



DUE GIORNI CON I 'ROSSIN BOYS' STORIE E RICORDI DEGLI ANNI '70-'80

di Antonio Bertone



Da sinistra: Claudio Marra, Domenico Garbelli e Bruno Galli

Abbiamo avuto il piacere di passare due giorni con tre protagonisti della Rossin degli anni '70-'80: Domenico Garbelli, socio fondatore e poi dirigente dell'azienda in coppia con Mario Rossin; Bruno Galli, rimasto in azienda dal 1980 al 1985; e Claudio Marra, entrato in Rossin nel 1978 e rimasto fino al 1991. Ringraziamo di cuore Domenico, Bruno e Claudio per la loro disponibilità e per i preziosi ricordi che hanno voluto condividere con noi e con tutta la comunità di appassionati.



Primi racconti

Il primo giorno incontriamo al proprio domicilio Domenico Garbelli. Si ripercorrono velocemente gli eventi noti¹ che hanno portato alla creazione della marca: Ernesto Colnago che facilita l'arrivo di Baronchelli alla Scic, creando malumori presso la squadra Itla ed i presupposti per la nascita della Rossin. Ma quale fu l'impatto di tale episodio sul legame Garbelli-Colnago?

- "Siamo sempre rimasti ottimi amici".

E dove era situata inizialmente la Rossin?

- "La prima fabbrica era in un condominio con uno spazio di 110 m2, un negozio con un banco di lavoro fatto lì, dietro c'era il garage per fabbricare i telai, dentro non arrivava il gas. Erano gli anni 1974-75-76 che includevano la produzione del modello Montreal. Poi dal 1977 la Rossin si trasferì in centro in un capannone di circa 200-250 m2, dove rimase tra circa il 1977 e il 1987. Vidi a quel punto un terreno in vendita lungo l'autostrada, dove poi nacque la nuova fabbrica moderna, lo acquistammo e un giorno Mario Rossin andò con Amedeo Colombo, rappresentante della Shimano in Italia, a piantare un cartello 'qui nasce la nuova Rossin', era grande come questa parete. Proprio mentre piantavano il cartello, Ernesto Colnago passò di lì e li vide, poi subito dopo mi chiamò per commentare. La nuova officina venne aperta nell'87-88 con nuove tecnologie, era tutta vetrata, sono venuti anche Ugo de Rosa e Merckx per vederla e farne una uguale".

¹ Cenni storici Rossin anni '70-'80: <https://www.registrostoricocicli.com/registri/registro-storico/rossin/>

Ci spostiamo in un'altra sala, Domenico trova alcuni documenti e comincia a sfogliarli, non li guarda da molto tempo, poi si sofferma su un catalogo:

- "Perché tutti usavano le scarpe rigorosamente nere? Un'azienda che produceva finta pelle per rivestimenti interni di macchine e altro ci ha fornito il materiale per fare le scarpe colorate".
- "I copriscarpe? Sono stato il primo ad usarli, prima si mettevano dei sacchetti di plastica sulla scarpa. Passeggiando un sabato d'inverno per Bergamo, ho visto un negozio di articoli sportivi dove per Natale stavano mettendo in vetrina dei manichini con equipaggiamento da sub in neoprene. Ho chiesto quanti ne avessero e ho comprato guanti, cappucci e copriscarpe. Questi ultimi erano però chiusi sotto, li ho aperti per far passare la tacchetta e li ho dati il giorno dopo ai miei corridori, erano gli unici nella neve che andavano a 50km/h perché non avevano freddo".

Poi tirando fuori alcuni oggetti:

- "Questa la prima radio tra ammiraglia e corridore per parlargli, presa negli Stati Uniti a New York e messa su Paganessi per una corsa a cronometro, gli trasmettevo i dati. Questo il primo computer al mondo per monitorare la frequenza cardiaca, usato solo negli ospedali, in Europa lo avevano soltanto in Svizzera altrimenti si doveva andare a Tokyo per trovarlo. Questo qui è il casco rigido, un giorno in allenamento con i corridori siamo passati davanti a dei rocciatori che si stavano vestendo e ho visto i loro caschi, ne ho comprati poi sei uguali in fibreglass e due settimane dopo li ho messi ai corridori ai campionati italiani della 100 km a squadre, che abbiamo vinto".

Scorrendo i cataloghi non ci si può non soffermare su uno in particolare, dedicato alle 'mountain bike', introdotte in Italia con Antonio Colombo della Columbus.

- "Questo è il più bel catalogo al mondo, ce ne hanno portati via 20.000 alla fiera di Milano". La data è incerta: "Non ricordo... forse 1984... questa era la più bella bicicletta mountain bike al mondo, ne abbiamo esposta per la prima volta una, montata Shimano, anche se non integralmente perché i componenti non esistevano: il manubrio era fatto a mano, le leve dei freni erano di una casa motociclistica di Torino, le pinze francesi della Mafac. Ce n'era anche una montata Campagnolo, con cambio Valentino e guarnitura Sugino, componenti solitamente presenti sulle biciclette sportive da viaggio, ma noi li abbiamo usati per fare la mountain bike".



Catalogo
Mountain Bike

Dura ricordarsi tutto

Si parla di telai, tubi, modelli, alcuni ricordi affiorano, altri no, rimandati all'indomani, quando saremo con gli altri ex-colleghi della Rossin. Le domande sono infatti tante, troppo dettagliate per ricordarsi, sono passati molti anni da allora e per Domenico queste pagine sono ormai chiuse. Scorre una foto di bici da cronometro e Garbelli ricorda di come alla Rossin nacque l'idea:

- "Ai mondiali del 1981 a Praga, in Cecoslovacchia, abbiamo intravisto i telai col manubrio rovesciato e con la ruota anteriore più piccola da 26" dei tedeschi dell'est, le abbiamo fotografate e di ritorno a casa le abbiamo guardate con Mario Rossin, da lì abbiamo fatto il telaio spiovente con la ruota da 24", non lo aveva mai fatto nessuno. Con queste bici la nazionale italiana ha vinto la 100 km alle Olimpiadi di Los Angeles nel 1984, poi dopo le Olimpiadi l'UCI le ha vietate. In seguito, abbiamo utilizzato un manubrio montato direttamente sulla testa forcella con ruota da 26", con cui Ekimov ha battuto il record dell'ora sulla pista di Mosca nel 1986".

Torniamo a discutere dei primi modelli, si guardano le congiunzioni tipiche della Rossin:

- “Erano pantografate da Silva a cui si rivolgevano in molti. La prima testa forcella era già in microfusione, spiovente, Cinelli era l’unica a farla, la vendeva grezza e poi ognuno pantografava il proprio nome. Qualche anno dopo siamo passati ad una nuova testa forcella sempre in microfusione, fatta da noi e con il bordo più arrotondato rispetto alla Cinelli più squadrata”.

E sulle forcelle arrivate più tardi, con il rinforzo ad aletta, tipiche della Rossin, nonché le altre congiunzioni rinforzate, a partire dalla caratteristica scatola del movimento centrale squadrata:

- “Perché dovevano essere come tutte le altre? Abbiamo voluto fare una cosa diversa in termini di utilità e design. Il movimento centrale fatto così era più rigido, con gli spigoli in opposizione, e aveva una funzione più tecnica rispetto agli altri elementi in microfusione che erano più estetici. La testa forcella ad aletta era diversa da tutte le forcelle del mondo, si cercava l’utilità e l’estetica ma anche di essere diversi dal solito, di introdurre delle novità, e infatti così non l’ha fatta nessuno ed è stata conosciuta da tutti, la più bella forcella che abbiamo fatto in Rossin era quella lì.”

Quali erano i mercati principali dove si vendevano i telai di gamma alta?

- “Andavano soprattutto in Italia chiaramente, ma anche Belgio, Olanda e Germania. Raramente venivano vendute biciclette complete, i meccanici partivano dal telaio e montavano ciò che volevano, su una Ghibli, per esempio, potevano montare pure un gruppo economico. Naturalmente nei cataloghi si mostravano le bici complete, più che altro per la pubblicità. Montavamo invece biciclette complete alle squadre di professionisti e dilettanti, che le volevano pronte”.

Eppure, a un certo punto appaiono dei telai più economici, con tubi meno pregiati ed elementi differenti:

- “Non li facevamo noi, li facevamo fare a Padova perché noi perdevamo troppo tempo e non ci conveniva, le pantografie le faceva sempre Silva, ma erano diverse per identificare che erano telai più economici, a volte alcuni non erano neanche pantografati completamente.”



Il famoso modello Ghibli - vento del deserto

Riguardo ai vari modelli prodotti, ne esiste essenzialmente uno unico fino a metà degli anni '80, poi d'improvviso compare una moltitudine di nomi:

- “Tutti questi nomi erano mie invenzioni. Da dove è venuto Ghibli? Non ricordo, ghibli è il vento, lo scirocco, forse da un viaggio. Ricordo però un modello, il Ghibli 'Vent Noir' in onore di una ragazza francese che frequentavo, ne esiste un solo esemplare ma chissà dove è andato a finire”.

Ci spostiamo in garage, dove ammiriamo e commentiamo alcuni telai, ma guardando l'ora ci accorgiamo che si è fatto tardi, la giornata è passata in fretta ed è giunto il momento di congedarsi. Appuntamento il giorno dopo nell'ufficio di Claudio Marra, dove sarà presente anche Bruno Galli, per una rimpatriata che promette di essere molto interessante.

La grande 'reunion'

L'indomani incontriamo Claudio presso FSA, l'azienda di cui è Direttore, di fronte alle maglie ciclistiche incorniciate dei campioni di oggi. Arriva anche Bruno, si sale in ufficio e si comincia a chiacchierare. Non si sa bene quando sia stata l'ultima volta che i tre si siano visti tutti insieme, sicuramente affioreranno mille ricordi in ordine sparso. Arriva finalmente Domenico...

- “eccolo qua... Domenico... Galli... sei tu, sei tu... da quanti anni è che non ci vediamo... ci siamo visti al funerale di Vittorio Ghezzi, quanti anni son passati?”.

Molti nomi ed eventi vengono ricordati man mano che la discussione avanza, si rievocano innanzitutto i soci fondatori:

- “chi seguiva l’amministrazione e la contabilità? ... chi mi ha assunto ai tempi?... Vittorio Ghezzi e Carlo Inzaghi erano i soci delle due società Itla e Iclas, i loro figli erano con noi in Rossin: Giuseppe e Daniele Ghezzi e Marco Inzaghi...”

Sappiamo che Domenico era lì dall’inizio, ma Claudio e Bruno?

- Bruno: “io ho iniziato a limare i telai per Rossin quando non ero ancora dipendente, andavo al primo negozio, ritiravo i telai, limavo a casa e glieli riportavo perché loro avevano bisogno, era lì secondo me io che avevo smesso di correre, poi dopo che loro si sono trasferiti nell’altro capannone, sono venuto via dall’azienda dove lavoravo e sono entrato lì nel 1980”
- Domenico: “non correvi più, noi cercavamo gente per lavorare e ti ho detto vieni da noi”
- Claudio: “io sono entrato nel marzo 1978, il primo lavoro che ho fatto è stata la limatura”
- Domenico: “si ero lì quando è arrivato, aveva 14 anni”

Come erano divisi i compiti in azienda tra Domenico e Mario?

- Domenico: “i primi anni seguivo la squadra Itla e i soci Rossin volevano che mi occupassi principalmente di questo. Io andavo comunque tutti i giorni in Rossin a star lì con Mario anche se all’inizio non mi interessavo della gestione quotidiana, faceva tutto lui”

E chi altro c’era in officina? Le voci si confondono, osservando alcune foto sul tavolo:

- “...c’era Madaschi che saldava telai e faceva di tutto... poi c’erano i fratelli Poletto, uno faceva le forcelle e l’altro invece limava, venivano a lavorare lì part-time il pomeriggio... e poi c’era Scaroni ... Mario ci ha insegnato a saldare, non c’era nessuno come lui, era bravissimo... dai Carrera siamo cresciuti, eravamo 7-8, fissi 4-5, poi ci siamo spostati e nel 1986-87 siamo andati nel capannone nuovo sull’autostrada, la nuova fabbrica, in questa foto era già un anno che eravamo là, quello lì è un angolo dell’azienda avevamo l’officina più attrezzata d’Italia... in quei tempi lì avevamo l’officina più bella d’Italia, anche per la verniciatura, con la Dupont.... questo qui è Claudio, questa foto è fatta sotto la prima giostra, poi ce n’era un’altra di qua... era il 1989...”

Insieme si ricorda meglio

Tra un racconto e l’altro, si cerca di far chiarezza su alcuni elementi delle biciclette che necessitano risposte. Non sempre i ricordi sono nitidi, ma è ammirevole l’impegno profuso: “forse insieme riusciamo a trovare”. Si analizzano prima di tutto le teste forcella, dagli inizi fino ai modelli Ghibli e Prestige. Il modello iniziale era fornito da Cinelli, su cui veniva pantografata la R dentro tre pentagoni, poi alcuni anni dopo venne introdotto il nuovo design fatto in casa. Ma si parla anche di congiunzioni, pendine, scatola movimento centrale, ecc:

- Claudio: “ricordo che quando ho iniziato, Mario Rossin lavorava ad una nuova testa forcella in microfusione facendo varie prove sul modello su cui realizzare lo stampo. Si discuteva sul fatto che la parte centrale a forma di osso potesse essere troppo sottile e poco robusta e ricordo che si metteva su dell’ottone e si limava per ingrossarla. Era la fine degli anni ‘70, intorno al 1979”
- Domenico: “la testa forcella del Ghibli l’abbiamo inventata con Mario Rossin, ne abbiamo discusso e poi abbiamo creato un modello in cartone”
- Claudio: “la prima pendina è rimasta fino ai primi anni ‘80 poi siamo passati alla nuova che era abbinata alla seconda forcella, il kit era questo. La terza pendina rinforzata in microfusione è arrivata con la gamma per le Ghibli nel 1987-88”



Nuova testa forcella in lavorazione da fine anni '70

- Bruno: “parlando meccanicamente il secondo tipo di congiunzione del tubo diagonale era molto più facile da lavorare perché andavi giù con una traccia passante, mentre la prima invece era pantografata. Mi ricordo quando si saldava bisognava stare attenti a non far cadere la goccia di ottone dentro sennò si riempiva e dopo non riuscivi a tirarla fuori”
- Claudio: “ricordo che il passaggio cavi prima era sopra, poi siamo andati sotto penso nei primi anni '80. Mi ricordo che i passacavi addirittura dovevamo puntarli prima di saldarli”
- Bruno: “dovevamo dargli la puntatura cioè fissarli prima con una scossa elettrica e dopo andavano saldati con l'ottone, perché se li saldavi direttamente e li lasciavi andare, l'ottone era ancora liquido, quindi si staccavano e venivano giù”
- Claudio: “dal 1985 circa appaiono gli elementi in microfusione tra cui la prima versione della scatola squadrata, inizialmente veniva prodotta in Umbria. Poi è arrivata la seconda versione con la pantografia sulla parte laterale per il modello prodotto dalla Microfusione Italiana, più o meno dal 1987-88”



La scatola squadrata, marchio di fabbrica Rossin

Torniamo a parlare d'altro, gli spunti sono vari. Per esempio, i nuovi modelli che ad un certo punto cominciano a comparire sui cataloghi Rossin.

- Domenico: “tutti i nomi che si trovano sui cataloghi sono opera mia, dovevo scervellarmi poiché ogni due anni c'era la fiera di Milano, poi anche quella di Colonia. Inoltre, producevamo in esclusiva dei modelli speciali per qualche rivenditore estero, per esempio il Columbia per Petermann in Germania, tutto in giallo. Ciò divenne più facile quando internalizzammo la verniciatura senza dover più essere dipendenti da terzi: ero andato in America a vedere come si faceva, alla Dupont già verniciavano con lo scafandro, cosa che qui da noi era impensabile. Costruimmo anche delle vasche apposite: all'inizio con il procedimento aria a polvere dovevamo prendere la polvere e buttarla, poi dopo abbiamo costruito una vasca esterna”

Altre biciclette

Naturalmente non si può non parlare di mountain bike. Mentre a livello internazionale una bici con tali caratteristiche era ancora agli albori, in Italia alle origini dello sviluppo era stata proprio la Rossin.

- Domenico: “mi ricordo la definizione ‘bici del panettiere’ che era stata data da un noto telaista”
- Claudio vede un depliant sul tavolo: “Questo depliant scusa?”
- Domenico: “questo è stato il primo depliant quando abbiamo fatto la fiera di Milano dove abbiamo presentato la mountain bike, un depliant così non l'aveva mai fatto nessuno al mondo, neanche gli americani... Dici 1982 tu?”
- Claudio: “Forse un po' dopo? 1983?”
- Bruno: “Avevamo fatto le mountain bike anche per la squadra del Torino, allenata da Radice, ti ricordi? Prima di iniziare la stagione di calcio mandava i giocatori in mountain bike a girare nei boschi, era stato prima lui a farsi fare la mountain bike, poi le aveva fatte fare per tutta la squadra”.

Ma quanto era difficile costruire una bicicletta che di fatto non esisteva?

- Claudio: “Ricordo bene che la grande disperazione di queste biciclette erano questi manubri...”
- Domenico: “Fatti da noi”
- Bruno: “Sì sì saldati tutti a ottone pezzetto per pezzetto”
- Domenico: “Li avevo mandati da Cinelli perché non avevano manubri, non esistevano”
- Claudio: “Ci si doveva produrre i manubri a mano e ci costavano tantissimo”
- Domenico: “In quel momento questa era la mountain bike più bella al mondo, neanche gli americani le facevano così”

- Bruno: “Tieni presente che quando abbiamo fatto la prima mountain bike, questa non esisteva in Europa, i cambi non esistevano, i freni poi erano quelli delle moto...”
- Domenico: “sul primo gruppo che Shimano aveva prodotto, si leggeva la sigla AL11 dietro la pedivella, per cui lo chiamammo così. L’idea della mountain bike ci era venuta intorno al 1982-83. Dagli Stati Uniti mi ero fatto spedire una bicicletta da Mike Neel, poi Antonio Colombo mi chiamò un giorno dicendomi che era stato a New York e aveva comprato due mountain bike provenienti dal Giappone, le aveva nel suo ufficio, pesanti e brutte perché erano assemblate con quello che si trovava, con gruppi ciclocross Sugino e Suntour. Decidemmo di fare anche noi questa bicicletta, doveva essere pesante e robusta perché serviva per andare in montagna. Tuttavia, il primo problema non fu trovare i tubi, ma un carro posteriore che uscendo dal movimento centrale si allargasse per accogliere una ruota più larga. Più tardi, intorno al 1984-85, nel periodo della grande nevicata, quando i miei corridori uscirono in mountain bike nella bergamasca, erano le uniche biciclette in giro: ricordo benissimo i carri armati dietro la fila di corridori, a spaccare le lastre di ghiaccio che impedivano di circolare.”

E la Pogliaghi? Come mai Rossin la rilevò? Dopo quanti anni è finita? Quante biciclette sono state fatte?

- Domenico: “Sante Pogliaghi aveva deciso di chiudere e vendere l’azienda, noi abbiamo rilevato anche le attrezzature per fare i tandem, per un anno Sante è venuto lì a farci vedere come fare ...”
- Claudio: “quando abbiamo venduto a Basso era più o meno il 1990, c’erano lì circa 300-400 telai semilavorati, li abbiamo venduti tutti... è durata più o meno dal 1984 al 1990”
- Domenico: “abbiamo mandato biciclette anche in Belgio e in America”
- Bruno: “quando tu hai ritirato la Pogliaghi io ero ancora là, Sante veniva e ci insegnava a fare le bici da pista e i tandem. Per i tandem c’era una dima particolare”

E a proposito delle bici da crono a “corna di bue”:

- Bruno: “chi aveva vinto il mondiale quando siamo andati al campionato del mondo a Praga? Era venuto anche Mario Rossin, avevamo preso le misure delle biciclette a corna di bue dei francesi e dei tedeschi dell’est... doveva essere il 1981...”



- Domenico: “le nascondevano e io gliel’ho fotografate di nascosto, erano con la ruota anteriore da 26”, quando sono tornato a casa avevamo attaccato 200 fotografie sulla porta dell’ufficio alla Rossin, anche Mario le guardava e un giorno abbiamo detto ‘facciamole’, però se loro le fanno da 26” noi le facciamo da 24”. Poi quando queste sono state proibite dall’UCI, ed Ekimov doveva fare il record dell’ora, il tecnico Russo ebbe l’idea del manubrio saldato sulla forcella, così ci siamo riabbassati... con le nostre bici al trofeo Baracchi 1982 Kuiper-Oosterbosch furono secondi dietro a Gisiger-Visentini, mentre tra i dilettanti vinse una coppia belga.”

E’ l’ora di lasciarsi

Il tempo passa velocemente, la conversazione non si esaurisce mai e anzi potrebbe andare avanti per giorni, tra mille ricordi che continuano ad affiorare senza sosta. Ma sono passate diverse ore e purtroppo è arrivato il momento di congedarsi, anche se nessuno sa come concludere e si rimane in silenzio per alcuni secondi. Alla fine, ci pensa Bruno a trovare le parole giuste: “Eh ragazzi...!”. Proprio così, con qualche anno in più, ma sempre ragazzi. I Rossin Boys.