

## La rock star: Bradley Wiggins

Biglietti *sold out* in sette minuti. Aggiudicarsi un posto nel velodromo di Londra è una *mission impossible*. Seimila seggiolini sono stati “bruciati”, manco fossero rami in un falò. Il sito di Sky è andato in tilt per ore. E chi se la aspettava una reazione così? No, non ci sono gli Oasis, non suonano i Rolling Stones, e nemmeno gli U2. Va semplicemente in scena sir Bradley Wiggins, il baronetto inglese sui pedali che un giorno disse “fuck” alla regina Elisabetta. La mandò letteralmente a quel paese come avrebbe fatto una rock star. Lei, rea di avergli scritto una lettera di incitamento alla vigilia delle Olimpiadi del 2012. E pensare che soltanto sei mesi dopo, sarà sempre sua maestà a conferirgli il prestigioso titolo di baronetto. Lui stavolta inginocchiato e serio, incravattato e profumato come un bimbo il giorno della comunione.

Bradley Wiggins – “Wiggo” per gli amici – non è un semplice ciclista. È un’icona pop venuta fuori dagli anni sessanta e dall’immaginario “on the road”. Del resto, lui stesso non ne ha mai fatto mistero: «Dovevo nascere in piena beat generation, quelli erano gli anni giusti per me!». Proveniente da una famiglia della *working class*, di quelle che paiono uscite da un film di Ken Loach,

Brad ha sempre rivendicato con orgoglio le sue origini umili. Forse sarà per questo che il titolo di baronetto lo mette in imbarazzo: «Poi magari gli amici al pub pensano che ti sei montato la testa». Brad ha il corpo coperto di tatuaggi, la camera da letto piena di chitarre elettriche e nell'armadio una pila di polo Fred Perry da chiedersi se sia mai riuscito a indossarle tutte. Per non parlare del suo box: stipato all'inverosimile di Vespe e Lambrette originali, come nemmeno il più incallito dei collezionisti. La Lambretta è il simbolo dei Mods, il movimento giovanile nato a Londra negli anni sessanta e reso famoso dal celebre film *Quadrophenia*. Brad ne conosce a memoria ogni battuta e ogni fotogramma. Ancora oggi si dispera alla ricerca del rarissimo modello GP 150, moto guidata da Jimmy, il protagonista del film. Finché non la troverà, potete starne certi, non si darà pace. Signore e signori, ecco a voi il primo ciclista rock della storia. Ecco a voi Bradley Wiggins.

Oggi tenterà di battere il record dell'ora nel velodromo olimpico Lee Valley VeloPark di Londra. Una struttura avveniristica, detta anche "The Pringle", come le note patatine, per la sua caratteristica forma curva e schiacciata. Vero fiore all'occhiello del nuovo ciclismo britannico, inaugurato nel febbraio del 2011, Lee Valley VeloPark è stato costruito apposta per le Olimpiadi di Londra del 2012. Olimpiadi nelle quali Brad si prese la medaglia d'oro nella prova a cronometro su strada. In mezzo a due ali di folla, che a Londra per il ciclismo, e forse per nessun altro sport, non si erano mai viste. "The Pringle" oggi è gremito in ogni ordine di posto,

un rumore assordante dilaga per le strade, tanto che la gente si chiede che cosa diavolo stia succedendo. La folla è assiepata fuori già da ore, i palloncini colorati di bianco, rosso e blu – come la bandiera di sua maestà – volano in aria. Il profumo di patatine fritte e gli hot dog bisunti aumentano l'effetto luna park. La partenza del baronetto è prevista per le sei e mezzo di sera. Un'ora pianificata accuratamente dal suo entourage per cercare di sfruttare al massimo le condizioni atmosferiche a proprio favore, anche se siamo al coperto. Purtroppo, contrariamente alle previsioni meteo, sarà bel tempo: l'alta pressione non favorisce l'aerodinamica, l'aria sarà più densa e dunque più difficile da perforare. "Wiggo" ha curato in maniera maniacale ogni dettaglio della sua preparazione. Anche il più piccolo degli imprevisti, adesso, potrebbe mandarlo in bestia. E allora *fuck* anche al meteo!

Brad per mesi ha lavorato sodo ogni santo giorno, con un solo mantra ben piantato in testa: abbattere il peso e aumentare la potenza. Leggero come una libellula, potente come un toro. Peso-potenza sono, da sempre, il binomio perfetto per un ciclista. Curare con precisione, in modo ossessivo, la bilancia e potenziare al massimo i muscoli a suon di lavori al coperto e in palestra. Togliere tutto il superfluo, tenere solo il necessario. Come scolpire una statua, un po' in levare e un po' in porre. Mai come per chi va in pista e deve spingere su rapporti mostruosi, la relazione peso-potenza è destinata a diventare un'ossessione. "Wiggo" in pista ci è nato. È stato prima di tutto un pistard, solo

successivamente è diventato ciclista su strada. Infine, oggi, perché alla fine tutto torna, è di nuovo pistard. Tesi-antitesi-sintesi: Hegel funziona anche nel ciclismo. Oggi Brad non vuole un grammo di massa grassa in più, un centimetro di pelle flaccida di troppo potrebbe essergli fatale nella sua lotta contro i sessanta minuti. Solo così si rompe il muro dell'ora.

L'azienda italiana Pinarello, leader nella costruzione di biciclette da corsa, gliene ha fornita una su misura per l'occasione, costruita insieme alla Jaguar Land Rover. Affusolata, studiata in ogni più piccola fibra del telaio, è capace di ridurre al minimo ogni resistenza dell'aria. È stata realizzata con la stessa tecnologia con cui la Jaguar progetta il suo modello di punta, l'affascinante XE, l'auto più aerodinamica mai realizzata dall'azienda inglese. Il nome della bici è una logica conseguenza: Bolide Hour Record. Della serie, se non vai con questa sei fritto. Nel record dell'ora, è come se il ciclista dovesse sparire, farsi piccolo, diventare tutt'uno con il vento, farsi missile che s'incunea nella traiettoria perfetta. Ogni minimo ingombro contro l'aria deve essere abolito drasticamente. Il corpo deve essere una sola cosa con la bicicletta, e la bicicletta una sola cosa con l'ambiente circostante. Per ottenere tutto questo non si bada a spese in studi ingegneristici. Se servisse, si chiamerebbe perfino la NASA.

Il record da battere è quello di Alex Dowsett, britannico anche lui, che ha stabilito il suo primato soltanto a maggio, un mese prima, nel vicino velodromo di Manchester. Una faccenda dannatamente tutta in-

glese questa dell'ora. Dowsett, con indosso la sua tutina aderente Movistar – la sua squadra –, ha percorso in quell'occasione la bellezza di 52,937 chilometri, per un totale di duecentotredici giri dell'ovale. Non uno di più, non uno di meno. Una distanza notevole, ma non impossibile da battere. Brad lo sa. Anzi, ha già fatto i suoi calcoli e dichiarato ai media che lo batterà senza dubbio, resta solo da capire di quanto. Si parla, nel suo entourage, di sfondare la soglia dei cinquantaquattro chilometri – qualcuno sussurra addirittura cinquantacinque, ma senza farsi troppo sentire. Staremo a vedere.

L'ingresso in pista del baronetto nel VeloPark “patatina” viene salutato con un'ovazione da stadio. È un concerto rock a tutti gli effetti, con tanto di *groupies* e fan in delirio nelle prime file. Là in mezzo, sull'ovale, ci sono Mick Jagger e Keith Richards, non certo un omi- no in tutina aderente con in testa un buffo casco che ricorda quello del parrucchiere. Ora brandirà la chitarra, una Fender Stratocaster, e attaccherà il riff di *Brown Sugar*. A Londra il ciclismo è di moda. Quasi come il rock 'n'roll negli anni sessanta. È la nuova trasgressione, a portata di mano e fruibile da chiunque. Prendi, vai in cantina, tiri via le ragnatele dalla bici del nonno e scendi in strada a combattere. Come cantavano i Rolling Stones in *Street Fighting Man*. Non si vede incrocio dove non sbuchino “specialissime” guidate da cattivissimi gentleman pronti a rischiare la pelle ogni giorno, con qualunque condizione meteorologica. Gli uffici della City sono tutti ormai dotati di doccia e *bike room*: pa-

re che pedalare migliori il buonumore dei dipendenti e dunque anche la loro produttività. I parchi, Richmond in testa, sono invasi da ciclisti della domenica che tentano di imitare, nelle loro tutine all'ultimo grido, le gesta dei loro beniamini visti in tv. Bradley Wiggins su tutti.

Se tutto questo è avvenuto, molto del merito è proprio suo. Già, il primo ciclista britannico della storia a vincere il Tour de France. Il Tour de France? Sì, proprio lui. La Grande Boucle. La corsa più prestigiosa al mondo, la più rinomata, la più affascinante e attesa di sempre. Quella di Coppi, Bartali, Merckx, Indurain e Hinault. Quella che gli inglesi, finora, hanno sentito raccontare sempre da lontano, come una fiaba di un altro emisfero. Siamo nel 2012, l'uomo da battere è Cadel Evans, l'australiano vincitore dell'edizione 2011. Sky ha allestito per questo Tour de France uno squadrone che pare il Real Madrid del ciclismo. Vuole vincerlo a tutti i costi: si erano dati quattro anni di tempo, ne sono passati già tre. È il momento. Oltre a Bradley Wiggins, tra le fila del team che veste divisa interamente nera, il promettente Chris Froome, nato e cresciuto nelle colonie inglesi d'Africa. Un atleta dal fisico asciutto e nervoso, ai limiti dell'anoressia, con un culto maniacale per i watt e per la VAM (Velocità Ascensionale Media): in pratica quanti metri di dislivello riesci a coprire in un'ora. La sua pedalata a "frullino" è già nota in tutto il gruppo: in salita pare riesca a produrre un numero di pedalate al minuto degne di uno sbattitore. Il tutto senza scomporsi minimamente: sguardo di ghiaccio e occhi vitrei. Sarà il principale alfiere di sir Brad nelle

tappe alpine e pirenaiche, dove il nostro potrebbe perdere secondi o minuti preziosi.

L'altro nome che conta nel team Sky è quello di Mark Cavendish, originario dell'isola di Mann e attuale campione del mondo su strada. Indosserà la maglia iridata per un anno intero, come accade sempre al vincitore del Mondiale. Cavendish è detto anche "Cannonball". E il motivo è presto detto: nelle volate si produce in un rotolamento supersonico devastante, come quello di una palla di cannone, e fila dritto alla vittoria. Gli avversari, se non vogliono correre il rischio di rimanere schiacciati dalla sua potenza, si devono spostare. Mark è un autentico velocista, un siluro fatto e finito, puntato dritto verso le vittorie di tappa.

Infine, ecco l'australiano Richie Porte, passista forte sia in salita che a cronometro. Un atleta completo e affidabile, perfetto per difendere e guidare "Wiggo" alla vittoria finale. Insomma, a ben guardare, Brad è in una botte di ferro. La vittoria ce l'ha in tasca.

E così sarà. Cominci a indossare la maglia gialla alla fine della settima tappa, vinta da Froome, per consacrarla due giorni dopo nella cronometro di Besançon. Le prove contro il tempo sono da sempre il tuo forte, da quando vincesti il tuo primo cronoprologo proprio qui, al Tour de France, nel 2009. Il tuo fisico asciutto e longilineo, le tue leve affusolate e lunghe come due colli di giraffa fanno di te un cronoman perfetto. Il migliore del momento. Sulle Alpi e sui Pirenei, da buon passista, mantieni il primato in classifica e limiti i danni. Diverse volte il tuo compagno di scuderia, lo smanioso

Froome, sembra mordere il freno, vorrebbe lasciarti sul posto e andarsi a prendere lui le tappe di montagna – il suo pane –, ma gli ordini di squadra vanno rispettati. E quelli di Sky, urlati a squarciagola nelle radioline, forse lo sono anche un po' di più. L'anoressico Chris resta così acquattato al tuo fianco, come un leone in gabbia, schiumando di rabbia. È costretto a coprirti le spalle e a chiudere ogni minimo tentativo di fuga. Lo sporco lavoro del gregario, di cui farebbe volentieri a meno. Le vostre mogli, nel frattempo, si prendono a “borsettate” via Twitter: «Mio marito batte il suo come e quando vuole» attacca una; «Stia zitta che la maglia gialla la indossa il mio, non il suo!» replica l'altra. Va in scena, in diretta mondiale, un caso diplomatico. Devono intervenire i vertici del team Sky.

La consacrazione, quella che mette a tacere tutti, arriva però puntuale e sacrosanta. È il penultimo giorno di corsa, uno di quelli che piacciono a te. In programma c'è, ovviamente, una cronometro individuale. La tua specialità. Siamo a Chartres, antichissima cittadina del dipartimento dell'Eure-et-Loir, con una meravigliosa cattedrale gotica. Ancora una volta i tuoi stantuffi magri e ossuti fanno il vuoto: come a Besançon, anche a Chartres vinci nettamente, schiacci tutti sotto il peso delle tue gambe longilinee. Il Tour è tuo. Puoi festeggiare. Con buona pace di miss Froome. A Parigi porti persino a spasso tuo figlio sugli Champs-Élysées, anche lui in maglia gialla e con la bici da corsa per l'occasione. Sul podio, guardi in alto per qualche istante, con il tuo cappellino Sky calato in testa, chissà che da lassù papà non ti veda.

Sarà per quel Tour, sarà per la tua personalità anti-conformista e dannatamente rock, ma tu diventi il mito per tutto il movimento ciclistico inglese. Sei il loro idolo, quello che in un paese digiuno di ciclismo tutti aspettavano. Un messia irriverente, perennemente in cerca di nuove sfide. Uno di cui innamorarsi all'istante. Per quanto tu ti nasconda nel tuo bellissimo impermeabile che pare quello di Sting in *Quadrophenia*, a Londra ti fermano in strada di continuo. Ti chiedono selfie e autografi ad ogni angolo. Esattamente come avviene a una rock star. Si chiedi al tuo amico Noel Gallagher degli Oasis. La vita in città ti è ormai diventata impossibile, appena puoi scappi nella tua cascina in campagna a spalare "merda" come dici tu, come accade in tutte le cascine che si rispettino. Salvo poi uscire al tramonto in bicicletta tra le colline umide e rarefatte di nebbia che circondano la tua proprietà. Che bellezza quelle uscite, le farai sempre, anche quando avrai chiuso con questo dannato mestiere.

"Wiggo" è insomma, senza dubbio, il ciclista più dandy del momento, colui che ha trasformato la bicicletta da antico oggetto impolverato in una straordinaria icona pop. Una piccola rivoluzione, di quelle che possono riuscire solo alle menti creative e ribelli. E tu, traumi ne hai subiti tanti, per troppo tempo. «Alle undici del mattino entravo nel mio pub preferito e non me ne andavo prima di aver bevuto dodici o tredici pinte di birra» racconterai. Una faccenda un tantino complicata quando di mestiere fai il ciclista e la mattina dopo magari devi uscire ad allenarti. No, la vita non è stata

tenera con te. Da quel giorno in cui trovarono tuo padre morto in un vicolo pieno di piscio in Galles. Scazzottata o malore? Non s'è mai saputo. E tu non hai mai smesso di chiedertelo. Come James Ellroy non ha mai smesso di scrivere per sua madre, assassinata macabramente. Le vostre menti creative, senza quei due traumi originari, non ci sarebbero mai state. Forse è una fortuna che sia andata così.

Nemmeno a farlo apposta, anche tuo papà faceva il ciclista: sei figlio d'arte. E sei nato a Gand, in Belgio, mica per altro, ma perché era lì per correre una "Sei Giorni". Pistard anche lui come te. Eppure, quando era in vita, non era solo la bici l'unica cosa ad avvicinarvi. Erano anche delle foto in bianco e nero molto speciali. Tantissime e meravigliose immagini di guantoni e ring scalcagnati. Sono quelle dell'era d'oro di Mohammed Ali, uno dei tuoi tanti miti. Con papà passavate le serate a guardarle e rimirarle, come due bimbi davanti alle figurine di George Best e Bobby Charlton. Quelle immagini, ormai rarissime, le conservi oggi gelosamente nel tuo appartamento londinese.

Nel velodromo prendi il ritmo e da campione quale sei pedali come se stessi componendo gli accordi di una hit a memoria. "Wiggo", tra l'altro, le chitarre non si limita a collezionarle, le suona proprio: spesso e volentieri si unisce in sfrenate jam session al suo idolo Paul Weller. Il chitarrista degli storici Jam, la band che assieme agli Who scrisse la storia dei Mods. Del resto, le basette, la barba e i capelli a caschetto sembrano usciti direttamente da quel periodo. Sembri il fratello

gemello di Paul. Quello che nella vita fa il ciclista. Oggi però, per il record dell'ora, niente barba, niente basette, niente capelli lunghi. Prima di scendere in pista sei passato dal barbiere, si sa mai che un pelo o due in più rallentino la tua velocità. Per un giorno il tuo look da rock-star lascia il posto a quello da macchina da guerra, veloce, aerodinamica, performante. Vuoi quel record a tutti i costi. Cascasse il mondo.

Non hai nemmeno preso in considerazione la possibilità di fallire. Succedesse, nemmeno *Satisfaction* degli Stones ti tirerebbe su. Amici, familiari e parenti ti seguono sugli spalti con una certa apprensione: e se va male, chi lo porta al pub stasera? E allora inizi a mulinare a più non posso sin dai primi giri. Aumenti progressivamente la tua spinta sui pedali, di minuto in minuto la tua velocità cresce. La prima mezz'ora passa agevolmente, come bere acqua fresca. Fai registrare intertempi da capogiro: strapazzi tutti i record di Dowsett uno in fila all'altro. Sbriciolati come castelli di sabbia sotto le onde del mare di Brighton. Poi, ai trenta minuti, cominci a rallentare leggermente. È comprensibile, pedalare sempre al massimo delle proprie possibilità per un'ora, spingendo magari un 56 come corona anteriore, è follia pura. Roba da prosciugare corpo, sangue e mente per giorni e giorni. «Il dolore più vicino al parto» come avrai modo di dire alla fine.

Ma la tua sembra una corsa contro il destino, una missione pazza, per alcuni forse suicida, per altri meravigliosamente bella. Fa poca differenza: ora che sei sul parquet di Lee VeloPark, danzi come Alì sul ring. E il

pubblico ha deciso di seguirti, tutto “The Pringle” balla insieme a te all’unisono. Il ritmo incessante della tua potenza, entusiasmante e avvincente come un pezzo dei Jam. Anche quando cali il ritmo vieni incitato a suon di applausi e di urla. Dowsett quel tifo mica ce l’aveva. Così tieni, tenace, cocciuto e determinato, resti piegato in posa aerodinamica, fasciato nella tua tutina rossa e blu. In testa un caschetto tutto d’oro, ai piedi niente scarpette con velcro. Troppo banali, troppo antiestetiche, avrebbero finito per rovinare il tuo look. Così te le sei fatte fare su misura, in morbida pelle e con i lacci. I lacci! L’ultimo tocco da dandy del pedale. Del resto, si è mai visto Mick Jagger indossare abiti comuni sul palco?

Le due ruote della tua Bolide Hour Record, entrambe lenticolari e nere come la notte, scorrono che è un piacere, le protuberanze da crono del manubrio, fedeli compagne della tua velocità supersonica, assecondano la tua posa. A ogni giro dell’ovale, a ogni scorrere della lancetta, il boato della folla aumenta. Gli ultimi quindici minuti li fai calando ancora la tua progressione, giri a 16”7, a fronte degli 16”1 che avevi programmato. Capirai che differenza. Ormai è fatta, il record di Dowsett è battuto di oltre un chilometro e mezzo. Una bomba. Hai sfondato il muro dei cinquantaquattro chilometri all’ora. L’orologio si è fermato quando ne hai percorsi esattamente 54,526 metri. Ancora poco e sfondavi anche il muro dei quantacinque. Le magliette con la scritta “54.526” sono già pronte per essere stampate, potenza del marketing. Lo spumante e magari un vodka tonic sono già in fresco. La festa può avere inizio.

«Adoro tutto ciò che non è convenzionale, che ha una storia e un significato. La Roubaix è un condensato di Sanremo, Fiandre, Liegi e Lombardia messe assieme. Basta shakerare tutto questo e viene fuori la corsa più folle, imprevedibile e dura del mondo. È la Roubaix, la sola gara che ha un senso vincere. Almeno una volta.» Insomma, nelle tue parole, rock 'n' roll allo stato puro.

Partecipi alla tua prima Parigi-Roubaix, la regina del Nord, nel 2014. Arrivi nono – al di là di ogni più rosea previsione – e ne rimani stregato. Come avessi incontrato la donna della tua vita. Da quel giorno non pensi ad altro. Te ne fossi accorto un po' prima di tutto quel pavé, viene da pensare, avresti fatto come Fabian Cancellara, Tom Boonen o Francesco Moser. Non avresti avuto occhi che per lei e ti saresti allenato quasi solo per quell'obiettivo. Meglio tardi che mai, comunque. È così bello vederti là all'arrivo, stravaccato per terra con il volto coperto di fango e gli occhi scintillanti di gioia. Quale altro ciclista potrebbe essere felice dopo sei ore passate in bici a traballare sul pavé?

C'è qualcosa di magico in questa gara, e tu l'hai capito. Qualcosa che cattura o respinge. L'Inferno del Nord, come chiamano qui la Parigi-Roubaix, fu inventata tanti anni fa da un signore con i baffi, Théodore Vienne, insieme al suo compare Maurice Perez. I due ideatori volevano una corsa che partisse da Parigi e arrivasse dritta dritta proprio nel loro velodromo, nuovo di zecca. L'avevano appena costruito al centro del parco di Barbieux e ci tenevano moltissimo. All'epoca, e stiamo parlando del 1896, di grandi classiche ce n'erano solo due:

la Parigi-Brest-Parigi e la Bordeaux-Parigi. Due corse massacranti, da partire all'alba e arrivare col buio. Senza rapporti, senza radioline, e soprattutto senza testa sulle spalle. Ma con gambe, quelle sì, buone e vigorose come tronchi d'albero. La prima esiste ancora e la corrono oggi anche gli amatori, la seconda l'hanno abolita, e se la ricorda non più che qualche appassionato. Andare da Parigi a Roubaix non era certo una passeggiata, intendiamoci, ma poteva essere, sulla carta, meno sfiante. Incaricato di organizzare la corsa e, soprattutto, di provare il percorso in bici per primo, fu Victor Breyer, redattore della rubrica ciclistica del giornale "Le Vélo". Si narra che Victor quella sera arrivò a Roubaix non sa nemmeno lui come, dopo una giornata passata sul pavé sotto una pioggia battente. Dovettero tirarlo giù dalla bicicletta di forza e portarlo dritto in camera da letto. Voleva mandare all'aria tutto, si dice che avesse già scritto un telegramma, pronto da spedire a Parigi in redazione: «Questa corsa non s'ha da fare!». Troppo dura, troppo pericolosa, troppo anche per chi l'incolumità ha scelto per professione di rischiarla. Poi però la storia vuole che la sera, in preda alle endorfine, dopo un bagno caldo, Victor ci ripensò. Non mandò mai quel telegramma. Pochi mesi dopo, la domenica di Pasqua, tra le incazzature dei parroci e della Chiesa, si corse la prima edizione della Parigi-Roubaix. Le pietre della foresta di Arenberg ringraziano ancora. E così anche chi ama il ciclismo.

Forse tu questa storia non l'hai mai sentita, ma la intuisci. Si vede dal luccichio che ti fa brillare gli occhi anche dopo il traguardo. Hai visto qualcosa di speciale,

che gli altri non posso capire. Hai visto l'inferno del Nord in tutta la sua meraviglia. Così hai corso tutta la gara da leone. Come se su quei ventisette settori di pavé c'avessi avuto una seconda casa, tenuta nascosta a tutti. Hai stupito, hai regalato, hai pedalato da grande per duecentocinquanta chilometri, battagliando con i più grandi, gli specialisti di questa corsa, quelli che lavorano tutto l'anno solo per lei. Hai regalato spettacolo puro e strappato applausi da campione. Sei arrivato infangato e coperto di polvere, eri da buttare vestito nella vasca da bagno, come un bimbo dopo aver giocato al parco. Ed eri felice, sì che eri felice. Come da ragazzino, dopo le giostre. Solo uno che si è perduto in amore di una corsa può correrla in quel modo.

E così, l'anno dopo decidi di riprovarci. Questa volta, però, non semplicemente per partecipare, ma per vincerla. Lo dichiari alla stampa alla vigilia. Non solo, ma dichiari anche che sarà la tua ultima corsa su strada da professionista. Il giorno dopo tornerai alla pista, ti dedicherai solo alle prove contro il tempo e alle Olimpiadi di Rio del 2016. Ma un'ultima indimenticabile cavalcata all'aria aperta, tra i campi di grano francesi e le antiche strade del conflitto franco-tedesco non te la toglie nessuno. La sensazione è che tu abbia gettato forse un po' troppo il cuore oltre l'ostacolo. La Roubaix non si improvvisa in un giorno, richiede anni di tentativi, va capita, sofferta e metabolizzata. Non è una corsa come le altre.

Però, in fondo, che differenza fa? Keith Richards si accenderebbe una delle sue sigarette e direbbe: «Fancu-

lo tutti, andiamo a prendere questa Roubaix!». E così fai. Le cose non vanno ovviamente come pensavi. Prevedibile. Il ciclismo è bello per questo, perché è imprevedibile, fatto di momenti di esaltazione seguiti da altri di cocente delusione. Spietato e meraviglioso allo stesso tempo, forse l'unico sport di fatica con caratteristiche così esasperate e ambivalenti. Da un estremo all'altro, nello spazio di una curva o di un maledetto settore di pavé.

Corri da leone anche questa volta, o almeno così come fai sempre, ma la tua condizione dice chiaramente il contrario. Non ti segue. Le tue gambe non hanno la stessa voglia e la stessa energia del tuo cuore. Gli stantuffi del tedesco John Degenkolb, vichingo navigato, fresco vincitore della Milano-Sanremo, viaggiano a doppia velocità. Anche il ceco Zdeněk Štybar e il belga Greg Van Avermaet vanno più forte di te, li vedi sfilare al tuo fianco come cavalieri medioevali. Provi a stargli a ruota per un po', squassato dai sobbalzi e dal vento di traverso, ma è un'impresa troppo dura. Pazzesco, oggi vanno tutti dannatamente forte. Più di quanto potessi prevedere. L'amarezza per la tua condizione fisica non all'altezza emerge in te piano piano con tutta la sua evidenza cruda e amara. Soffri dentro, chiuso nella tua divisa nera Sky che da domani abbandonerai. La vittoria non è questione che ti riguarda stavolta, non va come pensavi. Peccato. Al Carrefour de l'Arbre, il tratto in pavé che preannuncia gli ultimi chilometri prima del velodromo, i giochi sono fatti. E tu sei fuori. Una volta entrati nell'ovale più famoso del mondo, parte la volata tra quei tre, e tu puoi solo guardarla. Un tedesco, un ceco e un bel-

ga, a ben vedere gente più abituata a queste strade dure e cattive. Il tedesco dal nome impronunciabile regala Štybar e Van Avermaet con uno scatto bruciante, vince lasciandoseli alle spalle. Soltanto il fotofinish dirà che ad arrivare secondo sarà stato Štybar, mentre Van Avermaet scoppierà a piangere a dirotto come un bimbo. Ancora oggi non è ben chiaro se per la delusione o la fatica.

«Ma che meraviglia questa fatica» sembri dire invece tu mentre entri nel velodromo attardato di trenta secondi dai migliori. Non hai vinto, ma chi se ne frega. Come la prima volta, ti guardi intorno: vedi la gente, le strisce colorate sulla pista, il cielo che qui è sempre grigio e mai azzurro, ma che è bellissimo così. Ripensi alla fatica che hai fatto e non ti penti per niente. La foresta di Arenberg, e tutti quei ventisette infernali settori di pavé sono per sempre nel tuo cuore. A casa andrai a vedere come si chiamano, uno per uno. Li lustrerai e li collezionerai negli archivi della tua memoria. Come le chitarre elettriche, come le Lambrette e le Vespe. Da scriverci una canzone, Brad. Facile per chi di mestiere fa la rock star.

Estratto da Giacomo Pellizzari, *Il carattere del ciclista*, Utet 2016 (pubblicato in accordo con MalaTesta Lit. Ag. Milano)

Prima edizione: aprile 2016