

L'EVOLUZIONE DELLA BICICLETTA DA CORSA

La bicicletta da corsa non è particolarmente cambiata con il passare degli anni. Se prendiamo, come data di paragone, il 1903, cioè l'anno della prima edizione della corsa più famosa del mondo, il Tour de France, e confrontiamo le bici di quei “pionieri” con quelle di oggi le differenze sostanziali non sono poi molte.



Alcune necessarie precisazioni:

1. la nostra analisi si ferma all'estetica della bicicletta. Lasciamo ad altri, molto più preparati di noi, l'indagine sulle differenze tecnico/costruttive, importanti ma meno visibili;
2. non prendiamo in considerazione le biciclette “speciali” cioè quelle usate, ad esempio, per i record del mondo dell'ora su pista o quelle per le gare a cronometro.

Partiamo dunque dal 1903.



Questa è una foto storica che ritrae Maurice Garin vincitore del Tour 1903. Come si vede la forma del telaio è quella classica con la forcella anteriore leggermente piegata in avanti, la sella è molto robusta, non c'è il deragliatore (che verrà introdotto solo negli anni '30), il manubrio ha una forma particolare per favorire una certa aerodinamicità e, attenzione, non c'è freno. In quegli anni l'unico modo di frenare (a parte frenare con i piedi ...) era infatti quella di contropedalare. Sotto la sella si nota il tubolare di riserva (solitamente un altro tubolare i corridori lo portavano sopra la maglia).

Questa bicicletta, marca La Francaise, pesava circa 20 kg, telaio in acciaio, la moltiplica grande aveva 56 denti, l'unico pignone posteriore ne aveva invece 20 (quindi un 56x20 che sviluppava 5,981 metri a

pedalata). Il manubrio, con manopole in legno, era direttamente fissato all'asse di guida.

Con questo “arnese” Garin vinse il Tour de France ad una media di 25,679 km/h ... quindi una buona media per un cicloamatore mediamente allenato dei nostri giorni!

Di seguito la foto della stessa bici conservata al museo del Tour:



Vediamo ora una bicicletta di appena pochi anni dopo.



Questo giovane baffuto è Omer Beaugendre, corridore francese di buon valore, professionista dal 1906 al 1921. Nella foto datata 1910, la sua bicicletta appare munita di parafanghi ma, soprattutto, di un freno, sulla manopola di sinistra. Il manubrio, tipicamente da corsa, è uguale a quello della bicicletta di Garin.

Anche questa foto è del 1910:



A destra e a sinistra due corridori di grande valore, lo svizzero Egg e il francese Henri Pelissier, primo di una stirpe di corridori famosi. Si notano il freno della bici, sempre sulla manopola sinistra, e le borse porta borracce e vivande (oggi tornate di moda per i pedalatori di lunghe distanze e per i cicloturisti). Come sulla bici di Garin, sui pedali sono fissati i “punta piedi”, primo tentativo di tenere il piede più solidale con il pedale. Sulla parte destra del manubrio una leva oggi sconosciuta.

La funzione di questa leva è ben visibile nella foto che segue, quella della Peugeot che nel 1908 fu usata al Tour dal France, da Lucien Mazan:



Si tratta, come si vede, della leva che faceva funzionare il freno anteriore, a pattino, che premeva direttamente sul tubolare! Nella bici di Mazan è l'unico sistema frenante.

Le biciclette degli anni '10 pesavano circa 12,5 kg.

Passiamo agli anni '20.



Si notano alcune differenze sostanziali. La forma del manubrio – ora avvolto nel nastro come i manubri attuali - è rimasta simile a quelle di inizio '900, ma ora i freni sono due, anteriore e posteriore. La sella è più “affilata” delle precedenti e sotto il tubo orizzontale appare la pompa, che rimarrà fino agli novanta parte integrante delle bici, da corsa come da “passeggio”. I pedali sono muniti di gabbiette che si stringevano con un cinghietto. Questo tipo di fermapièdi rimarrà in auge fino all'avvento negli anni '80 dei pedali con blocco a scatto. Questa bici ha anche forcelle anteriori molto più piegate di quelle delle biciclette precedenti.

La bicicletta del lussemburghese Franz (vincitore dei Tour 1927 e 1928) conferma questi mutamenti:



Rispetto alla precedente si nota la diversa curvatura del manubrio e, forse, una maggiore “piattezza” della sella.

Il peso delle biciclette di questi anni era di poco inferiore a quello degli anni '10 (circa 12 kg.).

Negli anni '30 furono inserite almeno due importanti novità.
Vediamole:



Nel 1930 con questa bicicletta – dovrebbe essere una Maino - Learco Guerra, detto “la locomotiva umana”, vinse il campionato italiano su strada, fece secondo al Tour e nono al Giro.

Si rileva come la sella abbia una forma molto allungata, la forma della “piega” del manubrio è praticamente quella dei nostri giorni ed è inserito un deragliatore, anche se molto macchinoso da usare rispetto a quelli che lo seguiranno. I rapporti posteriori dovrebbero essere tre, al massimo quattro. Un'altra novità è il porta-borracce sul tubo obliquo.

Questi cambiamenti si notano anche nella Legnano con la quale Gino Bartali vinse il Tour 1938.



Si osserva come unica differenza di rilievo il portaborracce che ritorna sul manubrio, come usava negli anni '20.

Nel secondo dopoguerra le differenze appaiono soprattutto fra i deragliatori. Ecco la Bianchi di Coppi (tour 1952)



Il cambio è un Campagnolo che ricorda molto i cambi attuali (probabilmente con 4, massimo 5, rapporti) e con le leve per la cambiata molto alte sul tubo obliquo, dove ritorna anche il portaborracce (con tappo di sughero!). Da osservare le manopole dei freni che si abbassano di qualche centimetro rispetto ai modelli precedenti.

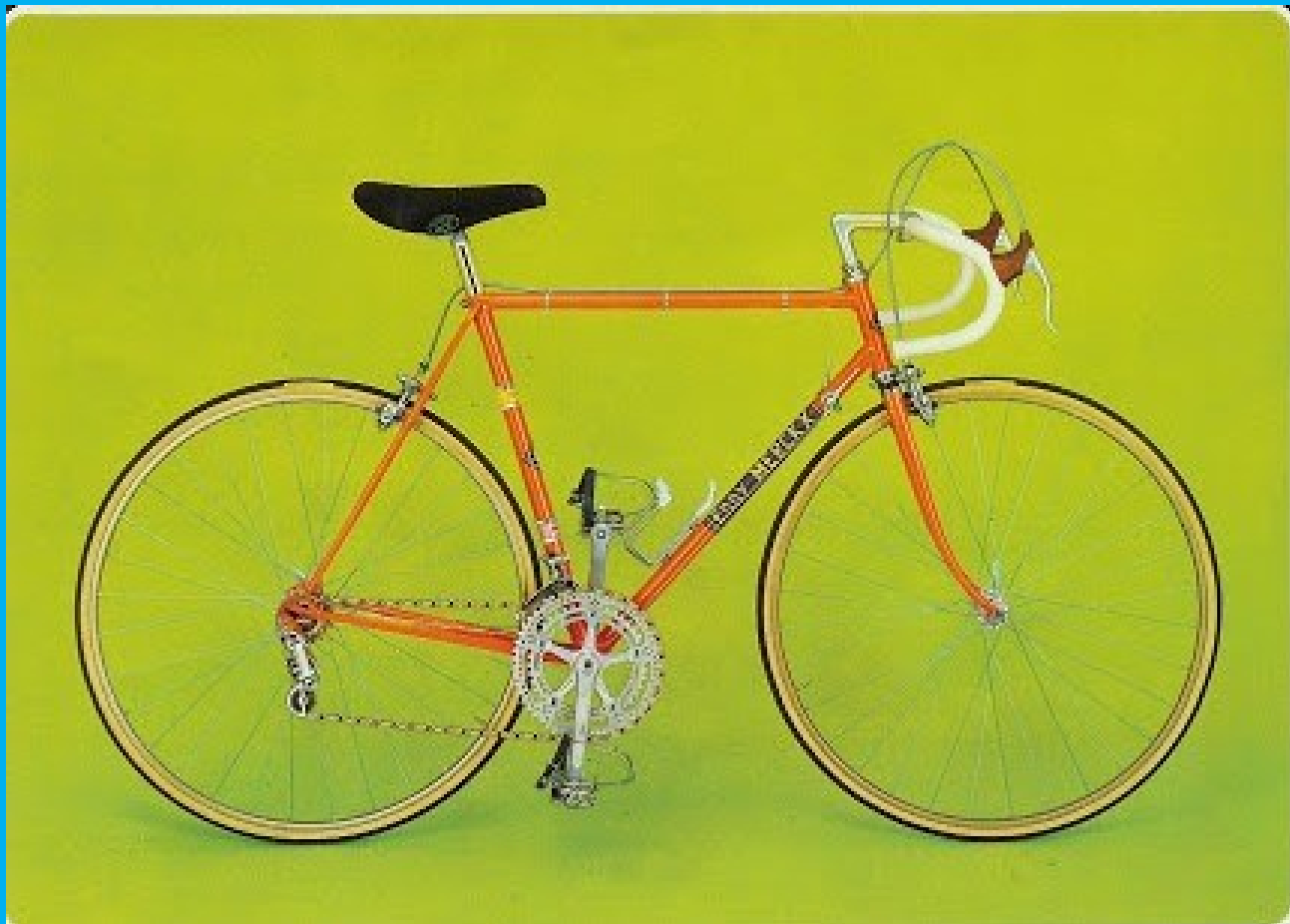
Il peso delle biciclette non varia di molto: la Bianchi usata da Coppi nel 1954 pesava circa 11,4 kg.

Le biciclette da corsa non cambiarono molto fino alla rivoluzione degli anni '70 (avvento dell'alluminio al posto dell'acciaio).

Per esempio si veda la bici di Anquetil al Tour 1962 che rispetto alle biciclette precedenti si differenzia, a parte il cambio con più rapporti posteriori e doppia moltiplica anteriore, solo per ... la borraccia in plastica.



Anche le biciclette anni '70 non sono molto diverse. Di seguito una Eddy Merckx del 1974.



L'unica differenza estetica apprezzabile ci sembrano i cinghietti di sicurezza alla gabbiette dei pedali che permettevano uno sgancio relativamente più rapido. Anche la pipetta del manubrio ha un aspetto molto attuale, essendo un pezzo unico che si inseriva nel telaio.

Negli anni '80 e '90, esteticamente, le biciclette rimangono le solite come dimostra questa Pinarello, usata nel 1991 dallo spagnolo Miguel Indurain (vincitore di cinque Tour e di due Giri) che come unica novità estetica ha i pedali a sgancio rapido, inventati dalla Look nel 1984. Da notare l'attacco delle manopole, piuttosto alto; una caratteristica rimasta fino ai nostri giorni.



In questi anni una bicicletta da corsa per professionisti pesava poco meno di 10 kg (precisamente 9,7 kg circa).

L'ultima rivoluzione è quella degli anni duemila con l'avvento del carbonio. Di seguito l'americana Trek Madone, l'anno prossimo utilizzata da Vincenzo Nibali.



Il telaio in carbonio monoscocca ha il tubo orizzontale che diventa quasi un tutt'uno con le forcelle posteriori, le forcelle anteriori sono completamente dritte, i fili sono nascosti all'interno del telaio, i freni sono a disco, le ruote hanno un alto profilo e, naturalmente, il cambio è elettronico ed integrato alla manopole dei freni. I pedali, che qui non si vedono, hanno l'aggancio a scatto rapido.

Oggi una bicicletta del genere pesa attorno ai 7 kg.

Ma, in fondo, non è poi molto diversa dalla bici di Maurice Garin!

O no?



(a cura di MZ)

Se hai letto questo articolo potrebbe interessarti anche:

CAMBIO DELLA BICICLETTA una storia lunga 130 anni

17-03-2018 / 17-05-2018 - APPROFONDIMENTI



"Un ciclista dotato di forza media, convenientemente allenato, può affrontare sulla sua macchina [bici] le salite fino al 5% contentandosi di andare più lentamente man mano che l'inclinazione aumenta; dal 5 al 6% comincia ad affaticarsi, con un dislivello superiore è bene che smetta di affaticarsi e vada a piedi". Così scriveva nel 1891 Paul de Vivie, detto Velocio, uno dei padri del cicloturismo. Per affrontare le salite e diminuire la fatica la tecnologia ci ha fornito congegni, i "cambi" di velocità, oggi sofisticatissimi. Sono il frutto di più di un secolo di geniali invenzioni e clamorosi fallimenti. Li abbiamo brevemente riassunti nell'approfondimento di questo mese.

<https://www.usv1919.it/CAMBIO-DELLA-BICICLETTAuna-storia-lunga-130-anni.htm>