

DAWN OF THE PROS

THE EVOLUTION OF STYLE IN CYCLING: 1940-1955

L'ALBA DEI PROFESSIONISTI

L'EVOLUZIONE DELLO STILE NEL CICLISMO DAL 1940 AL 1955

De Marchi

L'ALBA DEI PROFESSIONISTI

L'EVOLUZIONE DELLO STILE NEL CICLISMO DAL 1940 AL 1955

Testo
Mauro Coccia

Traduzioni
Angela Arnone

Foto
Archivio Storico De Marchi

WHAT! - Stampato in talia

© 2013 De Marchi Sport S.r.l.

DAWN OF THE PROS

THE EVOLUTION OF STYLE IN CYCLING: 1940-1955

Italian text
Mauro Coccia

English translation
Angela Arnone

Photos
De Marchi Historic Archive

WHAT! - Printed in Italy

© 2013 De Marchi Sport S.r.l.

De Marchi

The first woven label that appeared on the garments manufactured by the “Maglificio E. De Marchi” at the end of the forties.

La prima etichetta che compare sui capi del “Maglificio E. De Marchi” a partire dalla fine degli anni quaranta.



De Marchi

Emilio De Marchi with Louison Bobet, winner of the Milano-Sanremo, 1951.



Emilio De Marchi con Louison Bobet, vincitore della Milano-Sanremo, 1951.



Coppa Bottecchia 6-10-42

Emilio De Marchi with the Sanfiorese boys at the "Coppa Bottecchia" in Bassano del Grappa, 1942.

Emilio De Marchi con i ragazzi della Sanfiorese alla Coppa Bottecchia, Bassano del Grappa, 1942.

Fino a poco tempo fa parlare di stile nel ciclismo era come bestemmiare. Non è certo per lo stile che ricordiamo gli atleti dell'era recente di questo sport, così popolare ed evidentemente poco chic, al punto da aver creato una vera e propria distorsione tecnologica per asservire tecniche produttive mutuata da altre discipline (a suo tempo, in primis, il nuoto), alla creazione di quello che si poteva definire, al massimo, un "sottostile". Pensando al ciclismo recente, tutti abbiamo in mente un'immagine abbastanza precisa dell'atleta di riferimento: colori sgargianti, sponsor a profusione (perlopiù illeggibili) ed abbronzatura da muratore. L'immagine del ciclista medio è tutt'altro che lusinghiera o elegante, a differenza di altri sportivi. L'apice di questa involuzione, perché vedremo che un tempo non era così, si è toccato con la creazione di un acronimo darwiniano, "mamils" (middle-aged men in Lycra – uomini di mezz'età che indossano la Lycra), coniato da non si sa bene quale tribù ciclistica, certamente appartenente al

Until recently, talking about style in cycling was tantamount to blasphemy. We certainly don't remember recent athletes in this extremely popular but not particularly chic sport for their fashion sense. Indeed an outright technological distortion has been engineered to exploit production techniques borrowed from other sports (at the time it was swimming more than any other) for the creation of what could, at best, be described as a sub-style. When we think of today's cyclist, what springs to mind is the fairly accurate image of the standard athlete with a bricklayer's tan wearing garish colours and covered with sponsor logos galore ... mostly indecipherable. An image of the average cyclist that is anything but flattering or elegant. Unlike other kinds of athletes. This involution (because we will see that it has not always been so) plumbed the depths when Darwinian acronym: "MAMILS" (middle-aged men in Lycra) was coined. Who knows which cycling tribe invented it but it was certainly of the growing North American strain.



Emilio De Marchi with the Sanfiorese boys in Bassano del Grappa, 1943.

Emilio De Marchi con i ragazzi della Sanfiorese a Bassano del Grappa, 1943.

Sad. That's the word that comes to mind if we consider these sorry excuses for a sporting style, the victim of there being no barriers for entering the cycling apparel sector that once enjoyed significant and dignified appeal. Just think of Fausto Coppi, Fiorenzo Magni or Hugo Koblet. A cyclist style concept emerged for the first time in the period from 1939 to 1951, despite the impact of World War II, when the world cycling championships were suspended from 1939 to 1945. Certainly, apparel of sorts existed for cyclists before this time, but now an innovative style theory was developing, mostly borrowed from other sectors, which helped to define the cornerstones of modern cycling style. In the preceding period (late nineteenth–early twentieth century), the only apparel available was loosely defined as sportswear, in other words not specific to any sport in particular. A sort of all-weather gear for athletes of various disciplines, comprised mainly of snugger jerseys than were normally worn, with a polo



Ruggero Da Roda, track race, 1942.

Ruggero Da Roda, gara di velocità su pista, 1942.

neck or turtleneck, which the Italians called “sport”, which was almost always of random origin and usually with a row of buttons along one side of the shoulders. The tops were worn with short, dark trousers that offered no sort of protection against prolonged contact with the saddle.

At the end of the Twenties, the first modifications appeared in these “normal” articles of outerwear, adapting it to the task in a more or less organized way. Ottavio Bottecchia, the legendary first great hero of cycling who died so mysteriously, was one of the first to wear close-fitting trousers, but it was only later, at the end of the Thirties, that we start to see hints of what was to become a truly modern aesthetic standard for cyclists. Proportions began to be standardized with tops and trousers acquiring a distinctly lean line, and only the sleeves were sometimes still loose and not completely tight-fitting. Gradually polo necks were replaced, first by a smooth, round collar that was not adjustable in any way, similar to the T-



The first De Marchi site, Conegliano, 1945.

*La prima sede del maglificio De Marchi,
Conegliano, 1945.*



shirt neckline of today. Marcel Kint wore a top like this when he won the 1938 world championships in Valkenburg. At that time, however, another style was also developing and soon became the standard look for several years: the shirt collar. As the name implies, the upper part of the top looked like a proper shirt although it was not so much a shirt as an item that resembled the tunics worn by polo players from the end of the nineteenth century, and which seems to have been designed by the famous Brooks Brothers. These were actually the first known variation of the shirt and called for a collar with two or three buttons, which as then finished with quite visible stitching to reinforce the upper section. The combination of a shirt collar on a body similar to a T-shirt was indeed a novelty. Tennis player René Lacoste had begun promoting this style by wearing it himself as early as the late 1920s and attaching a shirt collar to a snug top in wool yarn was probably the first innovative contribution in the style history of

crescente ceppo nordamericano. Tristezza. Questo è il sentimento più facilmente accostabile a queste macerie di stile sportivo, violentato dalla mancanza di barriere d'ingresso in un settore, quello dell'abbigliamento ciclistico, che pure ai tempi ha avuto una dignità estetica importante (basti pensare a Fausto Coppi, Fiorenzo Magni o Hugo Koblet). Ed è in questa epoca, dal 1939 al 1951, con in mezzo la seconda guerra mondiale (i campionati del mondo di ciclismo furono sospesi dal 1939 al 1945), che si afferma un'idea nuova, la prima di stile ciclistico. Un qual certo abbigliamento per corridori in bicicletta esisteva anche prima, questo è sicuro, ma è in questo periodo che si sviluppano dei concetti di stile innovativo, per lo più mutati da altri settori, che contribuiscono a definire i cardini dello stile ciclistico moderno. Prima di allora, tra il finire dell'ottocento ed i primi del novecento, esisteva quasi esclusivamente un abbigliamento che era genericamente definito sportivo, in altre parole non



specifico di quella o quella pratica. Una sorta di passepartout per atleti di diverse specialità, rappresentato principalmente da maglie più aderenti del normale, con collo dolcevita o lupetto, dette “sport” (almeno in Italia), quasi sempre di provenienza casuale, il più delle volte con una fila di alcuni bottoni lungo un lato delle spalle e calzoncini corti scuri, senza alcuna sorta di protezione per lenire il prolungato contatto con la sella. La prima comparsa di alcune modifiche a questi articoli di abbigliamento esterno “normale”, che venivano adattati alla bisogna in modo più o meno seriale, si può notare sul finire degli anni venti. Ottavio Bottecchia, indimenticato primo grande eroe del ciclismo, è tra i primi ad indossare pantaloni aderenti proprio in quel periodo, poco prima della sua morte prematura. Ma solo più tardi, appunto sul finire degli anni trenta, si iniziano a vedere gli accenni di quel che poi diventerà un vero e proprio canone estetico ciclistico moderno. I volumi iniziano ad essere più regolari. Maglia e pantaloni vestono in maniera





cycling apparel. At the end of the Thirties the figure of the modern cyclist began to develop although World War II was looming and, of course, priorities like simple survival were more compelling by far than style. The war halted most sporting events in Europe, especially the most prestigious, and throughout the Forties the cyclist figure gradually emerged. Archetypal cycling apparel as we know it today was a product of the early Fifties. Strange as it may seem, in a world that over the last sixty years has seen the emergence of print and production techniques that are actually quite sophisticated, only cycling wear materials have progressed and there have been no changes in proportions and key aesthetic and functional elements.

As we were saying, in 1938 Kint was one of the first to wear a top that could be called “transitional”, a suitable term for describing the aesthetic differences that distinguished it from previous shirts in use up to that time. The word indicates the temporary nature of this

inequivocabilmente asciutta. Solo le maniche sono ancora, talvolta, morbide, non perfettamente aderenti. Progressivamente, sparisce il collo alto e viene sostituito, dapprima, da un colletto tondo, regolare, senza possibilità di regolazione l'equivalente di quello che oggi si vede nelle t-shirt. Marcel Kint indossava una maglia simile quando vinse i campionati mondiali a Valkenburg, nel 1938. Già in quegli stessi anni aveva iniziato a fare strada un altro modello di colletto, comunque, che di lì a poco, e per diversi anni, divenne il nuovo standard: il colletto a camicia. Come dice il nome, rendeva la maglietta esteticamente simile, almeno nella sua parte superiore, ad una camicia vera e propria. In realtà, più che ad una camicia, la similitudine si deve ricercare nelle casacche che si usavano, già dalla fine del diciannovesimo secolo, per giocare a polo e che sembra siano state ideate dai famosi fratelli Brooks. Queste rappresentavano effettivamente la prima variante nota alla camicia e

CESARE SIZZATO - PASOVA



1879 Maglia per ciclismo in lana pura di 3 e 4 toghe con bottoni decorativi "Atala"

1880 Dato, con bottoni decorativi "Lygia"

1881 Dato, senza bottoni in lana pura



1882 Calzoncini in lana pura con bottoni per la vita "Atala"

1883 Dato, con bottoni "Lygia"

1884 Dato, senza bottoni



1885 Borsa tipo sacca per sportivi, con bottoni "Atala"

1886 Dato, con bottoni "Lygia"

1887 Dato, senza bottoni



1888 Maglietta "Gottlieb" per dilettanti, in lana pura con bottoni decorativi "Atala" e bottoni "Lygia" ai lati

1889 Dato, con bottoni "Atala"

1890 Dato, bottoni "Lygia" e bottoni decorativi "Atala"



1891 Borsa per sportivi in lana pura con bottoni "Atala"

1892 Dato, con bottoni "Atala"

1893 Dato, con bottoni "Lygia"



1894 Cappello per sportivi in lana pura con bottoni "Atala"

1895 Dato, con bottoni "Atala"

1896 Dato, con bottoni "Lygia"



1897 Scarpette per ciclismo in lana pura con bottoni "Atala"

214

Award ceremony of a local race, circa 1950.



Premiazione di una gara locale, 1950 circa.

prevedevano un colletto con due o tre bottoni, che quindi si interrompeva ad un certo punto con una cucitura più o meno marcata a rinforzare la zona soprastante. L'abbinamento del collo a camicia ad un corpo simile ad una t-shirt non era invero una novità. Infatti, il tennista René Lacoste l'aveva iniziato a proporre, indossandolo lui stesso, già sul finire degli anni venti. La confezione di un collo a camicia su di una maglia realizzata in lana filata aderente rappresenta probabilmente il primo contributo innovativo nella storia dello stile nell'abbigliamento da ciclismo. Sul finire degli anni trenta, ad un passo dall'inizio della seconda guerra mondiale, che, naturalmente, ha imposto come priorità la semplice sopravvivenza, di gran lunga più impellenti dello stile e che, di fatto, ha bloccato la maggior parte delle competizioni sportive nel vecchio continente (specie le più importanti), inizia a configurarsi l'immagine del ciclista moderno. Questa immagine invero si perfezionerà poi lentamente negli anni quaranta, per dare vita,



all'inizio degli anni cinquanta, all'archetipo dell'abbigliamento ciclistico come lo conosciamo oggi. Per quanto strano possa sembrare, in un mondo che ha visto l'affermarsi di tecniche produttive e di stampa talvolta sofisticate, in oltre sessant'anni, con la sola esclusione dei materiali, i volumi e i principali elementi estetici e funzionali dell'abbigliamento da ciclismo non cambieranno più.

Dicevamo, Kint, nel 1938, è tra i primi ad indossare una maglia che potremmo definire transizionale. Questo termine è quanto mai appropriato per descrivere le differenze estetiche che lo distinguono dai precedenti in uso fino al quel momento, e per indicare la temporaneità di questo nuovo standard, un ibrido di maglia e t-shirt, da cui mutua, appunto, il collo. Difatti, questo tipo di finitura non è destinato a durare a lungo e da un certo punto di vista rappresenta sicuramente un miglioramento tecnico rispetto alle maglie precedenti, con collo alto (anche in estate!). Dall'altra parte, però, come

new standard, a hybrid that was half shirt, half T-shirt, from which it borrowed the neckline. The style was not destined to last long. While it was certainly a technical improvement compared to the previous tops that imposed polo necks even in summer, like its predecessors it did not allow for any adjustment. This was the time when a school of thought in terms of utilitarian clothing began to emerge for cyclists too.

Paradoxically, before the most classic clothing aesthetic, so to speak, ruled the roost. Like players of polo, football and tennis, those who engaged in cycling would do so dressed meticulously in jacket and tie. In the limbo between the 1920s and the 1940s, we see that apparel was classic, traditional, and continued to be used as a post-event standard simply because there were no alternatives. The need to improve performance required the enhancement of practical clothing and also went hand-in-hand with the gradual loss of the ideal of elegance



le precedenti non consente alcuna possibilità di regolazione. Ecco, allora, che inizia a farsi strada per la prima volta anche nel ciclismo, una scuola di pensiero utilitaristica in fatto di abbigliamento. Prima di allora, paradossalmente, erano stati più i canoni estetici, se possiamo dire, classici in fatto di abbigliamento a farla da padroni. Come nel polo, nel calcio e nel tennis, anche in bicicletta, agli esordi, si andava vestiti di tutto punto, con giacca e cravatta. Nel limbo tra gli anni venti e quaranta vedremo che l'abbigliamento, appunto, classico, tradizionale, continuerà ad essere usato, principalmente per mancanza di alternative, come standard per il dopo gara. La necessità di migliorare le prestazioni impone un miglioramento funzionale anche dell'abbigliamento, e va di pari passo con la perdita graduale dell'ideale più signorile o, se vogliamo, "decubertiniano" della pratica sportiva. Il collo a camicia si afferma quindi, per oltre un decennio, come standard indiscusso per la maglia del ciclista, almeno a livelli di competizione. E il

that represented a sort of Coubertinesque philosophy of sport. So for over a decade, the shirt collar became the accepted standard for cyclist tops, at least at competitive level. And bottoms? An item that could be defined as shorts was also subject to change, more in substance than in form. A kind of close-fitting standard garment had certainly been in use for some time. Perhaps shorter than we might think today, a good twenty centimetres or thereabouts above the knee. And, of course, without the ever-present bibs we see today! Again, the practical aspects won out over the shape, but it was not until the end of the Thirties that any uniform type of production developed. Many cyclists were already seeking items in wool, like that used for tops, although initial results were disappointing as wool wore out quickly due to continuous friction with the saddle. So alternative materials were tried, like silk, linen and cotton, always natural fibres, which were easier to come by. Wool, however, was more versatile because the weave



pantalone? Il cosiddetto “calzoncino” è anch’esso oggetto di modifiche, più nella sostanza che nella forma. Da tempo, infatti, una qual sorta di standard aderente si era affermato in maniera indiscussa. Forse solo più corto di come lo intendiamo oggi, venti centimetri buoni sopra il ginocchio, o giù di lì. E, naturalmente, senza le immancabili bretelle dei giorni nostri! Anche qui la funzione aveva avuto la meglio sulla forma. Fino alla fine degli anni trenta però si era lontani da una tipologia produttiva uniforme. Molti già optavano per una costruzione in lana, come le maglie, ma con risultati inizialmente non felici: la lana si usurava facilmente a causa dello sfregamento continuo con la sella. Fu così che vennero provati materiali alternativi, dalla seta al lino, passando per il cotone, ma sempre nell’ambito delle fibre naturali, che erano più facili da reperire. La lana era però più versatile perché di trama più elastica e si sviluppò quasi subito come il materiale preferito per la realizzazione dei pantaloncini da ciclista. Per

was more elastic and it soon became the preferred material for making cycling shorts. To achieve a good stretch-strength ratio, a lot of work was done on the weaving tension during wool production. In the Thirties the first reinforcements in the saddle area were also gradually introduced, forerunners of the seat pads of the future, and which usually consisted of one or two extra layers of the same material used to make the shorts. Funnily enough, at the time the scope was to give reinforce the garment rather than damp vibrations on the body. For a long time, until the early Forties, a double layer of fabric in the buttock area was thus the standard seat pad. The first inserts began to appear in the early Forties and were usually made of sheep or goatskin. This represented the first important change of approach in the production of cycling gear and, once again, was strictly utilitarian – now the aim was to protect the rider, not the trousers! This innovation was mainly due to the albeit partial introduction of synthetic fibres.





Emilio De Marchi at the Milano-Sanremo, 1951.

Emilio De Marchi alla Milano-Sanremo nel 1951.

Indeed, the addition of nylon to wool yarn made it possible to obtain a knit (in the sense of wool cloth that was then used to cut pieces to make trousers) that was more compact and resistant, but at the same time strong enough not to require an external reinforcement. Moreover, since a more professional attitude was starting to grow, the consumer factor, however minimal and marginal, was also emerging. Athletes started demanding several garments, to be able to change them at will, regardless of whether they were worn out or not and in any case with a frequency that until recently had been unthinkable. The new invention of internal padding, which was soon to become an established standard, became known as a seat pad and pampered the rider far more than anything had done up to that time. It was by now the end of the Thirties and war was on the horizon. Almost everything, including sport, at least that which could be described as professional, ground to a halt for five – six years. Yet there were those



Emilio De Marchi with John Beasley, Australia's oldest living Tour de France rider, Eddie Smith and Anthony Peter at the Giro d'Italia in 1952.

Emilio De Marchi con John Beasley, primo corridore australiano al Tour de France, Eddie Smith e Anthony Peter al Giro d'Italia del 1952.

bilanciare elasticità e resistenza si lavorò molto sulla finezza della smacchinatura, il procedimento di tessitura della lana. Negli anni trenta vennero anche introdotti gradualmente i primi rinforzi nella zona della sella, antesignani dei futuri fondelli, che consistevano perlopiù di uno o due strati ulteriori dello stesso tessuto di cui era fatto il pantalone. Buffo a dirsi, allora l'esigenza era di donare resistenza al capo piuttosto che lenire le vibrazioni sul corpo. Per parecchio tempo, fino ai primi anni quaranta, uno strato doppio di tessuto nella zona delle natiche rappresentò quindi lo standard in fatto di fondello. Intorno all'inizio degli anni quaranta comparirono i primi inserti, realizzati per lo più in pelle di pecora o di capra. Questo rappresentò un primo cambio di prospettiva importante nel relazionarsi con l'abbigliamento ciclistico e, ancora una volta, in senso strettamente utilitaristico: adesso si pensava a proteggere il ciclista, non il pantalone! Questa innovazione si deve principalmente all'adozione, seppur in



Emilio De Marchi driving the Bottecchia "ammiraglia" at the Giro d'Italia in 1952.

Emilio De Marchi alla guida dell'ammiraglia Bottecchia, Giro d'Italia 1952.

modo parziale, delle fibre sintetiche. L'aggiunta di nylon al filo di lana permetteva infatti di ottenere una maglia (nel senso del telo di lana che poi veniva usato per tagliare i pezzi del pantalone) più compatta e resistente, ma nel contempo abbastanza resistente da non necessitare di un rinforzo esterno. Inoltre, iniziando a diffondersi un abbozzo di mentalità professionistica, anche l'aspetto relativo al fattore consumistico, seppur in minima parte e marginalmente, si faceva strada. Gli atleti iniziarono a pretendere di avere a disposizione più capi, per sostituirli a piacimento indipendentemente dall'averli usurati o, comunque, con più frequenza, cosa che fino a poco prima era inconcepibile. Il nuovo trovato, l'imbottitura interna che di lì a poco si sarebbe affermata come standard ed avrebbe preso il nome di fondello, serviva a coccolare il ciclista più di quanto qualsiasi altra cosa avesse fatto fino al quel momento. Era la fine degli anni trenta, la guerra stava per iniziare. Tutto, o quasi,

undaunted by the approaching tragedy and found the spirit to continue riding and racing, with a passion for competition, for speed and – in a nutshell – for life. Because this was the sport of pioneers, something that came from within, the desire to race, the desire to be alive, against any logic that said they should have other priorities. Their faded photos reveal anxiety but also hope, in the expressions of people who are no longer with us. Like Emilio De Marchi, a pioneer of cycling apparel, in his baggy knickerbockers and sports jacket or sweater, pictured with his “ACF Conegliano” team during the 1942 Coppa Bottecchia or on the Bassano del Grappa track in 1943, the perfect embodiment of this indomitable, romantic, “we race at all costs” spirit. We can just imagine him saying something like that to his wife, left waiting for him back home. The War, with a capital W, as it was known in these parts, even though two world wars had already left their mark here, did not realize who it was dealing with.



Emilio De Marchi with Teodoro Carnielli and Gianni Roma at the Giro d'Italia in 1951.

Emilio De Marchi con Teodoro Carnielli e Gianni Roma al Giro d'Italia del 1951.



Team managers and mechanics of the Bottecchia team at the Giro d'Italia in Salerno, 1950.

Meccanici e preparatori del team Bottecchia al Giro d'Italia del 1950 a Salerno.

And this hiatus truly ended, tragic but equally vital for it proved the superiority of the spirit over all else and others, if ever there were any need for proof. Cycling – like other sports – resumed its pursuit of progress. The main visual tenets of apparel, an integral part of the style (if it could be labelled such at the time), would soon be defined and stabilized for a long time to come. The image of the modern cyclist, not too dissimilar from that of today in all the main features except the gaudy colours, developed in the collective imagination. In Conegliano Veneto, just a few months after the end of the war, Emilio De Marchi decided to start mass producing the clothing that his wife Emma had previously run up from time to time just for “his” cyclists and a few friends.

De Marchi was born in 1906, in San Fior, near Conegliano. He had known Ottavio Bottecchia, that first great hero of Italian cycling, but he loved all sports and he never missed a local event, whether it was football,



Emilio De Marchi with some Giro fans in Salerno, 1950.

Emilio De Marchi con simpatizzanti del Giro a Salerno, nel 1950.

compresa l'attività sportiva, se non altro quella a livello che si poteva definire professionistico, si sarebbe fermato per cinque o sei anni. Eppure qualcuno, nonostante la tragedia della guerra incombente, trovava lo spirito per continuare ad andare in bicicletta, a gareggiare. Per la passione della competizione, della velocità, in poche parole, della vita. Perché questo era lo sport dei pionieri. Una cosa che veniva da dentro, la voglia di correre, la voglia di essere vivi, contro ogni logica che avrebbe dovuto avere altre priorità. Attraverso foto sbiadite di allora si può leggere l'ansia ma anche la speranza in espressioni di gente che non c'è più. Emilio De Marchi, pioniere dell'abbigliamento ciclistico, in braghe alla zuava e giacca sportiva o maglione, raffigurato insieme ai suoi ragazzi del "ACF Conegliano", nel 1942 alla Coppa Bottecchia, o nel 1943 in pista, a Bassano del Grappa, incarna alla perfezione questo spirito indomito e romantico del "costi quel che costi, si va a fare la gara!". Me lo vedo parlare così a sua moglie, che lo

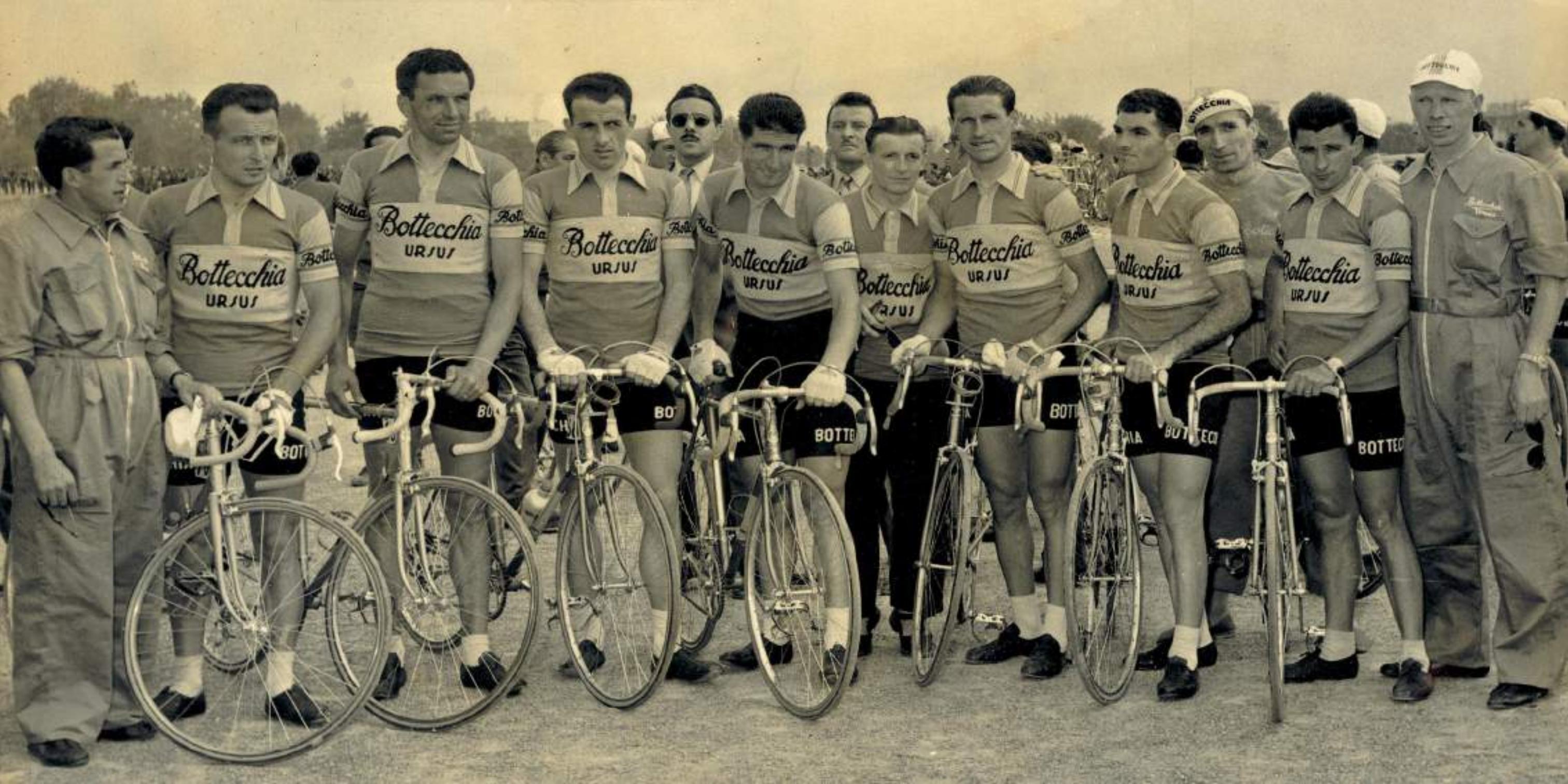
basketball, or a cycling competition. The geographical proximity to Ottavio Bottecchia (whose name, after his tragic early death, was patented as a trademark by Teodoro Carnielli in Vittorio Veneto) and probably some post-war euphoria, convinced De Marchi to make the leap. In the early months of 1946, Conegliano's Maglificio Sportivo was busy. Certainly it was working on an artisanal scale but soon, and faster than De Marchi initially imagined, it was contributing enormously to the crucial definition of precisely those elements of style that were forging the image of the cyclist at the dawn of what was to become the golden age of cycling. Also at the turn of the Forties, in about five years, the criteria for design of tops were gradually defined and quite precise features emerged: they were made in wool, with a snug fit (perhaps not the sleeves, which did not yet have close-fitting ribbed cuffs) and shirt collar. The most popular option offered two front and three rear pockets, closed by shirt-type buttons, usually in

aspetta a casa. La Guerra, quella con la G maiuscola, come si chiama da queste parti, che pur di guerre mondiali ne hanno viste due, evidentemente non aveva capito con chi aveva a che fare. E finita questa parentesi, triste ma vitale nello stesso tempo, proprio perché ha affermato, se ce ne fosse stato bisogno, la superiorità dello spirito sopra tutto e tutti, il ciclismo, come gli altri sport, ha ripreso la sua rincorsa al progresso. E così anche l'abbigliamento, parte integrante dello stile, se così si poteva chiamare allora, che di lì a poco si sarebbe poi definito e stabilizzato, almeno nei suoi principali canoni estetici e per lungo tempo, creando nell'immaginario collettivo l'immagine del ciclista moderno, non troppo dissimile, almeno nei suoi tratti principali, colori sgargianti a parte, da quello di oggi. E fu proprio pochi mesi dopo la fine della guerra che a Conegliano, in Veneto, Emilio De Marchi decise di iniziare a produrre in serie quell'abbigliamento che prima sua moglie Emma realizzava



*Group on the Italian Riviera at the
Milano-Sanremo in 1951.*

*Gruppo in Riviera alla Milano-Sanremo,
1951.*



saltuariamente, solo per i “suoi” corridori e qualche amico. De Marchi era un classe 1906, nato a San Fior, vicino a Conegliano, e aveva conosciuto Ottavio Bottecchia, primo grande eroe italiano del ciclismo. Appassionato di sport a trecentosessanta gradi, non perdeva una gara in zona: fosse una partita di pallone, di basket o una corsa di ciclismo. La vicinanza geografica con Ottavio Bottecchia, il cui nome, dopo la sua tragica morte prematura, fu acquisito ed imposto come marchio dall’azienda di Teodoro Carnielli, a Vittorio Veneto, e probabilmente anche l’euforia post bellica, lo convinsero a fare il salto. Già nei primi mesi del 1946 il Maglificio Sportivo di Conegliano era attivo, su scala certamente artigianale, ma presto, e prima e più di quanto De Marchi potesse inizialmente pensare, contribuì in maniera fondamentale a definire proprio quegli elementi di stile che incominciarono a definire l’idea del ciclista all’alba della cosiddetta era d’oro del ciclismo.

Ancora, a cavallo degli anni quaranta e

mother-of-pearl or bone. Some cyclists preferred to have just the three back pockets, sacrificing capacity for look or for cost. The three or five-pocket debate continued for a few more years to the point that even the model of the next (and final) transition to a new type of collar (still used today) was still being offered in with two extra chest pockets, although these are now only seen in vintage replicas. By this time, in other words the late Twenties, many - but by no means all - shirts on the market carried sponsor branding. A substantial difference lay in the fact that even then, if the jersey was used by a cycling club or a leader celebrating a national and international victory, or was a national shirt, no branding was allowed. A marvellous photo of Coppi and Magni taken at Milan’s Vigorelli velodrome clearly shows Coppi, or the “heron” as the Italians called him, in full Bianchi kit, while the other great gentleman of cycling of the time wears the Italian champion’s shirt, albeit with his club shorts. Sponsor logos, for those who





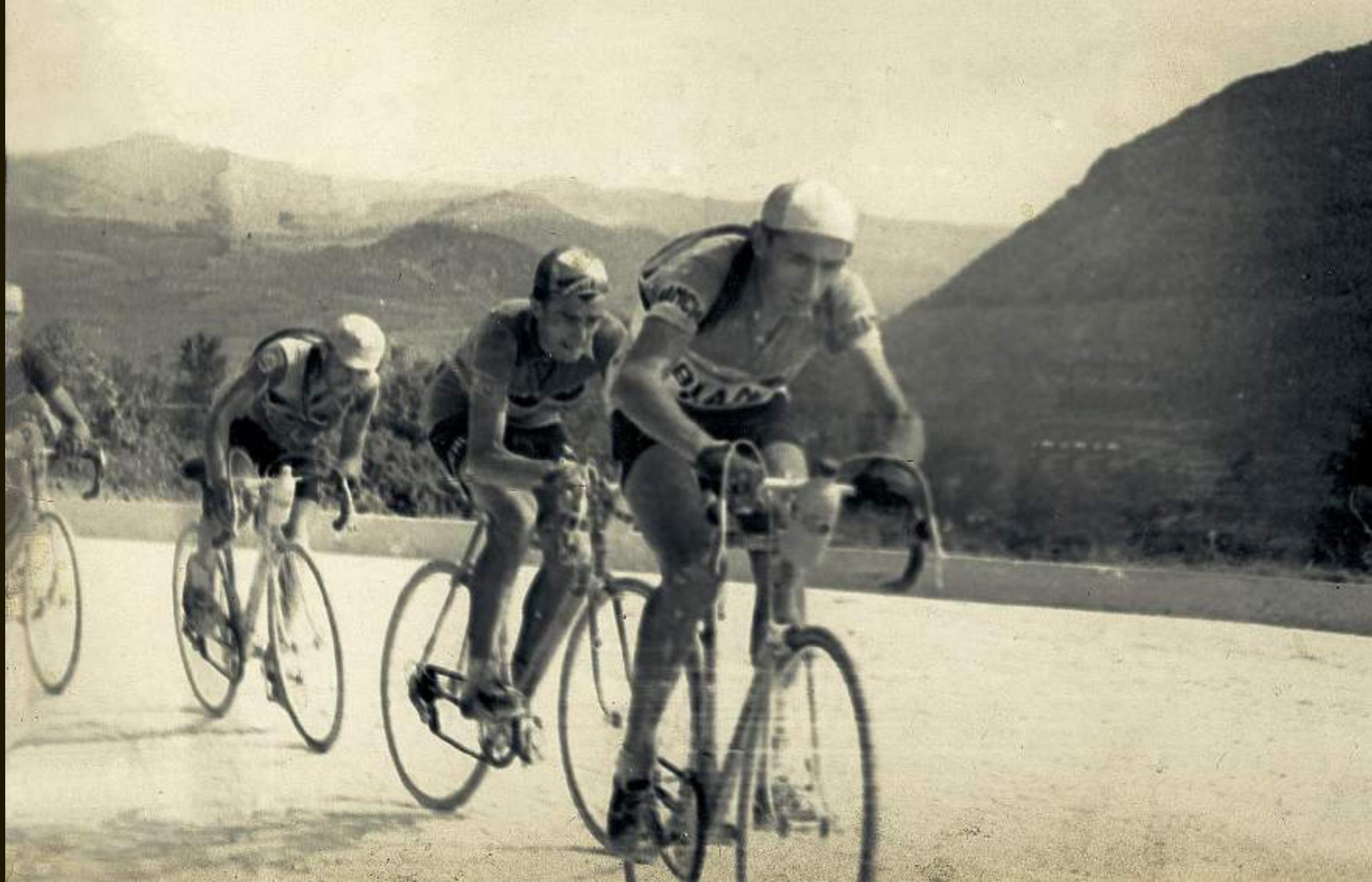
managed to find any, were not something to be taken for granted at the time, and were embroidered using semi-automatic machines.

The brand most commonly used for this type of work, Cornely, also gave its name to the technique, which was actually in use until the end of the Seventies and was probably the longest-running production in terms of cycling gear. It was, however, rudimentary at best, sewn mostly freehand or perhaps with the help of small stencils called block prints, or the draft graphics of wording (which was all it was at the time) that were alcohol mimeographed onto tissue paper. These were then laid on the garments later and fixed into place with dressmaking pins, “stitched over” with a sort of modified sewing machine for embroidery (the first company to make these machines was precisely Cornely), circling quickly with a crank that ensured the continuous flow of thread in the chosen colour, using a specially threaded needle. The more precisely and closely the pattern was

da lì per un altro lustro, la maglia è codificata con criteri che si sono via via definiti ed ha connotati che ora sono abbastanza precisi: costruzione in lana, vestibilità aderente (a parte forse le maniche, non ancora strette dai polsini in maglia a costina), e collo a camicia. L'opzione più gettonata prevede cinque tasche, tre posteriori e due anteriori, chiuse da bottoni, sempre da camicia, perlopiù in madreperla od osso. Alcuni optano per le sole tre tasche posteriori, sacrificando parte della capienza all'estetica o all'economia. Questa cosa delle tre o cinque tasche andrà avanti ancora per alcuni anni al punto che, anche al successivo (e definitivo) passaggio ad un nuovo tipo di collo, quello ancora in auge adesso, perdureranno dei modelli con due tasche ulteriori sul petto, oggi completamente scomparse, fatta eccezione per le repliche vintage. Da tempo ormai, già dal finire degli anni venti, erano presenti i marchi su molte maglie, anche se non tutte. Una differenza sostanziale era rappresentata già allora dal fatto che si



Coppi climbing at the Giro, 1950.



Coppi in scalata al Giro del 1950.

trattasse di una maglia di club o di un capo celebrativo di una vittoria nazionale ed internazionale, o di una divisa nazionale; in questi casi la presenza di marchi era ancora severamente vietata. In una bella foto di Coppi e Magni raffigurati al velodromo Vigorelli di Milano si vede chiaramente l'airone in completa divisa Bianchi mentre l'altro grande gentiluomo del ciclismo di quei tempi vestiva la maglia di campione italiano, seppur con i pantaloncini del suo club. I marchi degli sponsor, per chi riusciva ad averne, e ai tempi non era una cosa affatto scontata, venivano ricamati con macchine semiautomatiche. La marca più diffusa per questo tipo di lavorazione diede anche il nome al genere, detta Cornely. La tecnica, che durò invero fino alla fine degli anni settanta e che rappresenta probabilmente l'elemento produttivo più longevo in fatto di abbigliamento ciclistico, era piuttosto rudimentale: si realizzavano, perlopiù a mano libera o al massimo con l'ausilio di piccoli stampini, detti "cliché", ovvero le bozze

followed, the more valuable the garment was considered. Graphically, the tops differed mainly in the basic colours and geometric patterns of horizontal or vertical stripes and, in some rare cases, diagonals were the highest creative expression that could be achieved because of the technological limitations of the machinery used for production. Standard graphics quickly developed and became distinctive as they had in other sports, like football. Unlike other sports, however, it was unusual for these designs to last long in cycling because rather than a geographical identity they actually represented the demands of sponsors who wanted visibility. With the exception of the colours and as is still the case today, cycling's albeit scant decoration was destined to change frequently and it was not unusual to see stripes become wider or narrower, with other minor differences, from one year to another. The look of the modern cyclist, however, was influenced by a seemingly minor detail but one that

grafiche delle scritte (solo di quello si trattava all'epoca) che poi venivano copiate in ciclostile ad alcol su carta velina sottilissima. Queste venivano poggiate sui capi dopo fissate con degli spilli da sarto, poi si "ripassavano" con una sorta di macchina da cucire modificata per il ricamo (la prima marca che realizzò queste macchine si chiamava, appunto, Cornely), ruotando velocemente in maniera circolare una manovella che fissava il flusso continuo di filo del colore prescelto tramite un ago appositamente infilato. Quanto più precisamente ed intensamente si riusciva a seguire il disegno, tanto più pregiato era considerato il capo. Graficamente, le maglie differivano le une dalle altre principalmente per colori e schemi geometrici elementari: righe, orizzontali, verticali e, in qualche raro caso, diagonali, erano la massima espressione della fantasia che si adattava perlopiù alle limitazioni tecnologiche dei macchinari usati per produrle. Si crearono rapidamente alcuni standard grafici che, allo stesso

today still plays a fundamental role in cycling gear. We mean the introduction of the zip fastener or zipper, which permanently changed the cycling and sports apparel scenario overall for a number of disciplines. Despite having been introduced to the market as early as the beginning of the twentieth century, it was only in the mid-Thirties that the zipper became popular. At the end of the Thirties the US magazine Esquire finally endorsed it for the world of fashion. By the early Forties it was already being used on garments, mostly those worn by athletes after competitions. Inexplicably this innovative technology, which offered objective benefits from a practical point of view, was evidently still considered too exotic and trendy to be used during events. In a 1942 archive photo, we clearly see Emilio De Marchi wearing a sports jersey with a zip-up polo collar: another example of a transitional garment. Nonetheless, it took some time before the new standard was established as such. While it is true that some late-Forties

modo di altri sport come, ad esempio, il calcio, diventarono distintivi. A differenza di altri sport però, raramente nel ciclismo questi moduli erano destinati a durare; più che l'identità geografica rappresentavano, infatti, quella legata ad esigenze di sponsor che desideravano visibilità. Fatti salvi i colori, come accade ancora oggi, nel ciclismo i seppur scarni decori erano destinati a cambiare con frequenza. L'alternarsi, da un anno all'altro, di righe, grandi o piccole ed altre piccole differenze era abbastanza normale. La definizione del look ciclista moderno passa però per un dettaglio apparentemente minimo ma che riveste ancora oggi un'importanza fondamentale nell'equipaggiamento di chi va in bicicletta. E' l'introduzione della cerniera lampo ("zip") che cambia definitivamente il panorama dell'abbigliamento ciclistico e di alcuni altri sport. Pur essendo stata introdotta sul mercato già ad inizio del novecento, è soltanto a metà degli anni trenta che la cerniera lampo inizia a diffondersi. Sul finire degli anni trenta la rivista

images still show cyclists wearing zippered tops at various times, it is also true that it was almost always during prize-givings and, in any case, the zip was applied only to a shirt or polo collar.

Again, for unclear reasons, although the required technique was available to achieve a fundamental change, for a long time tops were made with a traditional shirt collar. In 1951, Louison Bobet won the Milan–San Remo competition, arriving distraught at the finish line, as can be seen in a wonderful photo. Apparently he then recommended the use of zips in place of buttons. And the flapping collar, whose only possible function was aesthetic, was sacrificed in favour of a more minimalist round collar, about four or five centimetres in height, and with a central zipper or zip, as it was by now known internationally. Emilio De Marchi, who was a manager and leader in the Bottecchia team when one of its members was Giovanni Pinarello, snapped up the idea. In no time at all the new zipped collar, not





surprisingly defined “French style”, established itself as the standard. On the surface a small improvement but it had a defining impact on the style of cycling apparel. Since then, in fact, despite technological evolution and the many developments in fabrics and accessories, the design of the cycling jersey has not changed.

If the only concessions to a variation on the classic jersey-shorts combination for many years came in the form of a light jacket in transparent nylon to be worn only in the event of a storm, and a newspaper specially folded to fit into a pocket, to be used on descents to alleviate wind impact as needed, the same cannot be said for post-event apparel.

The problem of what to wear after a competition or training did not seem to be important until the late Thirties. Until then, the typical outfit comprised a sports jacket (usually just tweed) and “sport” trousers, also usually wool, thus called because they were shorter (usually just below the knee) and were tucked into regimental stripe or check

statunitense Esquire ne sancisce il definitivo sdoganamento anche nel mondo della moda. Già nei primi anni quaranta veniva applicata su alcuni capi utilizzati dagli atleti perlopiù nel dopo gara . Per qualche motivo quell'innovazione tecnologica, che rappresentava un oggettivo vantaggio dal punto di vista pratico, veniva evidentemente ancora considerata troppo esotica e modaiola per essere usata in gara. In una foto di archivio del 1942 si vede chiaramente Emilio De Marchi vestire una maglia sportiva con colletto a polo con zip: altro esempio di capo transizionale. Ci vorrà però ancora del tempo prima che il nuovo standard si affermi come tale. Se è vero che in alcune foto di fine anni quaranta si vedono diversi ciclisti vestire, a vario titolo, maglie con zip, è anche vero che si tratta quasi sempre di premiazioni e, in ogni caso, la zip era rigorosamente abbinata al colletto a camicia o a polo. Di nuovo, per motivi non meglio precisati, seppur in possesso della tecnica necessaria ad imprimere un cambiamento evolutivo, per molto





tempo ancora le maglie sarebbero state realizzate con il tradizionale collo a camicia.

Nel 1951 Louison Bobet vinse la Milano Sanremo arrivando stravolto al traguardo, come testimonia una bellissima foto. Pare che sia stato lui a consigliare l'uso delle lampo in luogo dei bottoni. E quel collo svolazzante, che non aveva alcuna funzione se non quella estetica, fu sacrificato a vantaggio di un più minimale colletto tondo, alto mediamente quattro-cinque centimetri, al centro del quale venne inserita una cerniera lampo, o zip, come si sarebbe poi chiamata internazionalmente. Emilio De Marchi, all'epoca uno dei manager e conduttore dell'ammiraglia del team Bottecchia, che quell'anno annoverava tra i suoi corridori Giovanni Pinarello, colse quel suggerimento al volo. In breve tempo il nuovo colletto con cerniera detto, non a caso, "alla francese", si impose come standard. Apparentemente una piccola miglioria, ebbe però un impatto definitivo sullo stile dell'abbigliamento ciclistico. Da

socks. This, however, was typically an outfit worn by those accompanying the athletes, who mainly wore ribbed wool sweaters with a shawl collar fixed to the base by one or more parallel rows of buttons, and called a "Galibier" after the famous Tour de France ascent. The sweaters were often customized with the colours and logos of the team sponsor and this meant they were in great demand among both cyclists and insiders, because for the first time they found an item of clothing that identified their passion and could be worn every day. From the Sixties through to the Eighties a version of the very popular Galibier, with zip-up tracksuit collar, was known generically as the "DS", standing for "directeur sportif".

Until the mid-Forties everyone wore whatever they had available after a competition. It was not uncommon, before or after an event, to see athletes using baggy tracksuit bottoms that were definitely not suitable for cycling, and various kinds of jackets. From the late Forties onwards, however, a

Fiorenzo Magni with Donato Zampini and Serafino Biagioni at the Giro in 1951.



Fiorenzo Magni con Donato Zampini e Serafino Biagioni al Giro nel 1951.



gradual change began to come about in the situation. The first piece of post-event clothing specially designed for the cyclist was a snug-fit suit that was a variation on the theme of the most common jersey-bottoms combination typically used by cross-country runners and boxers. The cyclist tracksuit was extremely practical, first of all because it was very tight fitting (unheard of at the time), which added to the aesthetic notion of the cyclist looking like a sausage (a concept still quite common today). It was in total contradiction with the traditional rules of men's fashions of the time, which aimed for a soft, comfortable fit. On the other hand, the average cyclist was physically different, shorter and sturdier than those of today, which accentuated the comical aspect. Moreover, far from wearing a modern style of sneaker, most athletes wore regular formal shoes in dark leather, even during team presentations, which make photos of the time even more hilarious. Nevertheless, the cyclist suit was a

allora infatti, nonostante l'evoluzione tecnologica e gli innumerevoli trovati in fatto di tessuti ed accessori, la configurazione della maglia da ciclista non è mai più cambiata.

Se le uniche concessioni a varianti rispetto all'abbinata classica maglia-pantaloncino furono per lungo tempo unicamente rappresentate da un giubbino leggero in nylon trasparente, da indossarsi esclusivamente in caso di nubifragio, ed un giornale, appositamente ripiegato in tasca ed utilizzato, alla bisogna, in discesa, per lenire l'impatto del vento, qualcosa va detto a proposito dell'abbigliamento dopogara.

Il problema di cosa indossare dopo la competizione o l'allenamento non sembrava essere così pressante fino al finire degli anni trenta. Fino ad allora la tenuta tipica era composta da giacca sportiva (piuttosto univoca, normalmente in tweed) e pantaloni "sport", così detti perché più corti (normalmente appena sotto il ginocchio), che venivano infilati dentro calzettoni regimental a righe o a quadri,



anch'essi quasi sempre in lana. Questa però era solitamente la tenuta degli accompagnatori degli atleti. Gli stessi usavano più comunemente maglioni in lana a coste con collo a scialle, fissati alla base da una o più file parallele di bottoni, detti "Galibier", dal nome della famosa ascesa presente come tappa al Tour de France. Essi venivano spesso personalizzati con i colori ed anche i marchi degli sponsor della squadra, risultando molto ambiti sia tra i corridori che tra gli addetti ai lavori, che per la prima volta trovavano un capo di abbigliamento identificativo della loro passione, che poteva però essere indossato tutti i giorni. A partire dagli anni sessanta e fino agli ottanta, una variante molto popolare del maglione Galibier, che prevedeva un collo di tuta con zip, venne chiamato genericamente "D.S.", per directeur sportif. Fino a metà degli anni quaranta poi, ciascuno indossava ciò che aveva nel dopo gara. Non era infrequente vedere atleti prima o dopo la partenza usare pantaloni di tuta larghi, quindi decisamente non adatti alla pratica

huge hit and subsequently changed little until the early Eighties. It was actually perfect for its purpose: slim-fit legs prevented fabric getting caught in the bicycle chain and being generally very close fitting it was more efficient for insulation and fast heating. This was possible because it was used not only as official team apparel, but also in training. The cyclist suit was later completely abandoned, worn only off the bike, and in recent times replaced by models more similar to generic tracksuits. One of the latest examples of a cycling suit used as post-event apparel and elevated to icon status was certainly that of Francesco Moser, the San Cristobal world road champion in 1977: a light blue background with ITALIA stamped in block capitals. A model that inspired countless subsequent variations on the theme and is still very popular today. A garment that almost inevitably was found among escorts riding in or driving cars accompanying cyclists in the Forties and Fifties were one-piece biker suits. These were mostly made

ciclistica, e giubbotti di fogge disparate. Dalla fine degli anni quaranta in poi si inizia invece ad assistere ad un graduale cambiamento della situazione. Il primo capo di abbigliamento extra gara appositamente pensato per il ciclista è la tuta aderente. Rivisitazione delle più comuni abbinare maglia-pantalone in cotone, tipiche della corsa campestre e della boxe, le tute ciclistiche erano capi estremamente funzionali. Innanzitutto erano molto aderenti, cosa assolutamente insolita per l'epoca, che contribuisce a rafforzare l'idea estetica del ciclista come di una salsiccia (idea neanche troppo lontana da quella dei tempi attuali). Tutto ciò è in totale contraddizione con i canoni tradizionali della moda maschile dell'epoca, che prevedeva invece forme morbide e comode. D'altronde erano fisicamente differenti anche la media dei ciclisti, più bassi e robusti rispetto ad oggi, tanto da accentuare l'aspetto buffo della cosa. Come se non bastasse, lungi dall'aver a disposizione le moderne sneakers, la più parte degli



Torpedo team at the Giro, 1955.

Il team Torpedo al Giro del 1955.

atleti calzava, anche durante le presentazioni delle squadre, normali scarpe formali in cuoio scuro, rendendo ancora più ilari le foto dell'epoca. Ciononostante, la tuta da ciclista ebbe un successo notevole e dopo fu mantenuta sostanzialmente invariata fino ai primi anni ottanta. Effettivamente servivano perfettamente alla bisogna, le gambe asciutte impedivano al tessuto di impigliarsi nella catena della bicicletta e, in generale, il fatto di essere estremamente aderenti consentiva un più efficace isolamento ed un rapido riscaldamento. Questo era possibile perché, oltre ad essere utilizzata come capo di rappresentanza, veniva anche impiegata in allenamento. La tuta da ciclista verrà infine definitivamente abbandonata in tempi recenti, servendo esclusivamente lontano dalla sella, sostituita da modelli più simili alle normali tute sportive generiche. Uno degli ultimi esempi di tuta ciclistica usata come capo dopo gara, e assurta a icona, è sicuramente quella di Francesco Moser, campione del mondo

from closely-woven heavy cotton gabardine that was water and wind resistant, with a strong full-length front zip or buttons, fastened at the waist with buckled belts, trench coat-style. Timekeepers and other insiders would wear sweaters, cardigans or bomber jackets, and their watches always over the cuff so they could see the time more easily. It was almost always casual clothing, however, and the first waterproof Harringtons and parkas started to appear. Albeit from different backgrounds, they too helped define the idea of a cycling style which had much in common at that time with the more structured sport of motorcycling and with car racing. On the other hand, ecological considerations aside, the shared aspect of these sports was speed.

Two figures who contributed significantly to establishing a golden age of style in cycling, aside from the immortal Coppi and Fiorenzo Magni (above all for his exquisite courtesy), were undoubtedly two Swiss riders: Ferdinand Kubler and Hugo Koblet,



Emilio De Marchi with Giordano Cottur at the Giro in 1951.

Emilio De Marchi con Giordano Cottur al Giro nel 1951.

su strada a San Cristobal nel 1977, di base azzurra, recante bene impressa la dicitura ITALIA a caratteri cubitali. Modello che ha ispirato innumerevoli successive varianti sul tema, molto diffuse anche ai giorni nostri. Capo pressoché immancabile tra gli accompagnatori che si accomodavano o guidavano le auto al seguito dei corridori a cavallo tra gli anni quaranta e cinquanta erano le tute motociclistiche intere. Realizzate perlopiù in gabardina di cotone pesante, intessute fittamente per resistere all'acqua e al vento, si aprivano in tutta lunghezza anteriormente con robuste zip o bottoni, ed erano legate in vita con cinte dotate di fibbia, alla moda degli impermeabili inglesi. I cronometristi ed altri addetti ai lavori erano usi indossare maglie, cardigan o giubbini ed orologi rigorosamente sopra i polsini, per poter tenere i tempi più facilmente. Si trattava quasi sempre però di capi di abbigliamento casuali. Si intravedevano quindi i primi Harrington ed i primi parka



impermeabili. Anch'essi però, seppur di diversa provenienza, contribuirono a definire un'idea di stile ciclistico che, a quei tempi, aveva molto in comune con il più strutturato sport del motociclismo e delle corse automobilistiche. D'altro canto, considerazioni ecologistiche a parte, la radice comune a tutte queste pratiche era la velocità.

Tra coloro che contribuirono in modo determinante all'affermazione dello stile nel ciclismo degli anni d'oro, a parte l'immortale Coppi o Fiorenzo Magni (specialmente per i suoi modi signorili), vi furono indubabilmente i due svizzeri Ferdinand Kubler ed Hugo Koblet, immortalati in diverse foto dell'epoca da cui traspaiono tutto lo charme e la modernità di due atleti senza tempo, veri maestri di eleganza su due ruote. Koblet, detto "l'angelo biondo", famoso per i suoi capelli mossi alla Mastroianni e i poco pratici ma scicchissimi occhiali in tartaruga, correva quasi sempre con orologi di foggia contenuta ma di grande pregio. Kubler, vagamente somigliante a Coppi, girava sempre con occhiali da aviatore

immortalized in different photos that reveal all the charm and modernity of two timeless athletes, true masters of elegance on a bicycle. Koblet, known as the blond angel, was famous for his Mastroianni-style wavy hair and his impractical but ultra-chic tortoiseshell-rimmed glasses, almost always competing with small but priceless watches; Kubler bore a vague resemblance to Coppi and always rode with aviator sunglasses and back-to-front cap like a modern-day rapper. Together, besides being famous above all for their sporting achievements (Kubler was a world and Tour de France winner; Koblet, Giro d'Italia and Tour de France winner), they were also known for the air of modernity they lent to the image of cycling at the time of the Dolce Vita. They were, in their own right, the most chic cyclists of all time.

A separate mention, however, should go to Coppi and Bartali, the heroes of an era they helped to create, along with the aforementioned Kubler, Koblet, Magni, and Louison Bobet. For

e cappellino con il frontino risvoltato, come farebbero oggi i moderni rapper. Insieme, oltre ad essere famosi principalmente per i loro risultati sportivi (mondiale e tour per Kublet; giro d'Italia e tour per Koblet), furono rinomati anche per la ventata di modernità che portarono all'immagine del ciclismo negli anni della Dolce Vita. Furono, a pieno titolo, la coppia di corridori più chic di tutti i tempi. Un discorso a parte meritano comunque Coppi e Bartali, gli eroi di un'era che contribuirono a definire, insieme ai sopracitati Kubler, Koblet, Magni e Louison Bobet. Furono loro, a vario titolo, gli artefici della definizione di stile ciclistico degli anni d'oro. Di Fausto Coppi si è detto moltissimo. Il campionissimo, o l'airone, come era più conosciuto in Italia, fu vero maestro di stile sportivo. Come Hugo Koblet aveva una grande presenza e seppur di stazza diversa rispetto allo svizzero, emanava un'aura unica. Famoso per le sue manie, tra cui quella di farsi confezionare espressamente delle maglie in seta su misura da un sarto





various reasons they were the figures who defined cycling style in the golden years. Much has been written by Fausto Coppi, "the heron", a champion and true master of sports style. Like Hugo Koblet he had great presence, albeit on a different physical scale to his Swiss colleague, and he exuded a unique aura. Coppi was famous for his obsessions, including that of having his jerseys made-to-measure in silk by a Milanese tailor, and he still embodies the purest ideal of cycling. Gino Bartali, for his part, was quite the opposite, a shy, minimalist figure who was interested only in the physical, tough aspects of the sport, contributing in this way to the epic of cycling. The enormous gaps he put between himself and his rivals in his halcyon days filled his fans with joy. The authentic but loyal rivalry between the two cyclists hallmarked a decade, from the Forties to the Fifties. Gino Bartali's epic victory in the 1948 Tour de France even served as the cement for repairing the unity of the state, seriously threatened by the

milanese, Coppi incarna ancora oggi l'ideale ciclistico puro. Gino Bartali, dal canto suo, era tutto l'opposto: schivo, essenziale, per nulla interessato ad altro che non fosse l'aspetto più fisico e rude dello sport. Ed in questo modo contribuì all'epica del ciclismo. I distacchi abissali che soleva dare ai suoi rivali nelle giornate di grazia riempiono l'immaginario degli appassionati. La rivalità, autentica ma leale tra i due, segnò una nazione nel decennio quaranta-cinquanta. L'epica vittoria al Tour de France del 1948 di Gino Bartali servì addirittura da collante per l'unità dello stato, seriamente minacciata dall'attentato a Palmiro Togliatti.

Se Fausto Coppi e Gino Bartali furono protagonisti, in modo molto diverso, dello stile ciclistico a cavallo tra gli anni quaranta e cinquanta, anche Fiorenzo Magni contribuì alla definizione di questa era con i suoi modi garbati e l'innata eleganza dei comportamenti, lontano, quasi equidistante, dalla mondanità di Coppi da una parte e dalla apparente rudezza di Bartali,

attack on Togliatti.

If Fausto Coppi and Gino Bartali were cycling stars, in the Forties and Fifties, each with his own distinctive style, Fiorenzo Magni also contributed to the definition of this period with his polite manner and innate elegance, almost equidistant from the sophisticated Coppi on one hand and the deceptive simplicity of Bartali on the other. Magni made his mark with his discretion and courtesy.

There is no doubt that 1955 rang the changes in the world of cycling as the heroes of the post-war golden era disappeared from Tour de France and world championship rankings. In reality, Bobet stayed at the top of the leader board until 1958, at least for one-day races, with rankings of worldwide prestige. New names began to appear, first of all Jacques Anquetil, but even then the image of the cyclist's style was one of beauty and was thus defined for decades to come. The champions of the next twenty years, from Eddy Merckx to Francesco Moser, would dress in much the same





Teodoro Carnielli with Paola Bognani, the first Italian Showgirl, at the presentation of the Bottecchia Vitabrill team, 1956.

Teodoro Carnielli con Paola Bognani, la prima Showgirl italiana, alla presentazione del team Bottecchia Vitabrill, 1956.

dall'altra. Magni portò il suo contributo sotto forma di discrezione e gentilezza. Il 1955 fu certamente l'anno della svolta in fatto di ciclismo: dalle classifiche del Tour de France e dei mondiali iniziano a sparire gli eroi dell'epoca d'oro del dopoguerra. Bobet in realtà rimarrà ai vertici fino al 1958, almeno per le corse di un giorno, prendendo due piazzamenti mondiali di prestigio. Si iniziarono ad affermare nuovi nomi, primo tra tutti Jacques Anquetil. Ma già allora l'idea di stile ciclistico era bella e definita per i decenni a venire. I campioni dei successivi vent'anni, da Eddy Merckx a Francesco Moser, avrebbero vestito pressoché allo stesso modo dei primi anni cinquanta, senza sostanziali innovazioni. Fino alla comparsa della Lycra...



Francesco Moser with the iconic Italia track suit, 1977.

Francesco Moser con l'iconica tuta Italia nel 1977.

De Marchi



“Until recently, talking about style in cycling was tantamount to blasphemy. When we think of today’s cyclist, what springs to mind is the fairly accurate image of the standard athlete with a bricklayer’s tan wearing garish colours and covered with sponsor logos galore ... mostly indecipherable. An image of the average cyclist that is anything but flattering or elegant, unlike other kinds of athletes. It has not always been so!”

“Fino a poco tempo fa parlare di stile nel ciclismo era come bestemmiare. Pensando al ciclismo recente, tutti abbiamo in mente un’immagine abbastanza precisa dell’atleta di riferimento: colori sgargianti, sponsor a profusione (perlopiù illeggibili) ed abbronzatura da muratore; l’immagine del ciclista medio è tutt’altro che lusinghiera o elegante, a differenza di altri sportivi. Un tempo non era così!”