



RAULER

Est. 1970 | Reggio Emilia

Cinquant'anni di storia ciclistica italiana



RAULER

RAULER

Cinquant'anni di storia ciclistica italiana

Est. 1970 | Reggio Emilia

*"Ancora dopo 50 anni,
vado tutte le mattine nella
sede Rauler a lavorare.
Se non ci vado ne sento la
mancanza."*

— Reclus Gozzi

INDICE

01

LE ORIGINI

02

I TELAI

03

LE CORSE

04

L'ARTIGIANATO

05

L'EVOLUZIONE

06

LA RINASCITA

07

ANCORA NON È SERA

REGGIO EMILIA, DAL 1970.

01

LE ORIGINI

Dove tutto ebbe inizio.
Reggio Emilia, 1970.

Rauler nasce nel 1970 a Reggio Emilia. Questa è la storia della sua evoluzione, raccontata attraverso le persone, il lavoro e la passione che hanno dato vita al marchio.

Mio fratello Raoul, nato nel 1946, era più grande di me di due anni. Da ragazzo aveva corso in bicicletta con il Gruppo Sportivo Bismantova di Reggio Emilia, ottenendo buoni risultati grazie a passione, sacrificio e tante ore sottratte al tempo libero per allenarsi.

Terminata l'attività agonistica, Raoul diventò pantografista specializzato: il suo lavoro consisteva nel realizzare incisioni su metalli per conto di un artigiano. Nel 1970 decise di mettersi in proprio.

Grazie ai risultati ottenuti con il lavoro, e al desiderio mai dimenticato di possedere una bicicletta davvero sua, costruita su misura e senza compromessi, decise di farsi realizzare una bici da corsa personalizzata.

Ne parlò con Nello Olivetti, suo meccanico di fiducia ed ex corridore che negli anni Sessanta aveva gareggiato insieme a Ernesto Colnago.

In quegli anni Ernesto Colnago stava iniziando a emergere come costruttore di biciclette speciali, già utilizzate da molti campioni dell'epoca. Una domenica mattina — perché alla Colnago si lavorava anche la domenica — partirono per Cambiago, vicino Milano, con l'obiettivo di costruire quella bicicletta tanto desiderata.

Definite le misure, il tipo di telaio, il colore e le cromature, la bici venne ordinata. La consegna sarebbe avvenuta dopo circa due mesi.

Prima di andarsene, Raoul chiese a Ernesto Colnago di poter ricevere anticipatamente il gruppo Campagnolo, impegnandosi a riportarlo al momento del montaggio finale. Colnago accettò e gli domandò il motivo di quella richiesta.

Raoul spiegò che voleva alleggerire e lavorare i componenti per renderli ancora più belli. Fu così che a Reggio Emilia iniziò un nuovo modo di interpretare i dettagli della bicicletta da corsa: canotti sella, attacchi manubrio, corone, leve freno e cambio venivano pantografati e alleggeriti artigianalmente.

Anche il celebre "asso di fiori" della Colnago diventò parte di quelle lavorazioni, trasformandosi in un elemento distintivo inciso sui componenti Campagnolo.

Quando, due mesi dopo, Raoul tornò a Cambiago con tutti i pezzi lavorati, Ernesto Colnago rimase sorpreso dalla qualità e dalla cura di quei dettagli. Chiamò immediatamente il fratello Paolino e gli disse di preparare dieci gruppi completi da affidare a Raoul per ricevere lo stesso trattamento.



Nel giugno del 1970 iniziò così il rapporto di collaborazione tra Raoul e Colnago: un sodalizio destinato a durare oltre quindici anni. Con il tempo le richieste aumentarono sempre di più e Raoul, da solo, non riusciva più a sostenere il lavoro. Fu allora che mi chiese di raggiungerlo.

Per me non fu una scelta semplice. Lavoravo alla Donelli di Poviglio, azienda specializzata in macchine per la manutenzione ferroviaria, occupandomi di carpenteria pesante. Era un lavoro che mi piaceva e che mi dava soddisfazione. Pensavo di non essere adatto a un lavoro di precisione come quello del pantografo. Ne parlai con mia moglie, che mi incoraggiò a provarci. Con il suo sostegno

trovai il coraggio di parlarne anche con il signor Ovidio Donelli. La sua risposta non l'ho mai dimenticata:

“Prova. Se non dovessi trovarti bene, il tuo posto qui ci sarà sempre.”

Lo ringraziai e, dopo aver concluso un'importante macchina di cui ero responsabile come caposquadra, lasciai il mio impiego.

Quando riferii a Raoul la decisione mi disse: “prima arrivi meglio è”.

Nel marzo del 1973 cominciai a lavorare al pantografo. Fu dura, non tanto per la fatica fisica, quanto per la tensione che provavo nel lavorare su oggetti così belli e delicati. Avevo il timore continuo di danneggiare componenti preziosi come le guarniture Campagnolo, che all'epoca valevano molti soldi. Con pazienza, e grazie agli insegnamenti di mio fratello Raoul, imparai poco alla volta tutti i segreti del mestiere. Col tempo divenni completamente autonomo e finalmente riuscii a lavorare con tranquillità.

Ogni mese c'erano da pantografare circa settanta o ottanta gruppi completi. Ogni gruppo comprendeva guarnitura, canotto sella, leve freno, leve cambio, attacco manubrio e, a volte, anche mozzi e cerchi. Dopo le fresature bisognava colorare le incisioni e pulire ogni pezzo con grande precisione. In questo lavoro, molte volte, mi aiutò anche mia moglie.

Con il passare dei mesi il lavoro procedeva spedito, sempre sotto l'occhio esperto di Raoul, ma ormai sentivo che nulla mi avrebbe più fermato. Quasi tutte le domeniche mattina si partiva per Cambiago per consegnare il materiale lavorato e ritirarne di nuovo. Il lavoro andava avanti senza intoppi e con Ernesto Colnago si era creato un rapporto quasi familiare. Quando si trovava nella zona di Reggio Emilia o Parma — dove era sponsor della SCIC Cucine — passava spesso a trovarci e poi si finiva a tavola insieme, come tra amici, davanti a un piatto di tortelli che lui apprezzava moltissimo.

Fu proprio in una di quelle occasioni che Ernesto, raccontandoci di essere alla ricerca di un telaista capace di costruire telai da corsa neutri, senza stemmi, ci fece una proposta.

Colnago stava avviando una produzione di duecento telai da corsa: centocinquanta sarebbero stati costruiti direttamente da loro con il marchio Colnago, mentre gli altri cinquanta sarebbero stati affidati a noi e avrebbero riportato il marchio del cliente finale.

Da sola, Colnago non sarebbe riuscita a sostenere una quantità di lavoro così elevata. Ernesto mi propose allora di andare a Milano, nella sua officina, dove mi avrebbe insegnato il mestiere del telaista, assicurandomi che con buona volontà sarei riuscito a imparare. Il giorno seguente io e Raoul discutemmo della proposta e la valutammo positivamente. Pensammo però di coinvolgere anche nostro padre Otello, che lavorava come fabbro e da anni portava avanti da solo la sua attività con grande fatica.

Avevamo bisogno di lui soprattutto per la sua esperienza nella saldatura con cannello ossiacetilenico, una tecnica fondamentale nella costruzione dei telai da corsa e nella quale io ero ancora inesperto. Convinto anche Otello, tornammo da Ernesto Colnago che ci confermò di aspettarci già a Cambiago.

Fu così che iniziò davvero l'avventura della Rauler.

Il lunedì successivo io e Otello partimmo per Cambiago, destinazione officina Colnago. Eravamo armati di metro, calibro, blocchi da disegno e tutto ciò che poteva servirci per rilevare misure, copiare eventuali maschere e prendere appunti sui sistemi di lavorazione utilizzati dagli operai di Ernesto nella costruzione dei telai.

Ogni volta che avevamo qualche dubbio chiedevamo spiegazioni e loro, con grande disponibilità, ci chiarivano ogni passaggio. Ricordo, ad esempio, che ci consigliarono di iniziare sempre dalla costruzione dei telai di misura più grande: se durante il taglio di un tubo si fosse commesso un errore, il pezzo avrebbe comunque potuto essere riutilizzato per un telaio più piccolo.

Copiammo sul nostro blocco note lo schema della maschera utilizzata per assemblare i telai, riportando tutte le misure necessarie per costruirne una anche nella nostra officina. Mio padre osservava con enorme attenzione tutte le fasi

della saldatura, chiedendo spiegazioni precise sui movimenti, sulle posizioni e sulle tecniche utilizzate.

Una volta puntato, il telaio veniva rimosso dalla maschera per essere squadrato sul piano di riscontro e successivamente spinato con appositi chiodi nelle varie giunzioni.

Questa operazione era fondamentale: serviva a evitare che, durante la saldatura, i punti si muovessero alterando le misure impostate. Le temperature raggiungevano infatti circa 800 gradi e il calore provocava inevitabilmente la dilatazione dei materiali.

Otello, sotto la guida di Aldo — capo telaista di Ernesto Colnago — iniziò a saldare telai e forcelle imparando tutte le malizie del mestiere. Quando qualcosa non riusciva perfettamente, Aldo interveniva correggendolo e spiegando come procedere.

Nel frattempo, io prendevo nota di ogni passaggio di lavorazione, realizzando schizzi e appunti che mi sarebbero poi stati utili durante le varie fasi costruttive. E quando avevo qualche incertezza bastava chiedere a uno degli operai presenti per ricevere subito tutte le spiegazioni necessarie.

Con il passare dei giorni ci rendemmo conto che quel lavoro era davvero alla nostra portata. La sera, in albergo, io e Otello ripassavamo tutto ciò che avevamo imparato durante la giornata e già iniziavamo a pensare a possibili modifiche e adattamenti per la nostra officina.

Ad esempio, capimmo subito che non avremmo mai potuto utilizzare un sistema di saldatura come quello della Colnago. Loro disponevano di una grande “giostra” sulla quale lavoravano contemporaneamente tre saldatori: prima veniva saldato il movimento centrale, poi il gruppo sterzo e infine il gruppo sella.

Nella giostra erano presenti tre cannelli dedicati al preriscaldamento e altri tre per la saldatura vera e propria. Quando il telaio arrivava davanti al saldatore, il pezzo era già alla temperatura corretta — circa 800 gradi — e lui doveva soltanto

applicare l'ottone per la saldo-brasatura. Noi, invece, avremmo dovuto fare tutto con un solo cannello, occupandoci personalmente anche del preriscaldamento.

La cosa però non ci spaventava. Eravamo consapevoli che avremmo impiegato più tempo, ma sentivamo di poterci riuscire.

Arrivò infine la sera in cui, dopo cena, ci congedammo da Ernesto Colnago confermandogli che saremmo tornati a Reggio Emilia per costruire le maschere, mettere in funzione le macchine già acquistate e preparare tutto l'impianto di saldatura.

Ernesto ci ribadì che, una volta pronti, sarebbe venuto personalmente a Reggio insieme ad Aldo. Insieme avremmo costruito dieci telai campione — uno per ogni misura dal 50 al 60 — che sarebbero serviti per piazzare correttamente la maschera di puntatura e tagliare i vari tubi.

Nei giorni successivi, nell'officina "Raoul Gozzi", decidemmo anche di cambiare il nome della ditta. Nacque così "Rauler", unione tra il nome di mio fratello Raoul — già conosciuto nel mondo del ciclismo per il suo passato nel G.S. Bismantova — e il mio, Reclus: "Raoul & Reclus". Depositammo ufficialmente il nuovo nome "Rauler" presso la Camera di Commercio di Reggio Emilia.

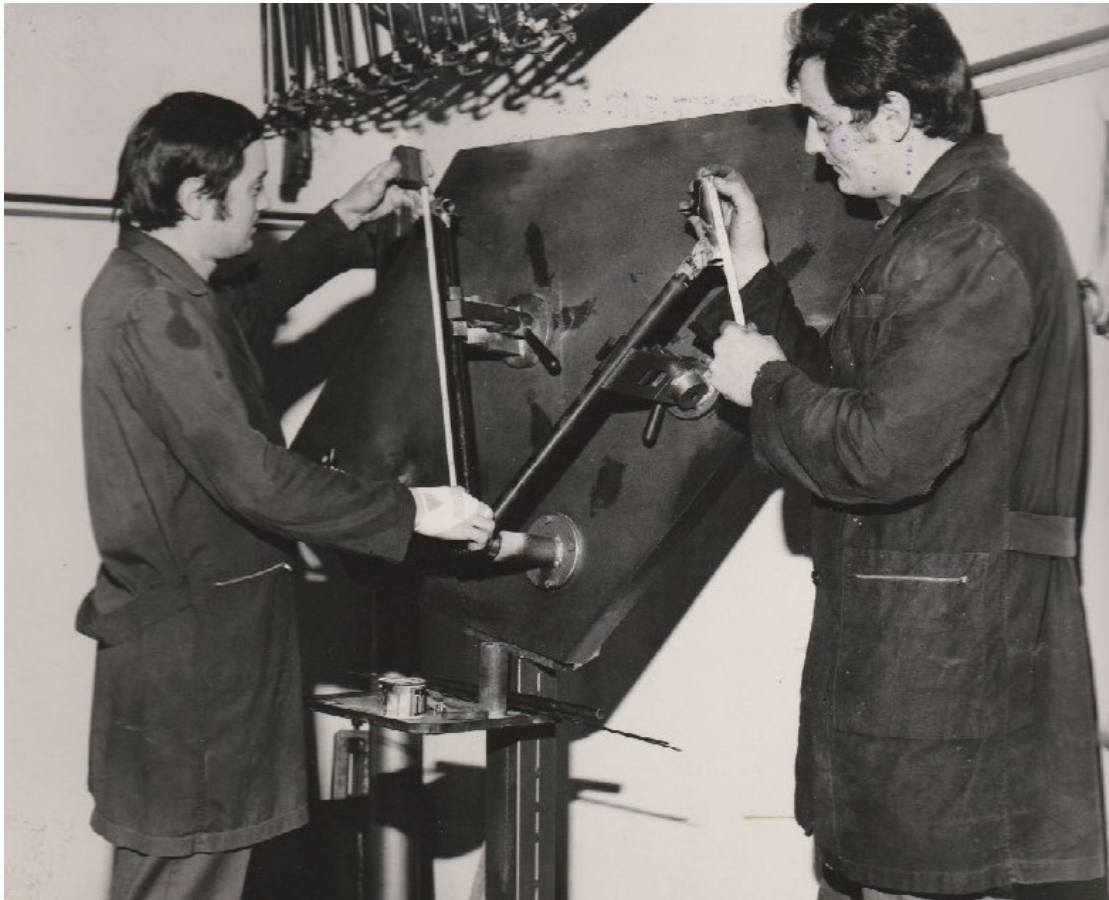
Da quel momento lavorammo senza sosta per preparare tutto ciò che serviva prima di avvisare Colnago che eravamo pronti a partire.

Una domenica mattina Ernesto, insieme al fratello Paolino e ad Aldo, arrivò nella nostra sede di via Abba 26 a Reggio Emilia.

Cominciammo subito costruendo i dieci telai campione sotto la guida dell'esperto Aldo. In breve tempo i telai vennero tagliati, fresati, puntati e assemblati. Restava soltanto da completare la saldatura finale, che io e Otello avremmo eseguito il lunedì seguente. Dopo un buon piatto di tortelli, Ernesto e i suoi collaboratori ripartirono per Cambiago, assicurandoci ancora una volta che, in caso di necessità, sarebbero sempre stati disponibili ad aiutarci.

Grazie Ernesto.

Il lunedì successivo, con una certa emozione e ancora con il timore di sbagliare, completammo l'opera. Fu così che iniziò davvero l'avventura di Rauler: era il 1975.



Terminata la saldatura dei telai campione, comprese le forcelle, iniziò il difficile lavoro di finitura. Per la saldo-brasatura, oltre all'ottone, si utilizza il borace: una polvere indispensabile per permettere alla lega di ottone di scorrere correttamente. Una volta raffreddato, però, il borace vetrifica e per poter limare le saldature è necessario prima sabbiarle.

Per noi questo rappresentava un problema, perché non avevamo una sabbia-trice.

Raoul conosceva però il titolare della fonderia "Lobrichisa", già suo cliente per alcuni lavori di pantografia sugli stampi. Lo contattò e ottenne subito la sua disponibilità. La fonderia, che si trovava nel nostro quartiere, ci permise di utilizzare la loro sabbia-trice pagando semplicemente il disturbo.

Ogni volta che portavo i telai in fonderia osservavo attentamente quella macchina, cercando di capirne il funzionamento. Dopo poco tempo mi convinsi di essere in grado di costruirla anche da solo.

Mi recai quindi da un demolitore dove recuperai un vecchio serbatoio per GPL. Prima di lavorarlo lo riempii completamente d'acqua, per evitare qualsiasi rischio di esplosione durante le modifiche.

Lo adattai prendendo come modello la sabbiatrice della fonderia. Il nostro serbatoio era più piccolo, ma se avesse funzionato sarebbe stato comunque sufficiente per le nostre esigenze. Acquistammo poi un grosso compressore usato. I soldi erano pochi e ci si accontentava di ciò che si poteva trovare, purché funzionasse bene.

Costruimmo anche una cabina in lamiera abbastanza grande da contenere un telaio, dotata di uno sportello con vetro per osservare il lavoro e di due aperture con maniche di gomma, così da poter infilare le braccia, manovrare il telaio e dirigere il getto di sabbia senza disperderlo.

Al primo tentativo però qualcosa non funzionò. Non riuscivo a capire il motivo, finché, riguardando gli schizzi che avevo disegnato, mi accorsi di aver dimenticato il tubetto che avrebbe dovuto mantenere la pressione nel serbatoio, spingendo verso il basso la sabbia.

Feci immediatamente la modifica, riprovai... e tutto finalmente funzionò. Con poche migliaia di lire riuscimmo così a risolvere il problema della sabbiatrice in azienda.

Restava però da affrontare il duro lavoro di limatura delle saldature, un'operazione lunga e impegnativa. Con pazienza riuscimmo a superare anche quella difficoltà. I primi telai non erano ancora rifiniti alla perfezione, ma in poco tempo, grazie anche all'aiuto di Raoul — che continuava il suo lavoro di pantografista ed era molto abile nelle finiture — riuscimmo a ottenere un prodotto impeccabile.

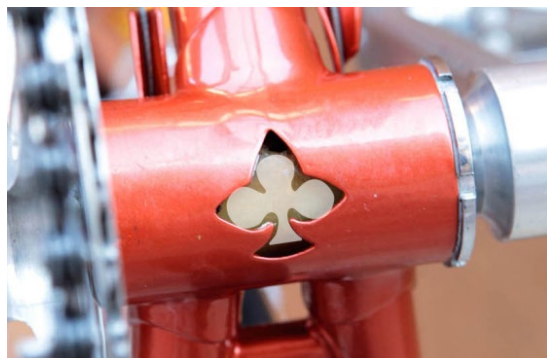
A quel punto iniziammo a evadere gli ordini che ci affidava Colnago.

Colnago aveva clienti molto importanti e, quando doveva produrre un lotto di cento telai, ne costruiva direttamente ottanta con il proprio marchio, mentre gli altri venti venivano affidati a Rauler, personalizzati secondo le richieste del cliente finale. Una volta terminati e rifiniti, portavamo i telai a Milano dove venivano cromati e verniciati. Successivamente era la stessa Colnago a occuparsi della spedizione al cliente.

Con l'esperienza maturata negli anni, a un certo punto decidemmo di provare a diventare costruttori di biciclette speciali. Acquistavamo dalla Colnago congiunzioni, teste forcella e vari componenti, anche perché loro riuscivano a ottenere quei materiali a prezzi molto più vantaggiosi dei nostri.

Sulla testa forcella in microfusione, però, era già presente il celebre "asso di fiori", simbolo storico della Colnago. Per poter utilizzare quel componente senza riportare il marchio originale, Raoul ebbe un'intuizione semplice ma geniale: intervenne con il pantografo modificando il disegno dell'asso di fiori, allungandone i petali fino a trasformarlo in una foglia d'edera.

Fu così che nacque il simbolo della Rauler. Un marchio nato direttamente in officina, dal lavoro delle mani e dall'ingegno artigianale.



02

I TELAI

Fu allora che Rauler smise di essere solo un'officina.

Da quando iniziammo a fornire telai personalizzati su misura nella zona di Reggio Emilia — dove il ciclismo era particolarmente diffuso e sentito — le biciclette Rauler conquistarono rapidamente una buona fetta di mercato. Anch'io, che fino ad allora ero stato un motociclista sfegatato, poco alla volta iniziai ad avvicinarmi

sempre di più alla bicicletta da corsa. Fu così che mi convertii definitivamente alla bici ed entrai nel gruppo Citroën, del quale Raoul faceva già parte.

Il primo anno presi "delle gran tirate di collo" e "delle pite della Madonna", ma poi, con un po' di allenamento e soprattutto con una bici Rauler, tutto iniziò ad andare bene... anzi, benissimo.

Tra i nostri clienti c'erano molti ex corridori professionisti che, una volta terminata la carriera agonistica, avevano aperto negozi di biciclette o attività nel settore. Ricordo ad esempio Guido Neri, Enrico Paolini, Vincenzo Bellini, La Pier di Belgio, Dancelli, Saronni, Poggiali e tanti altri piccoli meccanici sparsi in tutta Italia.

Cominciammo anche a equipaggiare una piccola squadra di esordienti: l'Unione Sportiva Montecchio.

Il presidente, il signor Fontana, era un grande appassionato di ciclismo e cercava soprattutto di educare quei ragazzi attraverso lo sport. Sperava certamente che potesse emergere qualche buon corridore, ma ancora di più desiderava formare brave persone, buoni padri di famiglia e buoni lavoratori. E in effetti da quella squadra uscirono persone che nella vita fecero ottime cose.

Sandro Venturelli, ad esempio, diventò sindaco per ben due legislature.

Guidetti è tuttora direttore sportivo di una squadra giovanile. Tra quei ragazzi passarono anche Pattacini, diventato funzionario di banca, e Graziano Beltrami insieme al fratello, che in seguito avrebbero creato una realtà specializzata in materiale di alta gamma per biciclette da corsa: Beltrami T.S.A.

Da parte nostra cercavamo sempre di equipaggiare il gruppo nel miglior modo possibile, facendo spendere ai ragazzi il meno possibile ma fornendo comunque materiale valido e affidabile.

Alcuni di loro vennero poi a lavorare alla Rauler. Noi lasciavamo libero il giovedì pomeriggio affinché potessero allenarsi; in cambio chiedevamo soltanto serietà e impegno, per quanto possibile da ragazzi di quindici anni.

Quei giovani, arrivati senza alcuna esperienza specifica, sotto la guida di Otello, mia e di Raoul, divennero col tempo operai bravi, volenterosi e appassionati del mestiere.

Quando decidemmo di portare la Rauler alla Fiera di Milano "Ciclo Motociclo" — l'EICMA — era il novembre del 1976. Grazie all'aiuto di Ernesto Colnago riuscimmo ad avere uno spazio nel padiglione dove esponevano lui e i più importanti costruttori del settore.



Per noi fu uno sforzo enorme. I costi dell'area espositiva erano molto alti e, per contenere le spese, costruimmo lo stand completamente da soli. Alla fine, però, il risultato fu bello, funzionale e non facemmo affatto brutta figura.

Per preparare le biciclette da esporre ci facemmo aiutare dal meccanico della squadra SCIC, sponsorizzata e fornita da Colnago. Il suo nome era Rino Parmigiani: un vero mago del mestiere, oltre che un amico di famiglia. Suo padre aveva infatti lavorato insieme a Otello negli anni Sessanta in un'officina.

Rino sarebbe poi diventato un nostro collaboratore stabile e avrebbe gestito il negozio situato a pochi passi dalla sede Rauler.

La fiera andò molto bene. Esponevamo una serie di biciclette verniciate da Gianni Schivazappa, artigiano di Parma e autentico artista del settore, capace di realizzare colorazioni bellissime.

I contatti che Colnago ci presentò furono numerosi e molti di quei potenziali clienti diventarono poi clienti affezionati della Rauler.

Fu proprio in quell'occasione che conoscemmo Gunnar Asmussen, ex corridore della Nazionale Danese, già presente alle Olimpiadi di Roma del 1960 e vincitore della medaglia d'oro alle Olimpiadi di Città del Messico del 1968.

Terminata la carriera agonistica, Asmussen aveva aperto nel suo Paese un negozio specializzato in biciclette da corsa. Quando arrivò in fiera era alla ricerca di un telaista capace di costruire telai con il suo marchio personale. Si fermò davanti al nostro stand ad ammirare le biciclette Rauler e, in breve tempo, trovammo un accordo sul marchio, sui prezzi e sulla quantità della prima campionatura.

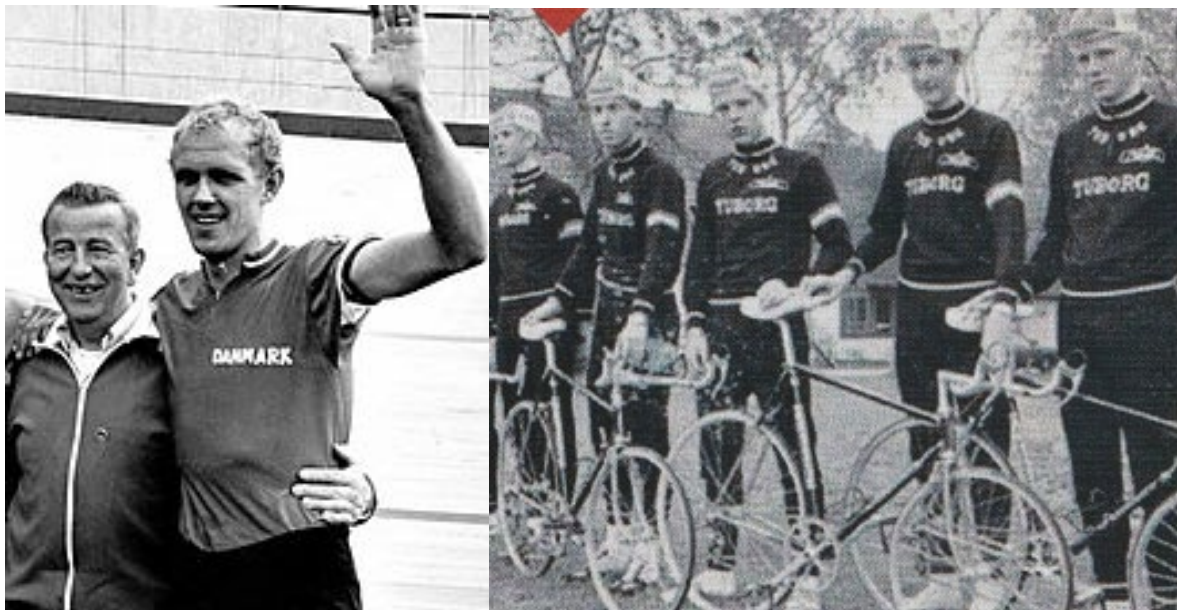
Negli anni successivi Asmussen divenne anche fornitore della Nazionale Danese per la 4x100 km su pista, utilizzando biciclette costruite dalla Rauler, riconoscibili anche per la ruota anteriore da 26 pollici. Rimase nostro cliente fino ai primi anni Duemila, quando decise di terminare l'attività per tornare a fare il direttore sportivo. È sempre stata una persona estremamente seria: con lui non abbiamo mai perso una lira.



03

LE CORSE

Dalle officine ai traguardi.



Nel 1975 Colnago equipaggiava anche la Giacobazzi, squadra dilettantistica di prima categoria di Nonantola, nella quale correva un ragazzo reggiano di nome Mauro De Pellegrin. Quando aveva problemi con la bicicletta si appoggiava spesso a Rauler.

Quell'anno Colnago riscontrò un problema nella costruzione del carro posteriore di alcune biciclette: risultava troppo corto e per smontare la ruota posteriore bisognava addirittura sgonfiare il copertone. Una situazione impensabile in corsa. I direttori sportivi della Giacobazzi, preoccupati perché la stagione era già iniziata, contattarono immediatamente Colnago per trovare una soluzione. Ernesto li indirizzò direttamente da noi, dicendo che da Rauler il problema sarebbe stato risolto.

Non era però un intervento semplice: le biciclette erano già montate e verniciate. Ci guardammo in faccia, prendemmo una bici, smontammo la ruota posteriore e cambio e, con la mola a nastro, cercando di rovinare il meno possibile la vernice, accorciammo le punte dei forcellini in modo da consentire un montaggio rapido e corretto della ruota.

Alla fine, riuscimmo a sistemare tutte e dieci le biciclette della squadra.

Dopo quell'intervento la Giacobazzi, già nel 1976, iniziò a equipaggiare ufficialmente la squadra con biciclette Rauler.

La vicinanza geografica e la comodità del rapporto favorirono molto la collaborazione reciproca e, per noi, fu una pubblicità enorme.

Con le biciclette Rauler i corridori della Giacobazzi tagliarono innumerevoli traguardi e ottennero risultati importanti in tutta Italia.

Nel 1977 Mauro De Pellegrin conquistò la medaglia d'argento nella cronometro a squadre ai Campionati del Mondo di San Cristóbal, in Venezuela.



Nel 1980 sempre Mauro De Pellegrin vinse il campionato italiano a cronometro nella città di Pescara.

Successivamente il Giro di Campania per dilettanti di prima categoria venne vinto dal romagnolo Borgini, sempre in sella a una Rauler.

Nel 1984 Claudio Vandelli conquistò la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Los Angeles nella 100 km a squadre, mentre suo fratello Maurizio vinse il Campionato Italiano su strada per dilettanti di seconda categoria.



Nel 1976 una bicicletta Rauler portò alla vittoria anche Dino Torelli, corridore reggiano che trionfò in un campionato mondiale disputato in Austria: una grande kermesse internazionale con numerose categorie, nella quale Torelli vinse nella categoria Gentleman 60/70 anni.

Le vittorie furono tante, ma una in particolare mi emozionò profondamente. Fu la Milano–Reggio vinta per distacco da Mauro De Pellegrin.

In quell'occasione io e Raoul seguivamo la corsa come assistenza tecnica "cambio ruote", con la nostra macchina attrezzata per quel servizio.





Vincere a Reggio Emilia con un corridore reggiano su una bici Rauler fu qualcosa di indescrivibile. Una gioia immensa. Indimenticabile. Nell'ordine d'arrivo i primi quattro classificati erano tutti corridori della Giacobazzi.

Anche Davide Cassani, che anni dopo sarebbe diventato commissario tecnico della Nazionale Italiana, correva nella Giacobazzi con una bicicletta Rauler.

Nel 1977 la Rauler organizzava inoltre un Gran Premio per la categoria Allievi con arrivo al Parco di Roncolo, nelle Terre Matildiche di Quattro Castella. Proprio Davide Cassani vinse la seconda edizione della corsa.

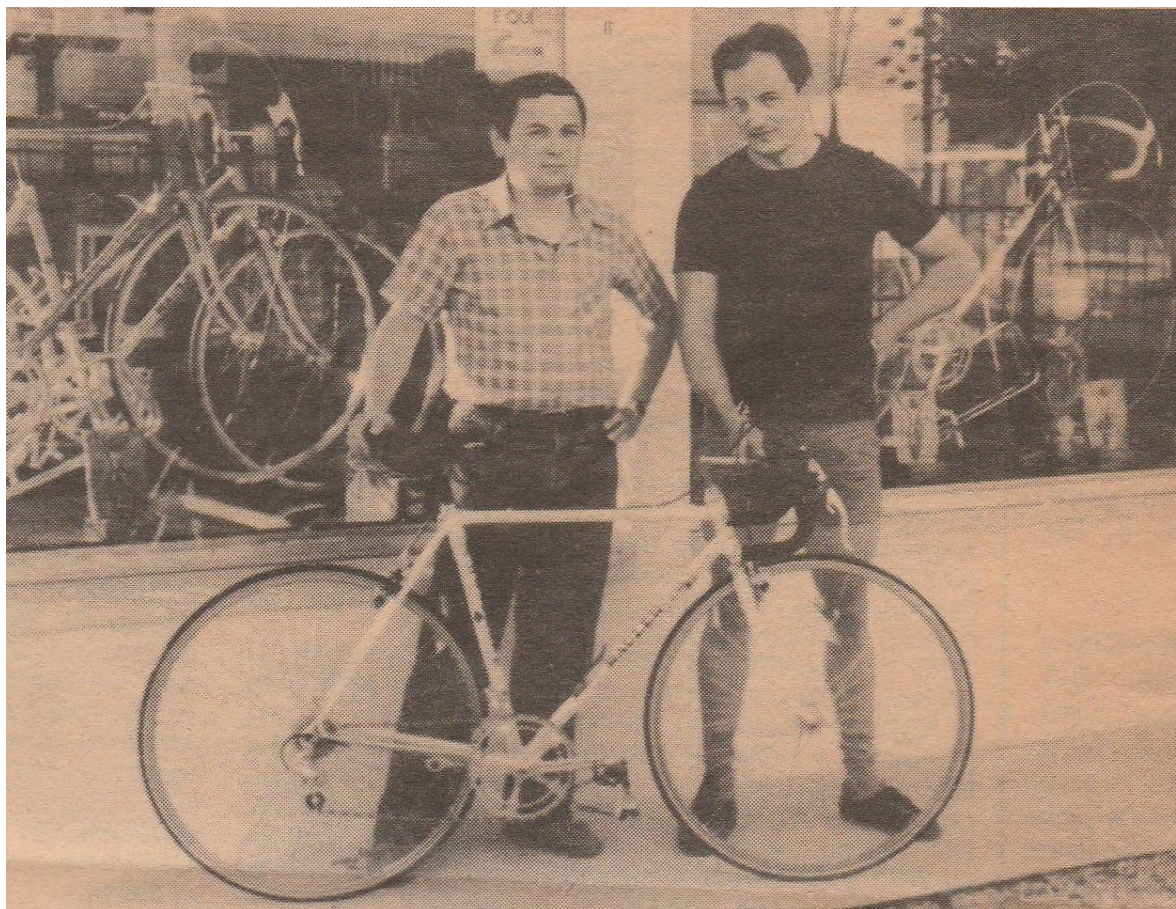
Con l'arrivo in squadra di Marco Pantani e Michele Paletti, la Giacobazzi decise di adottare le biciclette costruite dal padre di Paletti, anch'egli telaista. Divenne così il nuovo fornitore ufficiale della squadra.

Faceva parte del gioco e accettammo quella decisione senza alcun problema. Con la Giacobazzi ci salutammo con rispetto reciproco e senza rancori.

Nel corso degli anni furono molte le squadre equipaggiate con biciclette Rauler. Spero di ricordarle tutte:

Giacobazzi, Autotrasportatori Napoli, Maltinti Lampadari, Top and Esmeraldo, SMEG di Artoni, Velo Club Reggio, CREI Gualtieri e VIBOR, con Panizza che correva su biciclette COLNER costruite proprio dalla Rauler.

Anche i clienti arrivavano ormai da ogni parte del mondo: Europa, Argentina, Stati Uniti, Australia.



Un giorno si presentò in officina il massaggiatore della Pallacanestro Reggiana, che all'epoca aveva come sponsor le Cantine Riunite. Ci chiese se fossimo in grado di costruire una bicicletta per un giocatore della squadra che non riusciva a trovare un telaio adatto alla propria statura.

Rispondemmo di sì.

Il giorno seguente si presentò in officina un gigante alto 2 metri e 17 centimetri. Era Roosevelt Bouie, giocatore americano della Pallacanestro Reggiana. Prendemmo tutte le misure necessarie e alla fine risultò che il telaio avrebbe dovuto avere un'altezza di ben 72 centimetri.

Il problema era che i tubi extra-lunghi normalmente disponibili non arrivavano a quella misura.

Fummo quindi costretti a telefonare alla Columbus, nostro fornitore di tubazioni, spiegando la situazione. Ci risposero che avrebbero costruito appositamente per noi una serie speciale di tubi rinforzati e super lunghi.

Dopo circa quindici giorni arrivò il materiale. Regolando la maschera al limite delle sue possibilità, assemblammo quello che, scherzando, chiamavamo "il mostro". Perché, diciamolo sinceramente, un telaio di quelle dimensioni non era certo elegante... ma le misure dovevano essere quelle.

Quando consegnammo la bici, Roosevelt Bouie ne rimase entusiasta.

Salì immediatamente in sella e partì per provarla, pedalando per una ventina di chilometri. Al ritorno era felicissimo e ne ordinò subito un'altra da spedire in America.

Dopo di lui anche altri quattro giocatori, più o meno della stessa altezza, si fecero costruire una bici Rauler, convinti proprio dall'entusiasmo e dalla pubblicità che Bouie ci aveva fatto.



Ogni anno, quando partecipavamo alla Fiera di Milano, cercavamo sempre di presentare qualche novità.

Nel 1985 proponemmo un telaio particolarmente innovativo per quell'epoca.

Modificammo infatti i tubi del triangolo principale, trasformandoli da rotondi a romboidali, con l'obiettivo di aumentare la rigidità del telaio e migliorarne la risposta sotto sforzo.

Quel progetto venne battezzato "Profil".



Nel primo esemplare utilizzammo tubi Columbus PL — Pista Leggero. Costruimmo il telaio sulle mie misure personali e fui io stesso a collaudarlo sulle salite delle strade di San Marino. Nonostante fosse il primo prototipo, il test diede risultati eccellenti: il telaio si dimostrò subito rigido, reattivo e perfettamente funzionante.

Decidemmo quindi di brevettare il progetto e, negli anni successivi, applicammo quella soluzione a tutta la produzione Rauler.

Anche le squadre iniziarono a richiederlo sempre più spesso e il telaio Profil si diffuse rapidamente.

Alla fine del 1985 Raoul lasciò Rauler per dedicarsi completamente alla propria attività di costruzione stampi per diversi materiali, utilizzando tecnologie avanzate come elettroerosione e frese a controllo numerico. In quel periodo entrò anche suo figlio Massimo nell'azienda di famiglia e Raoul decise di concentrarsi totalmente su quel lavoro.

Con l'uscita di Raoul entrò in società Mauro Govi, un giovane operaio molto bravo e volenteroso, cresciuto all'interno della Rauler e formato direttamente da me e da Otello.

A quel tempo Rauler contava sette persone. C'eravamo io, Otello come saldatore, mio cugino "Ferro" alle limature, Mauro come limatore e saldatore, Enrico saldatore e limatore, Matteo alle finiture e Rino, esperto meccanico, che si occupava del montaggio delle biciclette e della gestione del nostro negozio, che in seguito avrebbe rilevato personalmente.

I problemi non mancavano mai. Uno dei principali era alleggerire il lavoro di Otello. Durante l'estate, con i cannelli accesi per otto ore consecutive, il caldo diventava quasi insopportabile.

Per aiutarlo progettai una macchina dedicata al preriscaldamento dei telai, così da ridurre parte del lavoro del saldatore, che a quel punto doveva concentrarsi quasi esclusivamente sulla saldo-brasatura finale.

Con l'uscita di Raoul dall'azienda, per le fiere di Milano iniziai ad appoggiarmi a un caro amico: il ragioniere Elio Riccardi.

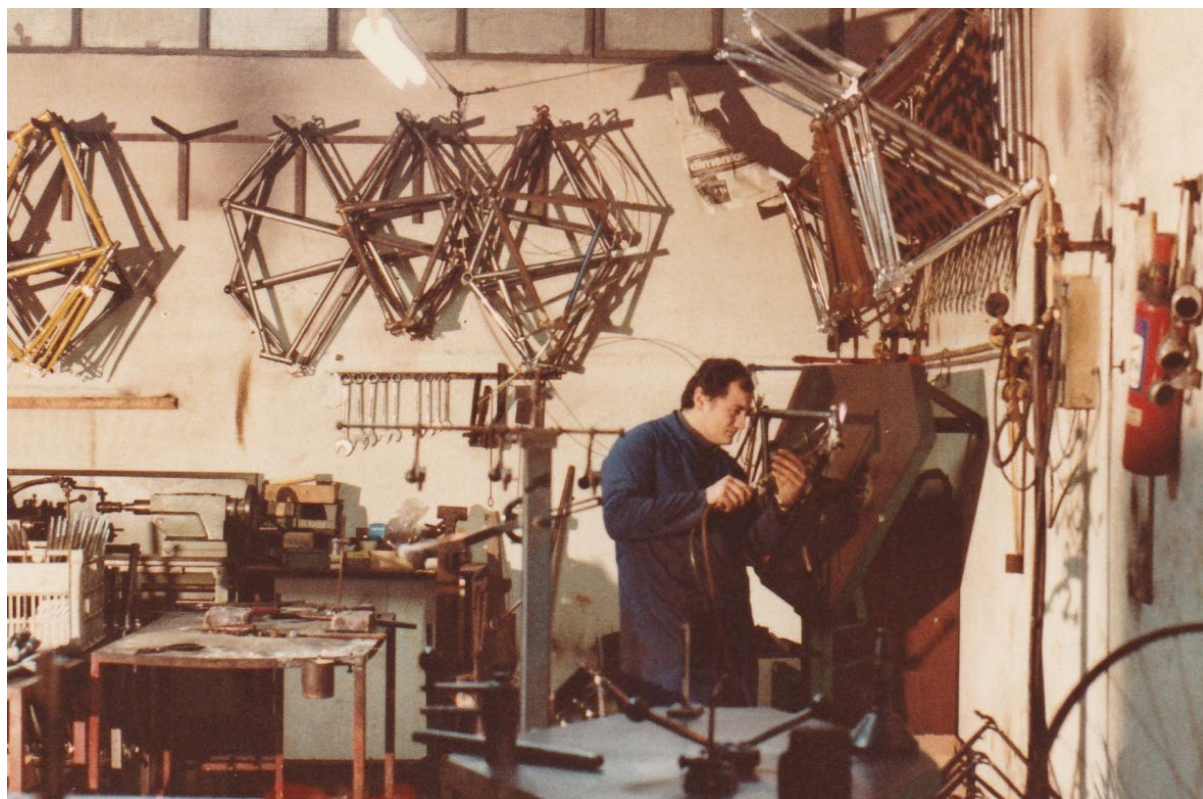
Era un esperto commerciale del settore motoristico e frequentava abitualmente le fiere grazie alla sua esperienza nella Lombardini Motori. Sapeva muoversi perfettamente in quell'ambiente e trattare con i clienti nel modo corretto, impostando accordi chiari e apprezzati da entrambe le parti.

Era una persona straordinaria.

Non volle mai essere pagato per il suo aiuto e io, per sdebitarmi in qualche modo, gli facevo spesso da gregario quando uscivamo insieme in bicicletta.

Il 1987 fu un anno difficile per il settore delle biciclette da corsa e anche alla Rauler attraversammo un momento di crisi. Facendomi coraggio telefonai a Ernesto Colnago e gli spiegai la situazione. Lui rimase qualche istante in silenzio, poi aprì un cassetto della scrivania e mi disse: "Ho qui un ordine di una ventina

di tandem destinati alla Russia e alla Cecoslovacchia. Noi non riusciamo a evaderlo. Se vuoi costruirli tu, vieni a Cambiago che ti fornisco misure e materiale."



Accettai immediatamente, anche se in realtà non avevamo mai costruito un tandem. Parlandone con Raoul capimmo subito che ci serviva almeno un modello di riferimento. Ne discutemmo con Rino, il nostro meccanico, che mi consigliò di contattare Roncucci della Giacobazzi, il quale viveva a Forlì, dove era attiva una pista della Federazione Ciclistica Italiana. Forse lì avremmo potuto trovare un vecchio tandem da studiare. Mi precipitai al telefono e spiegai il problema a Roncucci.

Mi chiese un po' di tempo per informarsi e, dopo circa mezz'ora, mi richiamò dicendomi che potevo andare a Forlì: mi avrebbero consegnato un tandem in visione che avrei potuto tenere anche due o tre mesi, dato che ormai non si correva più in pista con quel tipo di biciclette.

Partii subito.

Arrivato alla pista di Forlì mi consegnarono un vecchio tandem degli anni Cinquanta. Per noi sarebbe stato perfetto. Li ringraziai e tornai immediatamente a Reggio Emilia.

Il giorno seguente iniziai a studiare il tandem e a progettare una maschera specifica per l'assemblaggio. Con l'aiuto di Raoul e di nostro padre Otello, in poco tempo riuscimmo a prepararci per quella nuova sfida. Nonostante fosse un lavoro completamente nuovo e decisamente complicato, tutto andò per il meglio.

Nel giro di un paio di mesi riuscimmo a completare l'intero ordine di tandem affidati da Ernesto Colnago.

Proprio durante uno dei viaggi a Milano per ritirare il materiale necessario, notai che i telai della Colnago pronti per la limatura avevano un aspetto diverso: un colore più vivo e una leggera polvere bianca in superficie.

Chiesi spiegazioni ad Aldo.

Mi raccontò che avevano iniziato a utilizzare una soluzione di acido solforico diluito in acqua calda, capace di eliminare completamente il borace residuo della saldo-brasatura. Successivamente i telai venivano immersi in acqua e soda caustica per neutralizzare ogni traccia di acido ed evitare la formazione di ruggine. Il sistema rendeva il lavoro più veloce e molto meno faticoso.

Tornato a Reggio ne parlai subito con Raoul e decidemmo di adottare anche noi quella procedura, alleggerendo così notevolmente il lavoro di sabbiatura.

Nel frattempo, si era sparsa la voce che alla Rauler si costruivano tandem su misura. Cominciarono così ad arrivare ordini anche da clienti privati, comprese persone non vedenti che potevano finalmente pedalare grazie all'aiuto di una guida.

Tra i clienti ci fu anche Vittorio Adorni, che volle un tandem per sé e per sua moglie. Dopo aver preso le misure, nel giro di un mese il tandem venne costruito e assemblato perfettamente dal nostro meccanico Rino.



Anche Horacio Pagani — futuro creatore delle celebri supercar in fibra di carbonio — fu tra i nostri clienti. Ordinò un tandem e aggiunse anche una bicicletta da corsa personale.



Rauler riusciva a costruire tandem di qualsiasi dimensione, adattandoci completamente alle richieste del cliente. Alti, bassi, lunghi o corti: non avevamo problemi. Fu proprio questa flessibilità a permetterci di superare quel periodo difficile, in attesa che il mercato delle biciclette da corsa tornasse a riprendersi.

Quando nostro padre Otello andò in pensione, trovare un saldatore capace di sostituirlo fu molto complicato. Io ero già in grado di saldare, ma se mi fossi occupato personalmente di quel lavoro non sarei più riuscito a seguire la preparazione dei telai, e in azienda nessuno poteva sostituirmi in quel ruolo.

Alla fine trovammo Piero, un amico di Raoul, grande appassionato di biciclette, esperto fungaiolo e soprattutto bravissimo operaio. Grazie a lui riuscimmo a proseguire il lavoro nel migliore dei modi. Un giorno venne a trovarmi Claudio Toselli, ex corridore della Giacobazzi, che dopo la carriera sportiva era diventato rappresentante nel settore bici corsa collaborando anche con Viner di Pistoia. I titolari della Viner avevano problemi con il loro telaista, che non rispettava le consegne. Cercavano qualcuno capace di produrre almeno cinquanta telai grezzi al mese pronti per la verniciatura.

Toselli si rivolse a noi perché conosceva bene il nostro modo di lavorare e la nostra affidabilità. Pur lusingati dalla proposta, chiedemmo comunque un incontro con il proprietario dell'azienda. Nel giro di poco tempo arrivò a Reggio insieme al suo magazziniere, Rodolfo.

La trattativa si concluse rapidamente: trovammo un accordo sia sulle quantità sia sui prezzi, che riconoscevano la qualità e la professionalità del nostro lavoro. Avevamo già preparato diversi particolari pantografati con il loro marchio seguendo il catalogo Viner.

A loro andò tutto bene. La Viner ci forniva il materiale, proprio come faceva Colnago, mentre noi mettevamo manodopera, esperienza e produzione. Fu una collaborazione lunga e molto positiva.

Nel 1997 la Viner raggiunse un accordo con la squadra professionistica Reverberi "Scrigno", ma il loro vecchio telaista continuava a ritardare le consegne mettendo in seria difficoltà tutta la squadra. Reverberi era furioso.

A quel punto Rodolfo ci chiese se potessimo intervenire per aiutarli. Gli rispondemmo semplicemente di inviarci le misure dei corridori. Lavorando senza sosta per quattro giorni consecutivi riuscimmo a consegnare quindici telai in tempi record.

Cesare, proprietario della Viner, rimase incredulo e ci ringraziò personalmente.

Da quel momento il rapporto di collaborazione si consolidò ulteriormente e proseguì per molti anni.

04

L' ARTIGIANATO

Le mani, il fuoco, l'esperienza.

Tra il 1998 e il 1999 il mercato iniziò a spostarsi rapidamente verso i telai in alluminio e carbonio. Anche Rauler dovette quindi adattarsi ai nuovi sistemi produttivi, affrontando non poche difficoltà e investendo in nuove attrezzature.

Fu necessario modificare completamente tutte le maschere per poter costruire i telai di nuova generazione. Si trattò di un lavoro molto complesso che, grazie anche all'aiuto di un amico attrezzista, riuscimmo comunque a portare a termine in tempi relativamente brevi. Ci attrezzammo così anche per la lavorazione del carbonio.

Dovemmo costruire un forno con autoclave e sistema depressore nel quale inserire i telai già preparati all'interno di appositi sacchi collegati a valvole per il vuoto, il tutto a una temperatura di circa 120 gradi. Il telaio veniva assemblato in maniera simile a quelli in acciaio, ma senza saldature.

I tubi venivano incollati e, una volta che la colla aveva reagito — generalmente dopo due o tre ore — il telaio veniva estratto dalla maschera.

A quel punto le varie giunzioni venivano fasciate con tessuto di carbonio già impregnato di una speciale resina, conservata in freezer per evitare che iniziasse la reazione chimica troppo presto. Il materiale veniva tolto dal congelatore soltanto mezz'ora prima dell'utilizzo. Una volta terminato il ciclo in autoclave bisognava eliminare il carbonio in eccesso e rifinire tutto con tela abrasiva e utensili pneumatici.

Era un lavoro delicato e anche pericoloso. Si lavorava sempre con mascherine, occhiali protettivi e potenti aspiratori, perché la polvere di carbonio è altamente nociva e la protezione non era mai troppa. terminate le rifiniture, si procedeva con l'inserimento dei passaguaina, le alesature e le filettature. Solo allora il telaio era pronto per la verniciatura.

In quegli anni dovemmo anche imparare a saldare con sistema TIG, sia per l'acciaio sia per l'alluminio. Piero nel frattempo era andato in pensione e si rese necessario trovare un nuovo saldatore. Dovemmo decidere chi, tra me e Mauro,

avrebbe preso il patentino TIG. Scelsi Mauro, perché era molto più giovane di me e rappresentava il futuro dell'azienda.

Per sostenere tutta la mole di lavoro, però, serviva anche un secondo saldatore con esperienza. Trovarlo non fu semplice. Un bravo saldatore, chi ce l'ha, se lo tiene stretto.

Fummo fortunati e trovammo Paolo, che accettò volentieri di venire alla Rauler anche perché qui si respirava un ambiente familiare, dove tutti lavoravano seriamente ma senza essere continuamente pressati. Con il passare degli anni anche "il Ferro" andò in pensione. Enrico lasciò l'azienda cambiando lavoro e Matteo diventò commesso. Per riuscire a proseguire la produzione dovemmo trovare un nuovo limatore. Lo trovammo a Verona: "il Pima", un artigiano che lavorava già anche per Ernesto Colnago.

Da quel momento, due volte alla settimana, andavamo a Verona nel laboratorio del Pima, portando e ritirando continuamente il materiale da lavorare.

05

L'EVOLUZIONE

*Nuovi materiali, nuove sfide, lo
stesso spirito artigianale.*

Il mercato era in continua evoluzione e, anno dopo anno, diventava sempre più difficile per piccoli costruttori come noi restare competitivi. Sempre più componenti e telai venivano importati dalla Cina a prezzi impossibili da sostenere per un'azienda artigianale italiana.

Anche molti nomi storici del settore — tra cui Colnago, Viner, Somec, Chesini, Olmo, Bianchi, Cinelli, Raimondi e Neri — iniziarono gradualmente a spostare parte della produzione verso il mercato asiatico. Per sopravvivere, noi piccoli telaisti eravamo costretti ad abbassare continuamente i prezzi e diventava sempre più complicato continuare a costruire telai completamente su misura.

Alla fine del 1999 andai ufficialmente in pensione, pur rimanendo come consulente all'interno della Rauler. Mauro trovò così un nuovo socio: Federico, figlio di un mio amico, un bravo ragazzo che prese il mio posto in azienda.

Il primo anno andò molto bene, anzi benissimo, anche grazie a un'importante commessa della francese MBK. Nel secondo anno però tutto si complicò improvvisamente. I due soci litigarono pesantemente e l'azienda rischiò seriamente di chiudere.

Ancora oggi non conosco i veri motivi di quel litigio.

Provai in tutti i modi a farli riappacificare, ma ogni tentativo fu inutile. Mauro mi chiese consiglio. Gli dissi semplicemente di non mollare dopo tutti i sacrifici fatti e gli promisi che gli sarei rimasto vicino aiutandolo a portare avanti l'attività. Così, nonostante fossi già in pensione, tornai a lavorare a tempo pieno in quello che era sempre stato il mio mestiere e la mia passione.

Poco alla volta la situazione migliorò. Si andava avanti tra mille difficoltà e bastava un cliente insolvente per creare problemi seri, ma fortunatamente la collaborazione con Viner garantiva ancora una certa continuità di lavoro. Quando alla Viner avevano un'urgenza bastava una telefonata e la Rauler era sempre pronta a dare priorità alle loro richieste. In quel periodo difficile non rifiutammo mai nessun lavoro.

Una mattina squillò il telefono. Dall'altra parte della linea un signore di Carpi ci chiese se fossimo in grado di costruire un telaio particolare progettato per una bicicletta elettrica.

Gli risposi scherzando: "Noi possiamo costruire tutto quello che vuole... basta che paghi." Nel giro di un'ora quell'uomo era già nella nostra officina con disegni, quote e misure. Il suo nome era Salvo Bisi.

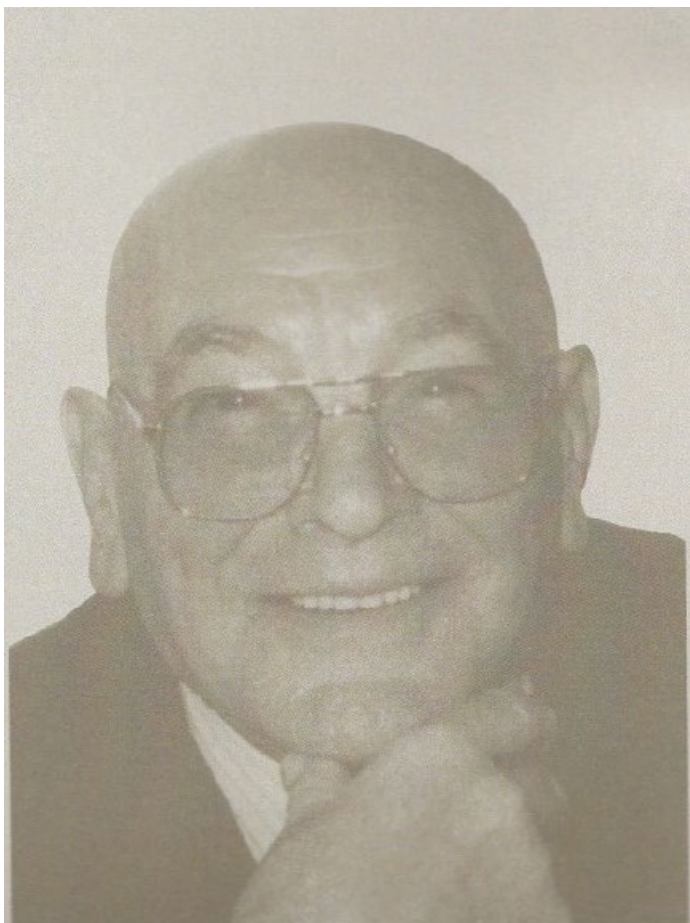
La costruzione del telaio non ci spaventava, tranne per una difficoltà: bisognava trovare il modo di integrare il motore nel carro posteriore. Dopo alcuni tentativi riuscimmo a trovare la soluzione corretta, completammo il prototipo e collaudammo la bicicletta. Funzionava perfettamente.

Da quel momento Salvo Bisi iniziò a ordinarci diversi telai uguali al campione e, cosa rara, ci pagava addirittura in anticipo. Un vero signore. Anche quel lavoro però finì col tempo, schiacciato dalla concorrenza del mercato cinese che stava mettendo in crisi tutto il settore. Arrivò poi il momento del trasferimento nella nuova sede.

Nel vecchio capannone non era più possibile lavorare rispettando le nuove normative di sicurezza, così trovammo uno stabile più adatto a Villa Bagno, sempre nel comune di Reggio Emilia. Nella nuova sede il lavoro riprese a pieno ritmo. Arrivammo persino ad assumere un operaio dedicato alla saldatura delle gabbiette portaborraccia in alluminio prodotte dalla Plastica Sole, azienda di un nostro amico reggiano che riforniva numerosi costruttori di biciclette.

Le cose stavano andando bene. Anche Cinelli si appoggiava a noi per sviluppare nuovi prodotti da portare sul mercato. Ogni sabato mattina arrivava da Milano il loro tecnico e insieme costruivamo i prototipi delle serie che successivamente ci sarebbero state affidate in produzione. Gli anni però passano.

Nel 2001 morì mio padre Otello, una persona che aveva dato tantissimo alla Rauler e senza il quale molte cose non sarebbero mai esistite



Nel 2006 se ne andò anche Cesare, patron della Viner. Poco tempo dopo anche la Viner fu costretta a chiudere. I problemi ormai sembravano non finire più.

Proprio nel 2006 dovetti inoltre assentarmi da Rauler per motivi di salute: dovevo subire un intervento all'anca con impianto di protesi. Per quanto mi riguardava l'operazione andò bene. Per Rauler, invece, no.

Dopo circa due mesi di convalescenza tornai in officina e capii subito che qualcosa non andava. Entrai in ufficio e trovai Mauro disperato, in lacrime. Gli chiesi cosa stesse succedendo. Mi rispose che non riusciva più ad andare avanti: parte dei clienti non pagava, il lavoro diminuiva continuamente e aveva deciso di chiudere l'attività. In quel momento non seppi davvero cosa dirgli.

06

LA RINASCITA

Quando tutto sembrava finito,
Rauler ripartì ancora.

Una sera, durante la cena, squillò il telefono. Dall'altra parte riconobbi subito la voce di Graziano Beltrami, mio ex corridore, che aveva saputo della situazione. Mi chiese se sarei stato disposto ad aiutarlo a portare avanti Rauler insieme a lui, nel caso avesse acquisito l'azienda.

Non ebbi bisogno di pensarci. Accettai immediatamente.



Non potevo permettere che tutto ciò che avevamo costruito con tanti sacrifici sparisse per sempre. In poco tempo Graziano trasferì gran parte delle attrezzature nel suo capannone e lì la nuova Rauler continuò la propria attività.

Il lavoro consisteva ancora nella costruzione di telai personalizzati fuori standard e di telai arabescati, il massimo della nostra produzione artigianale. Biciclette richieste ormai in Belgio, Francia, Germania, Danimarca, Inghilterra, America e perfino in Australia.

Oltre alla costruzione, continuiamo anche a eseguire restauri speciali e riparazioni di autentici cimeli storici.

Per le riparazioni arrivano alla Rauler clienti da tutta Italia e anche dall'estero.

A Parma, ad esempio, esiste un gruppo di appassionati collezionisti che mi affida biciclette dei primi del Novecento: pezzi rarissimi, spesso in condizioni pessime.

Per molti sarebbero semplicemente rottami da buttare.

Ma grazie all'attrezzatura Rauler e all'esperienza maturata in tanti anni di lavoro, quelle biciclette riescono a tornare perfettamente funzionanti.

Dopo il restauro vengono nuovamente utilizzate in manifestazioni storiche come "Le Strade Bianche" o "La Polverosa", tornando così a vivere sulle strade per cui erano state costruite.





07 ANCORA NON È SERA

La memoria, il mestiere e tutto
ciò che resta da tramandare.

Recentemente, rovistando in una vecchia valigia tra le tante fotografie che raccontano la storia di Rauler, mi sono ricapitate tra le mani alcune immagini di un modello di telaio chiamato "Plus".

Lo avevo completamente dimenticato.



Rivedendo quelle fotografie mi tornò subito in mente che lo presentammo alla Fiera di Milano nel 1984, lo stesso anno in cui Campagnolo lanciò il celebre gruppo con i freni Delta. Quel telaio introduceva una particolare modifica nella parte posteriore che molti costruttori avrebbero adottato soltanto anni dopo, con l'arrivo del carbonio.

Da quel momento mi sono ripromesso di costruirne nuovamente uno, per non dimenticarlo più. E mentre ci pensavo, mi tornavano in mente anche i tempi più belli di Rauler, quando in officina si arrivava a costruire circa 200 telai al mese. Ancora oggi sto insegnando il mestiere a due giovani ragazzi che sembrano davvero interessati a imparare il lavoro del telaista. Spero sinceramente che tutta l'esperienza accumulata in questi anni non vada perduta.

Ci vorrà pazienza, tanta pazienza. Perché, proprio come è stato per me, anche per loro sarà un percorso difficile. Ma se ci metteranno impegno, passione e buona volontà, riusciranno sicuramente.

Dopotutto, come si dice:

“Nessuno è nato professore.”

Ancora oggi, dopo più di cinquant'anni, continuo ad andare ogni mattina in Rauler a lavorare. Se non ci vado, ne sento la mancanza. Non riesco proprio a farne a meno. Per quanto ancora continuerò?

Non lo so.

Ma una cosa è certa:

“Ancora non è sera.”

— Reclus Gozzi

