa.



Ricostruzione della scena

Ma il motore girava allegro e rotondo, finalmente libero dalle incrostazioni del passato.

La "cura" di Millo aveva funzionato e come testimonia, ancora oggi, orgoglioso "il riparatore" ... *la mòoto l'è andèeda cóome 'n arlóoi pèr èeter siinch aan* (la moto è andata come un orologio per altri cinque anni).



1996 In questa bella foto di Beppe Lopetrone, Millo è colto seduto in "Dogana", davanti a casa sua, in Via Matteotti, con in mano la Settimana Enigmistica

**

Piccolo siparietto finale.

Siamo nel 1994, nel mezzo di un periodo un po' movimentato della mia vita relazionale. Per commentare la mia "attività" all'epoca effettivamente un po' vivace, Millo davanti al Bar Teatro pronunciò questa mitica frase:

"... 'Na vòlta a gh éeVa GianMavco Lansalòt e FVanco Benaati ... adèesa a gh è D'OVazi ... ma pèV mè a n gh aVmàagn nisùn!!!"

Mentre con una smorfia di disgusto esprimeva questa sentenza lapidaria e senza appello, stava fumando il sigaro e alla fine della frase lo lanciò via con un "cricco" in modo sprezzante.

Una scena imitata e riproposta 1.000 volte da Martinez Ragno Martinelli.

**

Hanno collaborato con testi, notizie, foto, suggerimenti e correzioni i fratelli Graziano e Lele Forghieri, Dante Colli, Attilio Sacchetti, Gianfranco Imbeni,

Ivo Borsari, Emilio (Millo) Cerretti, Walter Golinelli, Gianfranco (Gigia) Sgarbi, Luigi Lepri, Giorgio Rinaldi, Anna Maria Ori, Graziano Malagoli, Carlo Alberto Parmeggiani, Fiorella Urbini, Oscar Clò, Luciana Nora, Marco Giovanardi, Davide Boldrin, Pietro D'Orazi, Erminio Ascari, Franco Bizzoccoli, Tiziano (Pace) Depietri, Tiziano (Tito) Ligabue, Luciana Tosi, William Lugli, Glauco Baccarini, Mario Attolini, Corrado Cattini, Daniele Cattini, Renato Cucconi, Carla Bruna (pseudonimo), Nellusco Arletti, Alberto Savani, Luciana Tosi, Gloria Pellacani, Giorgio Maccari, Glauco Belmondi, Mauro Magri, Mario Brani, Cristina Cerretti, Giliola Pivetti, Luisa Pivetti, Jango Grandi, Gian Battista ed Emilio Paltrinieri, Arrigo (Ciompi) Bonvicini, Gianni Magnani, Stefano Sereni, Sergio Vascotto, Rossana e Fabio Bonvento, Andreas Voigt-La Spina, Willer Varini e Carla Artioli, Mario Brani, Florio Magnanini, Giovanni Taurasi, Nino Santachiara, Enzo e Luca Lamma, Lauro Lamma con Fotostoria del Ciclismo Carpigiano (1976?), Francesco (Ghery) Abruscato, Gianni Manfredini, Gianni Luppi, Giorgio Riva, Mariella Bellintani, Anna Bulgarelli, Franca Camurri, Pietro D'Orazi, Giuseppina Bertolazzi e Jolanda Battini.

Il Gruppo di Facebook "Conosci il dialetto carpigiano " e il gruppo di amici delle 7 del Bar Tazza d'Oro di Carpi.

[Appendice di brevi postfazioni, note e commenti](#)
[Ad uso personale](#)

Carpi, 12 luglio 2012

Caro Mauro,

solo adesso mi accorgo che anch'io sto tornando alla normalità dopo i terremoti e che prima non stavo bene per niente, ma non me ne accorgevo.

Perciò solo adesso ho letto *con la testa* le moto, e ti dico *con la testa*, che non solo il testo è delizioso, come già ti avevo detto con le prime bozze, ma che forse è la cosa migliore che tu abbia scritto: perché è unitario, non dispersivo, col giusto equilibrio tra ricordo, nostalgia, ironia e senso critico ... insomma stai crescendo, come scrittore, secondo me.

Un abbraccio ad Anna e anche a te

Anna Maria Ori

**

Carpi, 19 luglio 2012

Caro Mauro,

i miei complimenti per il tuo ciclista della Marelli, quel Ruggero Bulgarelli che mi pare di ricordare dalla foto, poiché mia madre lavorava alla Marelli e io da bambino l'andavo a prendere all'uscita dal lavoro.

Ciao, Carlo Alberto Parmeggiani

**

Carpi, 2 agosto 2012

A: Mauro D'Orazi

Ogg: Bici, moto e motorini

Caro D'Orazi,

ho letto quello che mi hai mandato, con particolare attenzione alla "bicicletta".

Sono d'accordo con quanto hai scritto e documentato.

Ti saluto cordialmente. Attilio Sacchetti

**

Oggetto: Due ruote

Da: floriomagnanini@voce.it

Data: 02/08/2012 16:44

Ciao Mauro,

ho trovato finalmente il tempo per leggere il tuo "romanzo delle due ruote", lettura intrigante e deliziosa, che mi ha risvegliato memorie sopite di oggetti, posti, persone, riti, espressioni linguistiche.

Un mondo adolescenziale, un ripostiglio di ricordi: molto gradevole.

A presto Florio Magnanini

**

Da Luisa Pivetti

Data: 01-08-2012

Ogg: Bici, moto, muturein, ecc

Ciao Mauro,

nella quiete della montagna ho riletto con piacere e attenzione il tuo "bici, moto, muturein, ecc ..." e lo trovo sempre più interessante e coinvolgente. Da carpigiana quale io sono, lo si legge in un sol sorso!

Ciao Luisa Pivetti

**

Da: gabriella.carretti@istruzione.it

Carpi, 4-08- 2012

Caro Dorry,

ma che bella rievocazione di immagini! Ricordi splendidi, oggetti che profumano di sentimenti andati, ma sempre validi; serate vissute insieme in allegria ... strade ri-percorse con nostalgia e un sorriso un po' ... velato.

Ti ringrazio caro amico!

Gabriella Carretti

**

Memoria:

La bottega del "biciclista" Luogo della civiltà e del costume locali

di Mauro D'Orazi con Florio Magnanini

Erano quasi sempre vicino alle "porte", funzionavano da negozio, deposito e officina: negli anni Cinquanta e Sessanta forgiarono gossip, personaggi, modi di dire. Distillati di carpigianità, insomma.

Sarà l'estate della bicicletta. Ritorna la passione per le due ruote. Pedalare a tutte le età. La bici in città e in campagna... I titoli dei quotidiani si rincorrono da qualche tempo per segnalare un fenomeno di costume che si spiega con le sue ampie implicazioni salutiste ed ecologiche. A queste motivazioni, perfettamente in linea con i tempi, si è aggiunta quella che nei decenni del secondo dopoguerra veniva invece al primo posto: l'economicità di un mezzo che non ha consumi che non siano quelli dell'energia fisica prodotta dai muscoli delle gambe. Al tempo, si trattava di una mancanza di alternative, in fatto di mobilità. E si restava alla bici, perché non si poteva ancora acquistare un'automobile. Oggi si ritorna alla bici, perché è diventato sempre più costoso usare l'automobile. E' una differenza che si gioca tutta sul valore d'uso, dunque, mirabilmente condensata in quel detto - "Hai voluto la bicicletta, ora pedala" - che sposta il baricentro semantico e valoriale dall'acquisto della bici al suo esercizio.

Attingendo alla documentazione raccolta da Mauro D'Orazi in "Bici, moto e muturèin", prezioso concentrato di motti dialettali, detti e ricordi sull'universo delle due ruote, motorizzate e non, dedicheremo alcune pagine all'argomento. A partire, in questo numero, dalle figure intorno alle quali si sono intrecciati i fili della storia della bicicletta a Carpi: quelli che le custodivano, le riparavano e le vendevano. (Florio Magnanini)

**

Il termine *biciclista* per indicare il meccanico e venditore di biciclette è tanto ricorrente nella parlata comune carpigiana, quanto sconosciuto al vocabolario italiano. Non c'è, non esiste proprio. Non sembra nemmeno appartenere completamente al dialetto anche se, correttamente, è riportato sul "Dizionario del dialetto carpigiano" (Malagoli-Ori, Carpi 2011, p. 34) nella versione *biciclista* (con due esse) e con la definizione "negoziante e meccanico di biciclette".

Secondo una interpretazione di Carlo Alberto Parmeggiani, insegnante e scrittore, il termine sarebbe un antico francesismo, in disuso perfino in Francia, del quale ha trovato traccia in un passaggio di "Le due fonti della morale e della religione" del filosofo Henri Louis Bergson (1859 - 1941), che così recita:

Voici qu'un beau jour, pour avoir croisé sur la route cette apparition fantastique qu'était un bicycliste juché sur un haut vélocipède, le cheval que je montais prit peur et s'emporta (traduzione: "ecco che un bel giorno, per aver incrociato sulla strada l'apparizione fantastica di un *biciclista* inerpicato sul suo alto velocipede, il cavallo che io montavo si spaventò e si innervosì moltissimo).

La bottega di bici e motorini dei fratelli Graziano e Gabriele (meglio conosciuto come Lele o Billy) Forghieri in via Matteotti 58 (di fronte a Manna Nina) è ormai chiusa da quindici anni, ma funziona ancora oggi, sia pure con orari più ridotti, da costante e irriducibile punto di ritrovo, per gli amici di sempre e qualche nuovo ospite. Qui si parla quasi sempre in dialetto, in modo spontaneo e senza problemi.

Il luogo funzionava anche da deposito per le biciclette di chi andava all'avviamento presso le scuole Menotti (oggi Biblioteca Loria), o al mercato del giovedì e del sabato o anche per chi alla domenica si recava al cinema. Ai tempi d'oro se ne accumulavano a centinaia. L'esercizio, originariamente in via Mazzini, era stato messo in piedi nel dopoguerra con duri sacrifici, cambiali e tante ore di lavoro dal patriarca, Nello Forghieri, con la moglie Edera Baracchi e i due figli maschi. Fino agli anni Sessanta l'aiuto meccanico, per le bici, era l'universalmente noto Niives.

Il "garage" di Tito Ligabue in viale Nicolò Biondo è stato un altro dei punti di riferimento per gli appassionati delle due ruote, con o senza motore. Li ha sempre accolti il caos di attrezzi e materiali, insieme all'odore penetrante di olio frusto e morchia. La varietà delle cose che si trovavano lì dentro era pari solo a quella dell'umanità che vi si dava appuntamento. Chiunque poteva arrivare fin lì con il suo mezzo (dalla bici al camioncino) e fare manutenzione, cambiare pezzi, modificare assetti, carburazioni e marmitte, montare autoradio, sostituire camere d'aria. Aperto tutto il giorno, il "garage di Tito" rappresentava un gradevole ritrovo anche d'estate, quando si poteva stare sotto l'ombra dei grandi alberi del viale. C'erano sedie all'esterno e un frigorifero con le bibite e i gelati al quale ognuno poteva attingere, lasciando un'offerta libera e proporzionata alla propria coscienza. Non di rado vi si disputavano partite di cotechio all'ultimo sangue e c'era chi approvvigionava con gnocco o stria. Alla cagnolina bastarda che si teneva intorno, quando disobbediva Tito lanciava un perentorio "Veh! At màand a lavurèer!" che la acquietava subito, condividendo con il padrone il senso terrifico del verbo "lavorare".

Parlando di ciclisti, non si possono dimenticare i rivenditori di ricambi Walter Galliani, all'epoca in via Catellani, e per i motorini Adriano Pini, in viale Cavallotti. Da loro si potevano trovare i pezzi giusti per risolvere problemi meccanici di ogni natura. Erano anche i fornitori delle varie botteghe che da loro compravano a prezzi ribassati rispetto ai normali acquirenti.

C'era poi Gigiin Bunàt (al secolo, Luigi Bonatti) grande cicloamatore, che lavorava nella bottega di Mattioli a Porta Mantova. Quando imboniva per vendere una bici a una cliente, ne decantava ed esaltava le qualità più inaspettate e imprevedibili: La guèerda mò chè! La gh'à la sò sèela, al sò manubrio, al sò campanèin, al sò ròodi (trad: guardi un po' qui che meraviglia: ha la sua sella, il suo manubrio, il suo campanello, le sue ruote...). Quando, dopo un lungo giro in montagna, raccontava di aver raggiunto questo o quel passo, immancabilmente nei giorni successivi commentava: A gh'èa na più bèela ariina! (trad. c'era una così bella arietta).

È interessante ricordare che era lo zio di Walter Bonatti, lo scalatore del K2, recentemente scomparso. Il meccanico della Renault Erminio Ascari, grande appassionato di cicloturismo, ricorda di aver conosciuto così il vecchio Gigiin Bunàt: "Avevo una trentina d'anni e durante un'uscita in bici lo raggiunsi vicino a San Benedetto Po. Con la sua pedalatina leggera e agile si stava dirigendo al Lago di Garda per fare il giro classico della Gardesana. A quell'epoca aveva già superato l'ottantina e sinceramente mi sentii gratificato nel percorrere con lui qualche chilometro".

Adelmo Pederzoli, il meccanico, prima di lavorare in proprio, fu valido garzone dal Biundèin, che gestiva un negozio di riparazioni cicli dove chi proveniva dalle campagne a nord est, area Cibeno, poteva lasciare la bici in custodia a pagamento. Il negozio si trovava dove ora c'è il cinema Capitol. Lo gestiva Armando Guidetti (al Biundèin, appunto) e dalla moglie Wulmera. Anche qui siamo a metà degli anni Cinquanta: subentrando nella titolarità del negozio, Pederzoli ereditò anche il soprannome del vecchio proprietario.

Ivo Borsari lavora nella sua bottega di piazzale Ramazzini, a porta Modena, dagli anni Quaranta, quando era ancora bambino e frequentava ancora la scuola. Fra i suoi primi incarichi (si era in tempo di sanzioni e di guerra) c'era quello di portare e prelevare i pneumatici (copertoni) che allora si vulcanizzavano e si ricoprivano da Turchi, artigiano specializzato con bottega nei pressi dello stadio. Un altro incarico consisteva nel ritiro dei Superga nuovi in viale Nicolò Biondo, dal "Stregghino" Ferrari che poi avrebbe anche lui trasmesso il soprannome al figlio.

Piccola parentesi sui "copertoni": al di là dell'utilizzo canonico, essi ne avevano anche di impropri. Nei momenti difficili della guerra e dell'immediato dopoguerra, potevano essere utilizzati come soles, oppure venduti ai contadini che li bruciavano accanto alle viti per mòover l'aria (trad. riscaldare l'aria) durante le tremende gelate invernali che mettevano a rischio la sopravvivenza dei preziosi filari.

Torniamo dunque a Borsari che, terminata la scuola negli anni Cinquanta, prese pinze e cacciavite e non li mollò più. La ditta l'aveva fondata Ernesto Baraldi nel 1928 e, in un primo momento, aveva sede dalla parte opposta del piazzale Ramazzini, davanti alla baracchina di bibite fresche della Teresita. Nella bottega destinata a passare a Borsari avevano lavorato anche i fratelli Allegretti, uno dei quali avrebbe fondato la società sportiva Pedale Veloce. E sempre lì fece le sue prime esperienze Nello Forghieri, il padre di Lele e Graziano, prima di mettersi in proprio con negozio sotto il portico di San Nicolò poi in via Mazzini (di fianco all'ex Cinema Fanti) e infine in via Matteotti. Lavorava da Borsari come meccanico anche Ideo Baracchi, grande appassionato di ciclismo e uno dei fondatori della Società ciclistica carpigiana Nicolò Biondo.

Sempre in piazzale Ramazzini - evidentemente il servizio del "deposito" per chi veniva in bicicletta dalla campagna consigliava ai "biciclisti" le posizioni in prossimità delle "porte" - teneva bottega Guido Ferrari, riparatore a tutto tondo, ma specializzato nella preparazione delle bici da corsa. Il suo laboratorio è stato fino agli anni Novanta un punto di riferimento per gli appassionati del ciclismo sportivo (qui venne fondata anche la società Velosport). Erano gli stessi che puntualmente ammutolivano e offrivano il loro aiuto a Ferrari, ogni volta che nel negozio si presentava una ragazza intenzionata ad acquistare una bici da corsa ed era necessario prelevarne le misure per scegliere le dimensioni del telaio, del portavanti del manubrio e stabilire altezza e inclinazione della sella.

Oggi ha un piccolo laboratorio amatoriale in via Guastalla nell'Area Zanichelli.

In società con Adriano Pini, Nino Spinelli prese a vendere e riparare biciclette dopo la guerra, nel 1946, in via San Francesco, dove oggi c'è un negozio di giocattoli, sotto il piccolo dell'antico Albergo della Barchetta.

Nei pressi di porta Mantova hanno esercitato il mestiere per una buona quarantina d'anni i fratelli Abele e Amos Luppi, rappresentanti anche della famosa e piccola bici da donna Graziella che conobbe un successo incredibile a partire dalla fine degli anni Sessanta. Il silenzio laborioso e competente di Amos era compensato dalla bonomia di netta impronta carpigiana del fratello, dispensatore di battute e tratteggiatore di ritratti verbali indimenticabili. Una volta, però, su uno dei numeri unici satirico umoristici che venivano pubblicati a Natale, il ritratto lo fecero a lui, canzonandone la proverbiale parsimonia:

Abele,
sei dolce come il miele,
in quant a la bundansa
an gh è nisun ch a t sopravansa.
L'à dèe un cavarèin*
D'mancia a un camerèer
(*moneta d'oro)

In via Santa Chiara aveva sede la bottega di biciclette di Bruno Rovatti del quale Luciana Nora scrive: "Il ricordo di questo meccanico rientra in quelli della mia prima infanzia. Prima di occupare la bottega dove appare in fotografia, lavorava in un'altra proprio di fronte, di fianco a quella dei miei genitori sempre in Santa Chiara. Era uno spazio angusto, buio, con un accesso molto simile a una piccola, dimessa porta d'ingresso di un'abitazione. Vi si accedeva salendo almeno due gradini, tant'è che per rendere più agevole l'ingresso aveva un ripido scivolo in legno. Era il tempo del film Ladri di biciclette e la bottega funzionava anche come deposito: dieci lire a bicicletta. Un deposito che gestiva specialmente la moglie: se ne stava sempre in piedi con al braccio anelli in ferro in cui erano infilati coppie di numeri in cartone: uno da rilasciare a chi depositava la bicicletta, l'altro, lasciato infilato al cerchietto, veniva assicurato al manubrio. Era una donnina piccola e minuta, molto dolce, specialmente con noi bambini, che spesso frequentavamo quello spazio ridottissimo tra rottami di biciclette, cumuli di camere d'aria fuori uso, riutilizzati per fare toppe a quelle forate, ma anche tagliate e utilizzate come elastici. I maschi usavano quegli elastici per fare fionde e frequentavano quella bottega alla ricerca di

sfere e cuscinetti da inserire in strani carretti bassi che montavano e guidavano attraverso l'applicazione di una corda a mo' di briglia. Io ero spesso in quella bottega, perché Bruno aveva una figlia mia coetanea: Brunina. Mi perdeva a guardare Bruno lavorare e mi colpiva il fatto che, fatica o non fatica, stringeva sempre la lingua tra le labbra. Bruno aveva più l'aspetto di un magnano che di un meccanico di biciclette, sempre nero e immorchiato, ma anche sempre sorridente. Il passaggio alla bottega di fronte, che prima era occupata dall'elettricista Soragni, senz'altro era una conquista che, mi pare, Bruno abbia potuto assaporare per breve tempo, perché è prematuramente deceduto".

La bottega e il deposito di Mirco Guidetti si trovavano in piena piazza Martiri, vicino alla Torre dell'Uccelliera e sotto la casa di proprietà Tapparelli, per tutti, la Taparèina, una signorina in età, piccola di statura, ma dalla lingua tagliente. Anche Guidetti è stato fra i fondatori della società ciclistica Nicolò Biondi

Ancora un ciclista con deposito, ancora una porta: porta Mantova. In società con il cognato Arno Lodi, Ernesto Goldoni detto Bitòun aveva bottega qui, all'imbocco di corso Fanti, di fronte al concorrente Mattioli e di fianco al forno Guidetti e al fruttivendolo Bernini, poco prima della drogheria Garuti e della salumeria Righi che si trovavano sotto il portico. Era stato partigiano durante la guerra, contribuendo a nascondere i macchinari della Magneti Marelli per evitare che fossero trasportati in Germania. Alla fine del conflitto furono riconsegnati perfettamente funzionanti. E' stato bidello anche alle elementari di Cibeno vecchio, conosciuto da quasi tutti i carpigiani proprio per il lavoro di meccanico.

Nel negozio-deposito dei fratelli Prandi, ubicato in via Petrarca, vicino al Bar Centrale, si vendevano le bellissime e prestigiose bici Bianchi.

E a proposito di brand famosi, fu Marchi, ciclista all'angolo tra via Andrea Costa e corso Fanti, a commercializzare alla grande a Carpi il Solex, strana invenzione francese di bicicletta trasformabile in motorino con il semplice abbassamento di un motore sulla ruota anteriore. Si segnalava, Marchi, per la bravura nel mestiere.

Apparentemente di carattere un po' ruvido e sbrigativo nei modi, a conoscerlo si rivelava persona amabile e di grande simpatia. Da lui si fece le ossa Dino Fregni, futuro concessionario Honda e Laverda, nonché protagonista del boom della motocicletta fra gli anni Settanta e Ottanta.

**

Redazione Luce

Piazza Garibaldi 27 Tel (059) 690519

41012 CARPI (MO)

Gazzetta democratica fondata nel 1889

Carpi, li 10 AGOSTO 2012

Preg/mo Sig. MAURO D'ORAZI CARPI
per conoscenza Sig. Direttore "VOCE"

Sig. D'Orazi,

persone serie che abbiano la volontà e la capacità di essere credibili, dovrebbero necessariamente informarsi bene prima di professarsi «STORICI della CARPIGIANITA».

Avendo però Lei preteso, Sig. D'Orazi, di scrivere due intere pagine su "VOCE" n 32 dell'8 Agosto scorso, pensando di essere un grande e profondo conoscitore della storia Carpigiana "Luogo della civiltà e del costume locale - LA BOTTEGA DEL BICICLISTA" è incappato, grazie alla gentile concessione della Direzione del Giornale (è diritto/dovere dei giornali controllare la veridicità delle cose pubblicate), **in una pacchiana dimenticanza e in un pressapochismo più unico che raro.**

Fra le citazioni da Lei maldestramente descritte ha semplicemente dimenticato di ricordare ai lettori di "VOCE", o almeno ai Carpigiani doc, che la BOTTEGA più vecchia (o fra le più vecchie) di Carpi per il ricevere, le riparazioni e le vendite di BICICLETTE era quella collocata tra Corso Fanti angolo Via G. Fassi n 6, fondata e diretta da RONCHETTI

LICINIO a metà degli anni Venti, fino al 1958, quando la cedette a Goldoni Ernesto (Bitòun) che la condusse per pochissimi anni.

Se da storico, Lei Sig. D'Orazi, cita decine di nomi ai più sconosciuti e dimentica tranquillamente la più importante, la più vecchia e la più longeva (38 anni di ininterrotta attività, significa che siamo messi male, se è questa la storia che si vuole insegnare ai Carpigiani. Non so se questo è avvenuto per semplice disinformazione.

Ricordo bene, Sig. D'Orazi, quei tempi. Giovanissimo nipote del "BICICLISTA" RONCHETTI, a tempo perso, tra lo studio e il lavoro di garzone di bottega, assieme ai ragazzi della famiglia Mattioli (ns dirimpettai), dei Luppi, (Amos e Abele) dei Guidetti ed altri, facevo parte della "Banda di Porta Mantova" in continua lotta con quelli della "Cagnola", nel parco prospiciente l'Ospedale. Nei primi anni di guerra ci spostammo tutti nell'attiguo, fatiscente Palazzo Corso, formando "I RAGAZZI del CAMPO", diretti e controllati da Don Benatti.

La storia, su qualsiasi argomento, si può scrivere se è veritiera, se è seria, se è completa, se non è settaria o di parte.

La storia se è divulgata dai media deve essere documentata fedelmente, senza zone d'ombra, senza se e senza ma!

Altrimenti viene trasformata in una "patacca"

Distintamente la saluto»

NINO SANTACHIARA


P.S.= Non so Sig. D'Orazi quale siano state le Sue fonti.

Essendo però nato e vissuto fino a 23 anni a Porta Mantova con la Famiglia RONCHETTI / SANTACHIARA., prima di dedicarmi ad altra attività, qualche suggerimento e qualche notizia potevo gratuitamente fornirle.

Se però le mie potevano sembrarLe posizioni di parte, per capire meglio e scrivere correttamente sui "NEGOZI di BICICLETTE", (L'idea in sé è stata giornalmisticamente indovinata) poteva e doveva consultare il volume "Carpi di ieri=I RAGAZZI del CAMPO"- di D. Colli Ed. Il Portico~1996 Alle pag. 79/81 poteva trovare la documentazione che faceva al caso Suo»

**

VOCE di Carpi n 33 del 30 agosto 2012

Risponde Mauro D'Orazi:

"Con questa amabile e simpatica lettera, l'immarcescibile politico locale Nino Santachiara mi segnala alcune importanti note relative alla sua illustre prosapia ciclistica. Egli è il nipote diretto di Licinio Ronchetti (*Runchèeta*) che a metà degli anni Venti aprì una delle più antiche botteghe di bici della nostra città. Licinio tenne bottega assieme al figlio Bruno (quest'ultimo poi scelse un meno impegnativo lavoro alla Marelli) fino al 1958. Dal libro di Dante Colli citato nella lettera si ricava che il nonno di Nino era un ciclista di prim'ordine e aveva costruito per i nipoti Nino, Claudio e Cesare un apposito e geniale triciclo. Quando se ne andavano in giro, pedalando più o meno sincronizzati, il singolare mezzo meccanico era invidiato da molti. Rimase però un pezzo unico e diventati grandi i nipoti fu smantellato, senza che ne fossero realizzati altri. La famiglia Santachiara-Ronchetti abitava sopra al negozio, in un appartamento senza riscaldamento. Si entrava da corso Fanti, per un portoncino fra il forno Guidetti e la tabaccheria Medici.

Anche durante la guerra il negozio di Ronchetti non smise mai di lavorare; Licinio e Bruno si dividevano fra il vano aperto al pubblico, con il continuo impegno di deposito, e il retrobottega dove coesistevano l'officina per le riparazioni e la cucina.

I servizi erano naturalmente in cortile. Di sera nel retro si ritrovavano gli amici per grandi partite a carte e *filossi*. Ogni tanto poi capitava qualcuno su cui rapidamente e misteriosamente si glissava, evitando accuratamente di dare risposte. Si trattava di persone e situazioni di emergenza legate alla Resistenza".

****00****

Carpi, 26-8-2012

Caro Dorry,

certamente non sei "andato in ferie"! leggo sempre con interesse e trasporto i tuoi numerosi aggiornamenti immedesimandomi in essi, anche se non ho mai posseduto un motorino. Ribadisco che, per quanto concerne la revisione della grafia dello scritto dialettale; sono sempre a disposizione quando ritieni che la stesura di un argomento lo meriti.

Per quanto riguarda qualche puntualizzazione "puntigliosa" (il viperino Santachiara) fa parte del gioco e certamente non ti scompiscierà più di tanto.

Avanti !

Ciao Graziano Malagoli (coautore del dizionario di dialetto carpigiano).

**

----Messaggio originale----

Da: grazianomalagoli@virgilio.it

Data: 10/09/2012 23.07

A: <dorry@libero.it>

Ogg: R: bici e...

Nel leggere con attenzione il malloppo, come ho fatto nei giorni scorsi, ho capito e condiviso il tuo entusiasmo nel recuperare nel vero senso della parola i tuoi anni giovanili, anche perché, moto a parte (non ne ho mai posseduta una), sono in gran parte anche i miei. Per questo ho resistito alla tentazione di limare qualche riga forse troppo personale con tanto di nomi e cognomi solo a te familiari o conosciuti. Se proprio vogliamo trovare un limite alla possibilità di trovare un editore, questo lo potrebbe essere. Del resto, anche ammesso che tu lo volessi fare, non sarebbe sempre facile generalizzare aneddoti, frasi, battute ed episodi che hanno significato solo se riferiti al personaggio in questione. E questo vale anche per le postfazioni che, lo capisco bene, sono un po' la tua gratificazione in corso d'opera, dopo quella maggiore della raccolta delle notizie.

Il seguito alla prossima...

Graziano Malagoli

*

Carpi, 10-09-2012

Caro Graziano,

i nomi li uso con specifica determinazione e quando do le copie alla Tazza d'Oro (coi protagonisti presenti) tutti sono felici e io per primo; è per questo che li ho messi per iscritto :=)

Le post fazioni le toglierò alla fine in un attimo col *delete*, se sarà necessario. Lo so! Sono un surplus, ma in questo momento ne ho bisogno; mi piacciono e danno un senso al lavoro fatto.

Domani ... vedremo ...

Un caro saluto Dorri

**

Carpi, 20-11-2012

Caro Dorry,

non ho parole per ringraziarti per l'invio di questo testo; è un'opera eccezionale che solo un "grande" come te poteva costituire. Grazie ancora ... una meraviglia unica su cose che abbiamo visto e vissuto!

Roberto Fabbri

**



Il giro ciclistico d'Italia è in pieno sviluppo. Fin dalle prime tappe, Guerra ha conquistato la maglia rosa del primato, che poi è passata a Binda. Eccoli in testa al gruppo, durante una fase del lungo e faticoso percorso. (Disegno di A. Bottani)

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Supplemento settimanale illustrato del nuovo CORRIERE DELLA SERA - Abbonamenti: Italia, anno L. 1165, sem. L. 625 - Estero, anno L. 1765, sem. L. 925

Anno 52 - N. 23

4 Giugno 1950

L. 25,-



Gli "eroi, del Giro. La massima e più popolare gara ciclistica italiana, che richiama lungo il suo percorso di quasi quattromila chilometri immense folle entusiaste, vede in lotta i più forti campioni italiani e stranieri. Ecco in primo piano i grandi rivali Bartali e Coppi; dietro, da sinistra a destra, Beviacqua, Kubler, Magni e Robic. (Dis. di W. Molino)

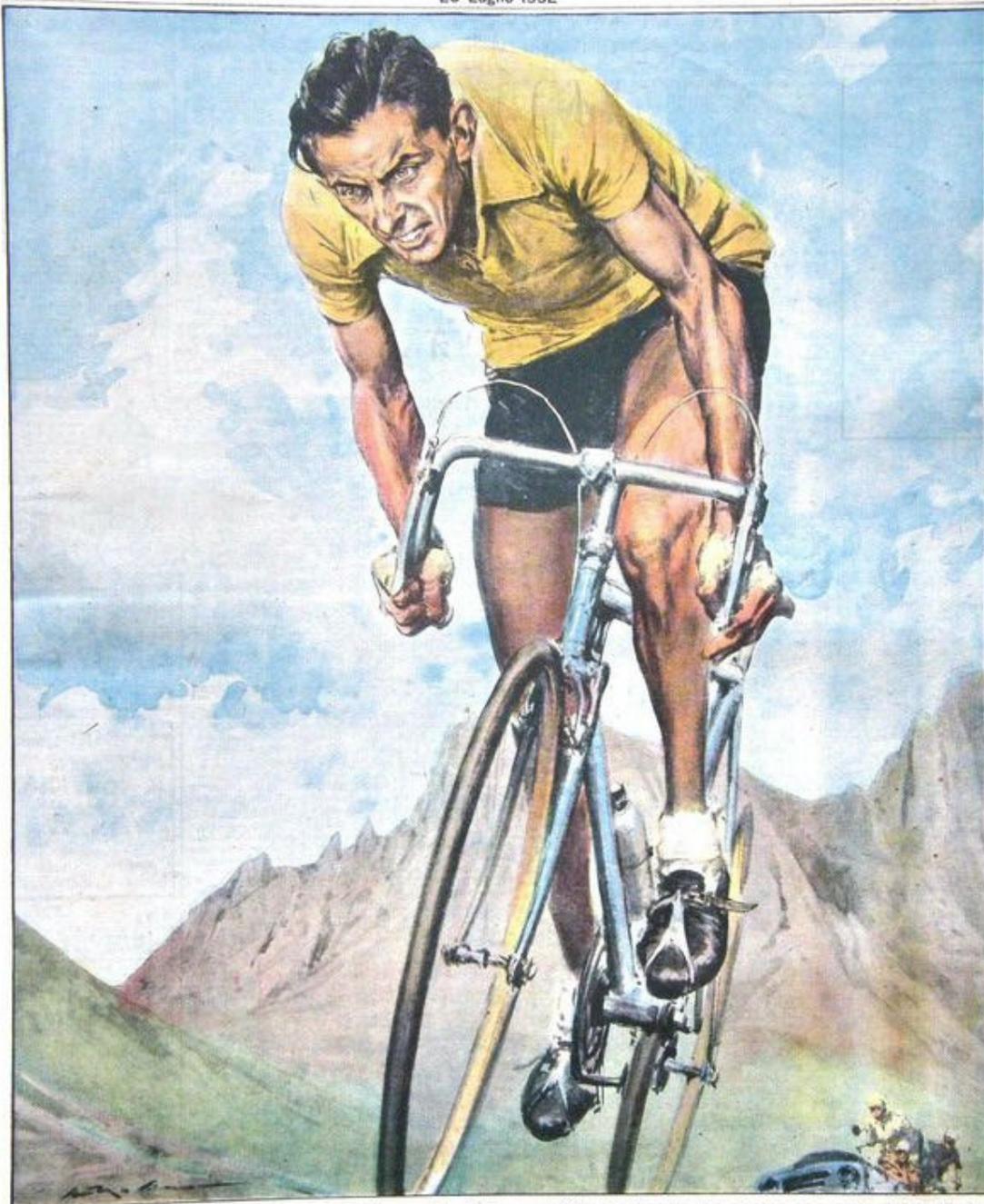
LA DOMENICA DEL CORRIERE

Supplemento settimanale illustrato del nuovo CORRIERE DELLA SERA - Abbonamenti: Italia, anno L. 1400, sem. L. 750 - Estero, anno L. 2000, sem. L. 1050

Anno 54 - N. 29

20 Luglio 1952

L. 30.-



Il re del Tour. Fausto Coppi, capitano della squadra italiana al Giro di Francia, ha ancora una volta sbalordito il mondo sportivo per la facilità con cui ha sbaragliato tutti gli avversari nella durissima tappa delle Alpi che comprendeva le aspre scalate della Croce di Ferro, del Galibier, del Monginevro, e del Sestriere. Dopo l'eccezionale impresa, i competenti lo hanno riconfermato il più forte atleta che il ciclismo abbia mai avuto. (Disegno di Walter Molino)

DOMENICA DEL CORRIERE

Anno 62 - N. 3 - L. 40

Settimanale del CORRIERE DELLA SERA

17 gennaio 1960



La fine di un Campione. Stroncato da terribile male, contratto in Africa, un male contro cui la scienza non ha potuto opporre resistenza, si è spento Fausto Coppi, il più completo e più coraggioso corridore ciclista di tutti i tempi. In vent'anni di carriera vinse cinque giri d'Italia, due di Francia, tre campionati del mondo e numerose classiche gare. (Dis. di Walter Molino)

Biglie da pista

di Mauro D'Orazi

v 08 del 02-08- 2012

revisione del testo di Giliola Pivetti

La pista con le biglie, oggi denominata cheecoting



Anni '40 - pista per gare di biglie

Progettare e costruire una pista da biglie è sempre stata un'impresa epica, sia che si operasse nel cortile della casa propria o di amici, o in un mucchio di sabbia di un cantiere edile o, naturalmente, in spiaggia.

Il gioco sulla pista può avere quanti concorrenti si vuole. La gara delle biglie in cortile consiste nel costruirsi una pista o disegnarla col gesso. Poi si sceglie una biglia, la si posiziona sulla linea di partenza e con il cricco a turni si procede con i tiri ben mirati. La prima biglia che arriva in fondo alla pista, o termina i giri prestabiliti, fa vincere il suo proprietario.

Le regole sono apparentemente semplici, eppure fu proprio una disputa interpretativa sul turno di tiro che fu per me occasione di un disgusto insanabile.

Eravamo nel 1960 e la mia famiglia si era da poco trasferita in un nuova abitazione dell'INA Casa.

Quattro edifici, posti nella cosiddetta area ex Gandolfi (dal nome delle due sorelle proprietarie in origine del terreno) fra le vie Luigi Galvani e Alessandro Volta; sedici famiglie in tutto che per un certo periodo, prima di mettere le recinzioni, ebbero in comune un grande cortile.

Siccome i lavori non erano finiti, c'era ancora una bella montagna di sabbia; così noi ragazzi pensammo di costruire una bella pista. Ma la gara durò ... poco ... pochissimo.

Per stabilire il turno di partenza non ci fu problema: si ricorse a una tradizionale conta. Ma le complicazioni sorsero subito dopo il primo turno di tiro. La maggior parte di noi era dell'idea che i turni dovessero proseguire e susseguirsi nello stesso

ordine fino al termine della gara, ma Elidio Rustichelli, un ragazzino che era un po' più grande di noi, affermava con ferrea convinzione che dal secondo tiro in poi, si doveva procedere in ordine di posizione occupata in quel momento: il primo per primo, il secondo per secondo e così via fino all'ultimo per ultimo.

Il dissidio fu insanabile e verbalmente cruento.

Io presi la mia pallina e tornai a casa mia arrabbiatissimo e non giocai mai più con quei ragazzi, preferendo il Parco, dove c'erano delle regole più "certificate".

Non ho mai saputo con certezza, ormai a distanza di tanti anni, quale delle due modalità fosse quella giusta.

Le piste nei giochi in spiaggia

Una variante molto diffusa del gioco delle biglie su pista, è il gioco delle biglie su sabbia. In questo caso le biglie sono di plastica, più grandi rispetto alle tradizionali biglie di vetro e spesso al loro interno sono stampati immagini di ciclisti, auto o personaggi di animazione. Un dischetto trasparente con la foto viene collocato fra una semisfera colorata e l'altra trasparente.

Anche oggi in estate nei giochi da spiaggia, tra beach-football, beachtennis, beach-rugby e altri beach-sport, figura anche il *cheecoting*. Ci si ritrova sul bagnasciuga a far rotolare biglie colorate contenenti le immagini delle monoposto Ferrari o MacLaren. Piccoli bolidi sferici, che corrono lungo tracciati sabbiosi che riproducono fedelmente i circuiti della Formula 1. A quanto pare l'origine del *cheecoting*, o almeno del suo nuovo nome, è messicana: dalle spiagge di Acapulco il gioco si è diffuso sulle lunghe spiagge californiane. Dal Pacifico la tradizione dei "Chicos", ossia dei ragazzini messicani, è arrivata sulle sponde dell'Adriatico, dove però già esisteva già decenni una solida tradizione del gioco delle biglie, direi da ben più di mezzo secolo.

Nel senso che non c'era quasi nulla da inventare che già non fosse stato fatto o praticato in Italia. Le solite mode di ritorno, che ci propongono cose da sempre conosciute; si dà loro una riverniciata, confezionando loro su misura una nuova appetibilità buona per gli ... ignoranti.





Palline ciclisti anni '60/'70 per piste di sabbia

Per circa vent'anni ho frequentato la Riviera Adriatica, nella ridente località di Misano Brasile, proprio subito prima di Riccione e delle Fonti del Beato Alessio. Naturalmente fra i giochi in spiaggia c'era anche quello della pista con le biglie. Si compravano in sacchetti a rete di plastica colorata presso i negozietti sulla via per raggiungere il mare; il prezzo era ragionevole e tutti se le potevano permettere. E poi una volta entrati in possesso della fornitura, la dotazione non era in pericolo, perché a differenza delle *vetre*, le palle da pista non venivano messe in palio, servivano solo per correre.



Anni '60 – Sulla spiaggia di Rimini si costruisce una pista.

I giorni ideali per fare la pista erano quelli dopo una bella piovuta; la sabbia umida e marrone permetteva audaci costruzioni, curvoni mozzafiato, ponti arditi che garantivano la NON uscita della pallina, anche dopo un cricco molto potente. Le curve andavano accarezzate con sapiente effetto, dosando potenza e inclinazioni. Bisognava essere capaci di sfruttare al massimo l'effetto parabolico dei curvoni rialzati appositamente dotati di alti argini di contenimento.

Se la sabbia era bella solida e aggregata era possibile prevedere anche ponti e gallerie; se necessario si bagnava con l'acqua il materiale da costruzione per dare la maggiore consistenza possibile; il trasposto del liquido veniva effettuato utilizzando il secchiello del ragazzino più piccolo presente. Si usavano anche i bastoncini da BIF, come strutture portanti, soprattutto all'ingresso dei tunnel.



Circuito su sabbia con un ardito ponte

Il tracciato della pista doveva essere il più complicato possibile.

Se uno usciva dal tracciato, perdeva il tiro e ripartiva dalla posizione precedente, compromettendo la propria prestazione. Si contava sulla propria abilità, ma anche sugli errori degli altri.

Talora era lecito e ammesso anche tagliare le curve o saltare gli ostacoli, purché la pallina nel suo atterrare si collocasse all'interno della pista. Si trattava di tiri da grande campione o testimonianze di un incommensurabile “culo”.

Vinceva chi arrivava primo dopo un certo numero di giri.

A me non è mai capitato di mettere in palio le biglie, si giocava solo per vincere la corsa.

In altri ambienti invece si poteva arrivare a perdere anche la pallina preferita.

Nel caso la sabbia fosse asciutta, si procedeva con una pista architettonicamente molto più essenziale e di veloce costruzione; di solito la tecnica usata per tracciare il circuito, era quella di trascinare per le gambe un ragazzo, lasciando il compito al suo posteriore di creare l'alveo necessario e stando anche attenti che lo slip non scivolasse via; dopo di ché si provvedeva a una rifinitura veloce e si tracciava la linea di partenza con una linea trasversale.

Le palline da gara, apparse sulle spiagge a partire dagli anni '50, come già prima accennato erano fatte di plastica dura, una metà colorata vivacemente, mentre l'altra era trasparente. Un “santino” rotondo con la foto a colori dei più grandi campioni del ciclismo dell'epoca veniva collocata fra le parti prima del loro incollaggio. La misura standard era di 27 mm di diametro, ma, in un'epoca più recente, se ne trovano anche di 30 mm, forse più di figura, ma decisamente meno gestibili con il cricco.

Oggi queste biglie di plastica sono oggetto ambito di collezionismo da parte di appassionati di biciclette e di ciclismo.

La biglia più preziosa e rara (**la Perla Nera**) pare sia quella del grande **Eddy Merckx**, con la plastica **nera**, una tinta ritenuta rarissima, anche se non so dire in base a quali criteri.



Moderno torneo di biglie sulla spiaggia

Matteo Bocciolesi, tecnico di computer, ricorda che un'altra variante era il gioco delle biglie sui mucchi di sabbia dei muratori nei cantieri che, una volta, erano accessibili anche dai non addetti ai lavori. Le biglie erano quelle di vetro. Spesso quando una biglia era in attesa del proprio turno sotto una galleria, ed essa franava, la biglia veniva persa. Ma c'erano anche altri inconvenienti del gioco, soprattutto durante lo scavo della pista: bisognava stare attenti ai muratori scorbutici ed agli escrementi dei gatti.

Il tiro al cavaliere

di Fabrizio Pederzoli e Mauro D'Orazi

revisione del testo a cura di Graziano Malagoli

prima stesura 01-01-2013

v14 del 07-01-2013

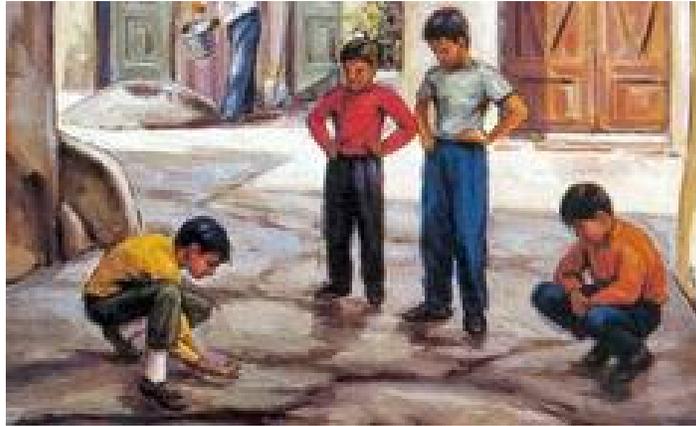
Fabrizio Pederzoli, stimato dirigente bancario carpigiano, racconta una sua importante esperienza di vita nel Parco legata alle palline e illustra un'altra variante di gioco. Un piccolo episodio, ma un'importante lezione esistenziale

**



"Nel 1970 avevo 12 anni, quando andai per la prima volta al Parco delle Rimembranze senza i miei genitori. Era estate e la scuola era appena finita. Mi sentivo libero. Ero solo e avevo con me un prezioso sacchetto di plastica con dentro qualche biglia di vetro. Mi apprestavo a varcare una "foresta impenetrabile", al tempo occupata da ragazzi scaltri ed esperti che la facevano da padroni. Un vero salto di qualità esistenziale e di relazioni umane.

Impiegai poco tempo a imparare e a impratichirmi dei tanti giochi con le biglie in voga in quei tempi.



C'era lo zig - zag (la serpentina) sulle panchine in cemento che avevano sul fondo quattro buchi equidistanti per il deflusso dell'acqua piovana. Dentro di essi venivano piazzate dal ragazzino che teneva banco le biglie. Il concorrente, tramite uno studiato cricco sulla propria pallina dato con sapiente angolazione laterale, doveva effettuare lo zig zag in modo dolce, ma nel contempo deciso e terminare il percorso senza "ticciare" (toccare) le palline stesse. In caso di successo il concorrente avrebbe vinto tutte le palline infilate nei buchi, in difetto avrebbe perso la propria. Il gioco era estremamente difficile da vincere e veniva puntualmente proposto ... alle nuove ingenue reclute, che ben presto avrebbero imparato ad astenersi o ad allenarsi intensamente da sole.

C'era poi **il tiro al cavaliere** (una "preziosa" biglia colorata di bianco con lune trasversali marroni, verdi e blu).

Il gioco consisteva in questo: l'organizzatore sedeva su una panchina e poggiava a terra il cavaliere, mentre da una distanza di circa due metri, i concorrenti lanciavano le proprie biglie. Era una variante semplificata della **torretta**. Nel caso avessero "ticciato" avrebbero vinto il cavaliere, in difetto avrebbero perso tutte le biglie degli lanci effettuati.

C'erano delle gradazioni nel gioco basate sull'aumento della posta al variare della distanza di lancio, indicata per terra da un gessetto o da una riga sulla polvere fatta con la scarpa

C'era il tiro delle 10, il tiro delle 20, ecc ... Prima del tiro si dichiarava e ci si sistemava alla distanza prestabilita. Per il tiro delle 10 la distanza era breve, per il tiro delle 20 la distanza più lunga, e così via.

Quel giorno avevo con me biglie poco più di una ventina di biglie di vetro e dovevo con attenzione capitalizzare il mio tesoro, ma avevo timore che ragazzi più esperti avrebbero potuto appropriarsi del mio tesoretto.

A un certo punto un ragazzo, che si vantava di essere un esperto conoscitore di tutto e di tutti, abile a chiacchiere, ma senza una biglia di vetro con cui giocare, mi diede un consiglio a suo dire "unico":

"S te vóo viinser dimònddi ... mètt su al tiir dal sèint. (Se vuoi vincere parecchio ... organizza il tiro delle cento)".

Nel lato nord del parco, davanti alla pista di pattinaggio, a sinistra il bar (ora anche ristorante) a destra c'era una panchina in cemento (di quelle usate anche per la serpentina). Avrei solo dovuto sedermi lì e poggiare a terra una biglia di vetro dichiarando ad alta voce "**Tiro delle 100!**"

I concorrenti avrebbero dovuto lanciare le loro biglie da molto lontano, considerata l'altezza della posta e contavo proprio su questa rilevante distanza per vincere parecchie palline e trascurando il fatto che, se per sventura avessi perso, non avrei avuto di ch  onorare l'abile vincitore.

Lo sciagurato in ogni caso mi tranquillizzava e mi incitava all'impresa: "*St  tranquill ! Nis un a gh ciapar  m ai* (Tranquillo! Nessuno ci prender  mai)... e te ne andrai a casa col sacchetto pieno di biglie."

Non troppo convinto, ma carico di adrenalina, gridai:

"Tiro delle 100!!".

Improvvisamente un nugolo di ragazzi cominci  a tirare biglie di vetro dietro una linea tracciata a terra col tallone. Io, a distanza di circa 15 metri, seduto sulla panchina, cominciai a raccogliere con crescente entusiasmo le prime biglie che arrivavano senza colpire la mia. Poi d'improvviso ... **ticc'** ... imbarazzo e paura: una maledetta biglia colp  in pieno la mia e mi rese debitore di 100 biglie che non possedevo. La paura divent  poi subito panico, quando vidi in faccia chi aveva vinto e reclamava la sua vincita: "*A m ci am Omar, m  a sun Ramo p r i m  am igh!  ccio ch a suun dim nndi sc omed! A suun duur dam and al l ggn e a suun pr unt a sbragh er  t la ghign era s te n p egh m !* (Mi chiamo Omar, ma per gli amici Ramo. Sono molto scomodo e duro come il legno e sono disposto a romperti la faccia, se non paghi)".

Con il cuore in gola, concordai una tregua temporanea. Gli lasciai il sacchetto con tutte le mie insufficienti palline, impegnandomi a saldare il debito rimanente per il giorno dopo.

Me ne andai mestamente verso casa, con lo scontato timore della severa reazione di mio padre. Infatti egli, dopo la sorpresa iniziale, mi manifest  tutta la sua delusione e amarezza per il mio comportamento. "Hai giocato e impegnato ci  che non possedevi;   un fatto davvero grave; un errore che ti deve servire come insegnamento per la vita futura" mi ammon  severo.

Mi compr  le biglie di vetro ed io mi impegnai a rinunciare alle manette settimanali per qualche tempo, ma imparai la lezione.

La mattina del giorno dopo ero gi  al Parco a saldare il mio debito di ... vita."

Norme di trascrizione del dialetto

Le norme di trascrizione adottate dal "Dizionario del dialetto carpigiano - 2011" di Anna Maria Ori e Graziano Malagoli

Tabella per facilitare la lettura

a	a come in italiano	<i>vacca</i>
aa	pronuncia allungata	<i>laat, scaat, caana</i>
è	e aperta (come in <i>dieci</i>)	<i>martedè, sèccia, scarèssa, panètt, panèin</i>
èè	e aperta e prolungata	<i>andèer, regolèeda, martlèeda, taièe</i>
é	e chiusa (come in <i>regno</i>)	<i>méi, mé</i>
éé	e chiusa e prolungata	<i>véeder, créedit, pée</i>
i	i come in italiano	<i>bissa, di</i>
ii	i prolungata	<i>viiv, vriir, scalmiires, dii</i>
ò	o aperta (come in <i>buono</i>)	<i>pòss, bòll, brònnsa, pistòun, dimònndi</i>
òò	o aperta e prolungata	<i>scartòos, scatlòot, malòoch, tròop</i>
ó	o chiusa (come in <i>noce</i>)	<i>tó, só, indó</i>
óó	o chiusa e prolungata	<i>vóolpa, casadóor, móoi, óov, sóogh</i>
u	u come in italiano	<i>parucca, bussla, dubbi, currer, fiùmm</i>
uu	u prolungata	<i>bvuuda, vluu, tgnuu, autuun, duu</i>
c'	c dolce (come in <i>ciao</i>)	<i>vèec', òoc'</i>
cc'	c dolce e intensa (come in <i>faccia</i>)	<i>cucc', scarnicc', cutècc', palpùcc'</i>
ch	c dura (come in <i>chiodo</i>)	<i>sbòcch, spaach, stècch</i>
g'	g dolce (come in <i>gelo</i>)	<i>curàag', alòog', coléeg'</i>
gg'	g dolce e intensa (come in <i>oggi</i>)	<i>puntègg', gurgègg'</i>
gh	g dura (come in <i>ghiro</i>)	<i>šbrèegh, siigh</i>
s	s sorda (come in <i>suono</i>)	<i>sèmmper, sóol, siira</i>
š	s sonora (come in <i>rosa</i>)	<i>atéés, trasandèe, šlišiì</i>
s-c	s sorda seguita da c dolce	<i>s-ciafòun, s-ciòop, s-ciùmma, s-ciòoch</i>

I cuercìn **v 14 del 27-8-2012**

Publicato parzialmente su La Voce di Carpi n 15 del 15 aprile 2010

Sabato 10 aprile ho atteso con una certa trepidazione le 16,30: a quell'ora era in programma l'inaugurazione presso la sala estense di una singolare e strana mostra dedicata a ... i tappi a corona. "Con tappo e dita" un progetto del Castello dei Ragazzi con Emilia Ficarelli, Giorgio Bassoli, Gianfranco Pavarotti e Stefania Vezzani. L'emozione derivava dal fatto che io, come tanti miei amici negli anni '60, in età preadolescenziale sono stato un accanito collezionista di coperchini (in dialetto cuercìn o cuercìni). La mostra mi ha portato indietro di quasi 50 anni, facendo affiorare tutta una serie di ricordi che sembravano seppelliti per sempre.

La bella iniziativa è riferita in particolar modo all'uso dei tappi per gare ciclistiche, che si praticava appesantendo il tappo, mettendo una piccola immagine dei campioni di ciclismo di allora e correndo con la spinta di sapienti "cricchi" su circuito pieno di curve. Una specialità questa che io ho praticato solo al mare con la variante delle sfere di plastica con le foto dei corridori imprigionati dentro.

Infatti io i miei amici usavamo i coperchini solo come soldatini, cioè come veri e propri eserciti a basso prezzo.

**

Per Gianfranco Imbeni al cuercìn è un coperchietto: un tappo di latta, con anima di sughero o di gomma, che sostituì, negli anni Cinquanta nelle gassose e nelle altre bottigliette di bibite, la pallina di vetro per la chiusura ermetica.

Una volta consumata la bevanda, il cuercìn veniva utilizzato dai ragazzi dell'epoca per due utilissimi scopi. Anzitutto per giocare, col metodo del cricco, al giro d'Italia.

La pista veniva disegnata per terra con il gesso: bisognava spingere con il movimento congiunto dell'indice e del pollice il coperchietto stando attenti a non farlo uscire dal tracciato, si poteva però "fare brucia", cioè lo si manteneva in corsa anche sulle righe della pista.

Ma cuercìn diventavano anche fonte di qualche piccolo guadagno per il precoce spirito d'iniziativa dei ragazzi, i quali li usavano per la costruzione di tende per le porte dei negozi.

I coperchietti venivano fatti aderire ribattendoli, su se stessi, a delle sottili corde di cui costituivano una variopinta tesatura. In certi paesini della Bassa si entra ancora in qualche barbieria o caffè attraverso simili fili colorati e tintinnanti.

**



Coperchini anni '60

Ai miei tempi, però, i tappi più ricercati erano le “Stelle”, cioè quelli della S. Pellegrino che avevano una stella rossa in mezzo. Le Stelle erano molto pregiate, perché potevano essere rivendute ai fornitori all’ingrosso di bibite per ben due lire l’uno; probabilmente la S.Pellegrino aveva inventato questa monetizzazione per incentivare le vendite a livello di rete distributiva. Io stesso vendetti ben 750 Stelle per 1.500 lire, tramite la pizzeria Da Biagino, fra i primissimi locali di questo tipo, sorto a Carpi di fianco a casa mia in via Galvani; più tardi Biagino si trasferì in Piazza e la pizzeria fu presa poi in mano a un certo punto dai Casale (proprietari dell’immobile) e poi dai famosi Incazz.

La caccia a questi coperchini era spietata e, quando si usciva, noi bambini avevamo sempre gli occhi per terra, pronti a cogliere il minimo luccicore metallico. D’estate alla domenica con la mia famiglia eravamo abituati al pomeriggio a fare un passeggiata fino al bar della stazione. Lì fra i tavolini si trovavano veri giacimenti di coperchini e una volta, avevo 5 anni, l’abbondanza era tale che esclamai estasiato: “Mi sento friggere il sangue !” ... una frase che poi in famiglia mi fu ripetuta per decenni.

I tappi delle Stelle più numerosi erano quelli dell’aranciata, allora molto apprezzata dai consumatori, erano dorati con il simbolo a 5 punte, poi c’erano quelli gialli del bitter, quelli azzurri del rabarbaro, quelli bianchi e azzurri del chinotto e quelli neri dell’acqua minerale.

Avevo creato un vero e proprio esercito, a seconda del tipo: fanteria, cavalleria, ufficiali e soldati. C’era un re, un sontuoso tappo di una birra estera inglese ... che faceva molto Riccardo Cuor di Leone (non dimentichiamo che allora la TV dei Ragazzi trasmetteva i telefilm di *Ivanhoe* e *Robin Hood*) e poi c’era uno spietato generale capo militare delle truppe, uno stupefacente antesignano di Lord **Dart Fener** del Lato Oscuro della Forza. Era uno strano coperchino di bitter S Pellegrino che, in origine giallo, era diventato nero con il calore della macchina da caffè del chiosstro del Parco delle Rimembranze. Mi ricordo che lo notai mentre andavo prendere un *biff* (ghiacciolo) e lo estrassi con un rametto dal disotto della macchina, intento che la barista era distratta. Una vera rarità, un pezzo unico !! che tutti mi invidiavano.

Le battaglie avvenivano sul mio letto, spesso contro un esercito di barbari formato da tappi di Coca Cola, comunissimi e di scarso valore. Oppure con guerre intestine fra il re e il suo generale. Plotoncini di coperchini si affrontavano e quelli che venivano rovesciati erano morti, fuori gioco.

Tutti i miei amici di allora avevano questa passione: le contrattazioni e gli scambi erano all'ordine del giorno. Varie volte tentammo di organizzare delle mega battaglie, ma ognuno aveva le sue regole e immancabilmente si litigava ancora prima di cominciare, con il permaloso di turno che si prendeva su coi sacchetti dei tappi e andava a casa sua.

Ma il nemico numero uno di questa mio grande divertimento era mio padre, che non sopportava di vedermi impegnato in questa perdita di tempo che a suo dire rubava energia allo studio e a una esistenza normale.

Alla prima occasione mi buttò via anche i pochi esemplari, che avevo conservato quando la passione, come tutte le passioni, si era affievolita. Fu così che scomparve il mio preziosissimo bitter nero.

Ma intanto un'altra categoria di impulsi andava sempre più prendendo spazio nel mio animo, ormai, di adolescente. Era tempo di cambiare e il target della mia attenzione a poco a poco si spostò verso morbide e sinuose visioni e quasi tutte le mie energie furono indirizzate verso tentativi, quasi sempre vani e disperati, di collezioni riguardanti il campo femminile.

Carpi 11-4-2010 Mauro D'Orazi

