DOPPIOZERO

Grazielliadi

Roberto Dal Lago
31 Luglio 2012

La bicicletta meno sportiva e performante del mercato è protagonista delle sfide che Pedalopolis organizza da quattro anni a Bergamo: le Grazielliadi. Adulti e bambini pronti a tutto si sfidano su storiche Grazielle riesumate per l'occasione. Ma iniziamo con un po' di storia.

1964, pieno boom economico, Vespe Piaggio, Lambrette e Fiat 500 infestano le strade italiane e la bicicletta ha bisogno di dare una risposta per inserirsi nell'immaginario collettivo stradale italiano all'alba del suo furore motorizzato.

Ci pensa Riccardo Donzelli che disegna per la fabbrica Teodoro Carnielli di Vittorio Veneto. la Graziella. In anni di boom motoristico l'unica bicicletta che può inserirsi nel mercato di massa deve per forza essere complementare e non alternativa all'automobile, regina delle strade, ed ecco l'idea di una bici pieghevole, da bagagliaio, che nell'immaginario del tempo deve servire a coprire le distanze tra il parcheggio e il luogo di destinazione evitando quella seccatura che si chiama camminare.
Nulla può porsi in alternativa all'automobile in quegli anni, perfino le ferrovie vengono smantellate. Figuriamoci se le biciclette, così vecchie e legate alla povertà pre-boom, possono provare a dire qualcosa se non in ambito strettamente sportivo, ovvero con al seguito carovane di automobili.

La prima versione del '64 ha ruote piccolissime, da 16", come le bici da bambino, telaio pieghevole, manubrio e sella abbassabili con sganci rapidi a leva: è la Graziella originale, la primigenia.
Velocità massima non superiore ai 20 km/h, ma solo spingendo forte sui pedali, peso complessivo non molto distante da quello di una bici di dimensioni normali, colori blu e bianca.
E' un successo perché ha un design simpatico e innovativo, perché è la bici di chi possiede la macchina, perchè non assomiglia in nulla alla vecchia bici da poveri, e diventa immediatamente uno status symbol.
Nientepopodimeno che Brigitte Bardot si presta a una campagna pubblicitaria con lo slogan "la rolls-royce di Brigitte Bardot" (anche qui ovviamente è l'automobile il termine di paragone). Contemporaneamente Salvador Dalì se ne dichiara entusiasta e ci si fa fotografare insieme ad alcune sue opere.

Nel '71 c'è il restyling: ruote da 20", postura un po' più pratica e pedalata un po' più veloce, alla Graziella originale della Carnielli fanno concorrenza pseduograzielle di ogni marca: Mirella, Rossella, Cinzia, Dino… l'unica versione con nome maschile.
Atala, Bianchi, Legnano, tutti sviluppano, copiano o provano a perfezionare la bici pieghevole da 20“ e così il nome Graziella da proprio diventa comune e definisce tutte le bici pieghevoli da 20".
La crisi petrolifera dà il suo contributo, la benzina scarseggia e il suo prezzo lievita, e mentre in Olanda questo diventa occasione, insieme al problema degli incidenti stradali, per ripensare la mobilità urbana in chiave ciclistica e sostenibile, gli italiani corrono a comprare le Grazielle.
Ma la crisi petrolifera finisce e la Graziella torna ad essere quello che è: una bici pesante, lenta e tutto sommato scomoda da mettere in automobile. Le cantine si riempiono di biciclette abbandonate ad arrugginire e, quando va bene, le Grazielle diventano il mezzo ufficiale di trasporto delle località di mare più affollate. Nei mega campeggi costieri coprono le distanze tra le roulotte e la spiaggia, il market, la gelateria alla sera, e perché no, la toilette.

Non più status symbol e non più mezzo complementare all'automobile i graziellisti in città rimangono di due categorie: anziani, a cui l'età impedisce l'utilizzo di bici alte, e ragazzini tra gli 11 e i 14 anni, troppo giovani per il motorino ma già autonomi per girare le strade a cavallo di quelle che all'apparenza sono motorini senza motore.

Per questi ultimi la Graziella ha due fondamentali qualità. Grazie al robusto portapacchi integrato nel telaio è possibile accogliere e trasportare un passeggero in piedi dietro alla schiena, amico o prima morosa che sia; la seconda grandiosa scoperta è che la Graziella impenna come pochi altri mezzi di trasporto, la postura

arretrata, il manubrio alto, le ruote piccole e il rapporto molto agile creano una combinazione perfetta per sollevare la ruota anteriore e farsi belli per decine di metri in acrobazia davanti agli amici e alle ragazze.

Passata di moda ma mai scomparsa dalle nostre strade e dai cataloghi dei produttori di bici italiani, nonostante il proliferare dall'estero di bici pieghevoli sempre più leggere, veloci e facilmente trasportabili, la Graziella è rimasta in Italia la bici pieghevole per antonomasia, molteplici e macroscopici difetti compresi.

Ma eccoci all’oggi, all’epoca del riscatto ciclistico.
La crisi economica, una maggiore e più diffusa sensibilità ambientale, l'effettiva percezione della comodità della bici e, diciamola tutta, anche la moda, stanno rilanciando vistosamente l'utilizzo della bici in città e con

essa una maggiore attenzione e cultura della bicicletta.

L'associazione Pedalopolis di Bergamo, che si occupa di promozione all'uso e alla cultura della bicicletta, da quattro anni ha deciso di dedicare un delirante pomeriggio estivo alle Grazielle, viste e vissute come pretesto per conoscere e divertirsi in bicicletta, organizzando le Graziellìadi.
Ben lungi dal volere essere una vera e propria celebrazione della Graziella per appassionati e collezionisti, l'invito rivolto a chi vuole partecipare è quello di andare a frugare in cantine e solai di zie, nonni e parenti alla scoperta della vecchia Graziella abbandonata da decenni, riesumarla e, con pazienza e olio di gomito, rimetterla in funzione per riportarla agli antichi fasti. Di seguito trovare un compagno con cui gareggiare, e rendersi disponibili a tutta una serie di gare che mettono a dura prova i partecipanti tanto quanto le loro Grazielle.

Oltre all'aspetto tecnico sportivo Pedalopolis non tralascia l'aspetto coreografico e di stile, per cui, come categorie separate, ogni anno vengono dati premi alla graziella più tamarra, la squadra più coreografica e al mezzo più storico; il risultato è che oltre a partecipare a sfide agonisticamente improbabili molti dei partecipanti lo fanno agghindati in costumi carnevaleschi o con grazielle che sacrificano in nome dell'estetica, la loro guidabilità.
Le gare, che variano di anno in anno, mantengono la caratteristica di essere difficili ma alla portata di tutti, prevedendo la possibilità di iscrizione per ciclisti dai 4 ai 90 anni in un’unica categoria.

Arrivate alla 4°, apocalittica edizione, le Grazielliadi hanno ormai un gruppo di affezionati partecipanti a cui, ogni anno, si aggiungono nuove squadre e nuove Grazielle.

La formula funziona e l'obiettivo, far tornare tutti undicenni, pare sempre più centrato se lo misuriamo con la capacità delle Grazielliadi di attirare anche da fuori Bergamo appassionati e personaggi di una certa caratura come Franco Cacciatori, partecipante nel 2012, famoso per aver affrontato in Graziella lo Stelvio, il Gavia, il passo di Giau, il Mortirolo e chissà che altro (i miscredenti possono vedere su youtube i relativi reportage).

Insomma, in previsione della quinta edizione delle Grazielliadi, perché non date un’occhiata in fondo alla vostra cantina?

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO