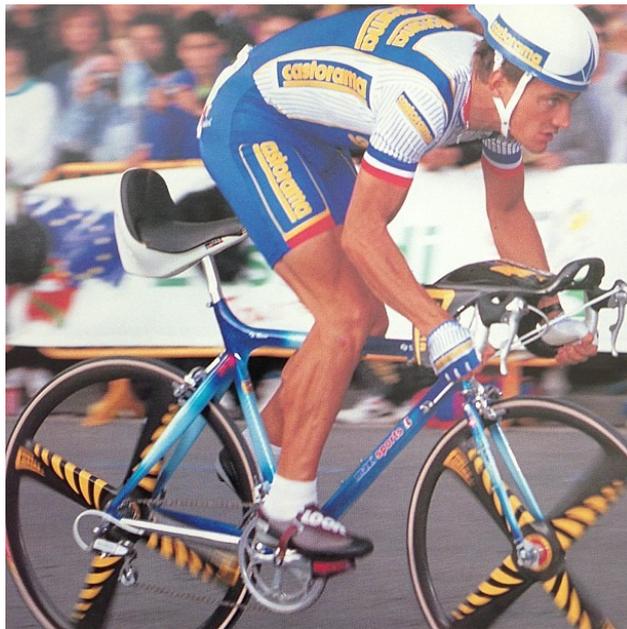


Le innovazioni finite male degli anni '80 e '90



Per il ciclismo gli anni '80 e '90 furono molto innovativi. Dal secondo dopoguerra fino agli anni '70 la bicicletta da corsa era rimasta, sostanzialmente, la solita e si era badato soprattutto ad alleggerirla. Ma se guardate una bici degli anni '50 e una degli anni '70 le differenze estetiche sono pochissime. Forse proprio come reazione a questa "staticità", negli anni '80 si cominciarono ad introdurre delle innovazioni. I motivi di questa "rinascita" erano diversi: le ricadute sulle bici da strada delle futuristiche biciclette usate da Moser per i suoi record dell'ora su pista, lo sviluppo delle prime MTB e poi, forse, anche la maturazione di una generazione che aveva vissuto la rivoluzione politica ma anche culturale del '68, rivoluzione che portò sulla scena molti "creativi" anche in campo ciclistico.

In realtà molte di queste innovazioni con il passare del tempo o furono vietate dall'UCI perché troppo performanti o pericolose oppure si rivelarono inutili orpelli che portavano più svantaggi che vantaggi. E furono abbandonate.

L'APPOGGIO LOMBARE DI SELLE ITALIA



Ideato a metà degli anni '80 da Armel Andre (un ingegnere cresciuto nei laboratori biomeccanici della Renault), prodotto da "Selle Italia" per il team francese Castorama, diretto da Cyrille Guimard), questo attrezzo sosteneva i lombi, dava maggiore potenza durante la pedalata e ottimizzava l'aerodinamica. Introdotta nel 1986 (un prototipo era stato costruito anche per Bernard Hinault) fu vietata una prima volta dall'UCI che poi la riammise tanto che Thierry Marie, forte cronomen francese, vinse con una bicicletta dotata di questa sella aerodinamica (vedi sotto) il prologo del Tour de France del 1991. La sella, che ricordava neppure troppo vagamente un orinatoio, fu in seguito bandita definitivamente dall'UCI perché ritenuta troppo vantaggiosa.

Curiosità: l'ingegnere Andre, entrato in società con Guimard nella "Maxi sport", costruisce tutt'ora bici artigianali che si possono facilmente trovare in rete.



IL MANUBRIO “MANTA” DI CORIMA

Sempre sulla bici da cronometro di Marie era montato uno strano manubrio che doveva garantire, come l'appoggio lombare, maggiore aerodinamicità. Era stato ideato dalla “Drome” società francese specializzata nelle ruote in carbonio “Corima”. Sotto una foto ravvicinata del “Manta”. Molto simile ad un appendiabito, questa invenzione non ebbe alcun successo.



IL MANUBRIO SCOTT "DROP IN" DI GREG LEMOND

Utilizzato esclusivamente da Greg LeMond durante i Tour de France del 1990, 1991 e 1992, questo manubrio non è mai riuscito a conquistare spazio all'interno del gruppo dei professionisti. Probabilmente perché dava maggiore aerodinamicità ma poca stabilità.



FORCELLE IDRAULICHE ROCKSHOX "MAG 20" E "MAG 21"

Nel 1992, il francese Gilbert Duclos-Lassalle ha vinto la sua prima Paris-Roubaix. L'anno seguente, ha fatto il bis davanti all'italiano Franco Ballerini per alcuni centimetri e dopo uno sprint epico. Dietro queste vittorie c'era anche la sua bici equipaggiata con una forcella idraulica Mag 20, ordinata da Greg LeMond (sempre lui) allo specialista americano di mountain bike RockShox. La forcella ammortizzata permetteva di assorbire meglio i colpi dovuti alle pietre dell'inferno del nord. Nel 1994 la Roubaix viene vinta dal russo-moldavo Andrei Tchmil, equipaggiato con una forcella Mag 21.



Attenzione: in quegli anni il 60% dei corridori della Roubaix utilizzava ammortizzatori. Sotto la Bianchi utilizzata per la Roubaix dal fortissimo belga Johan Museeuw



La forcella Mag 20, e poi quella Mag 21, presentava però alcuni svantaggi: il suo peso, già ben al di sopra di quello dei suoi concorrenti in acciaio (1,3 kg contro 400 g), e un deficit di potenza nel momento dello scatto. Per questo i corridori l'abbandoneranno piuttosto velocemente.

PROLUNGA PER MANUBRIO "SPINACI" DELLA CINELLI

Progettato per migliorare il comfort di guida in tutte le situazioni, l'estensore "Spinaci" ha avuto il suo apogeo all'inizio degli anni 1990. In quegli anni era molto popolare in gruppo e c'erano corridori che non ne potevano fare a meno, come il nostro Chiappucci.



Piccolo problema: metteva in pericolo la sicurezza dei corridori perché non permetteva un accesso rapido ai freni. Immaginate quindi centinaia di corridori che corrono a tutta velocità ma che non riescono a frenare rapidamente ... L'UCI ha impiegato un po' di tempo, e diverse rovinose cadute in gruppo, per capirlo e ha vietato queste appendici nel 1997.

Curiosità: Cinelli ha prodotto anche l'evoluzione delle prolunghe "Spinaci" ... denominate "Spinacissimi".



RUOTE SPINERGY "REV-X"

Molto belle a vedersi, ben progettate e aerodinamiche queste ruote erano tanto veloci quanto pericolose anche perché erano fatte in carbonio ma in quegli anni questo materiale non era così robusto come quello dei nostri giorni. E quando si hanno solo 8 raggi è facile capire cosa può succedere se anche uno solo si spacca! Sembra che l'UCI si sia decisa a vietare queste ruote dopo la morte di un coniglio che c'era finito dentro durante una gara di ciclocross e dopo un incidente che aveva provocato una ferita seria a Paolo Bettini.



PEDIVELLE “NON DRITTE”

Le pedivelle “non diritte”, fabbricate verso la metà degli anni ‘80 dalla trevigiana PMP, erano un’innovazione nata dall’idea che le tali pedivelle potevano avere un vantaggio in termini di riduzione della zona morta nella parte inferiore della corsa del pedale, rendendo così la “salita” più semplice e la “discesa” più efficiente.

Il problema con questa “soluzione” è emerso quando ci si è accorti che il pedale reale, in relazione al perno della pedivella, era nella stessa posizione in cui sarebbe stato se le pedivelle fossero state diritte. Di conseguenza, la forza emessa sulla pedivella dal pedale al mandrino era la stessa: continuavi a pedalare allo stesso modo



Le pedivelle PMP erano inevitabilmente più pesanti, circa 50-70 g di peso per ogni pedivella rispetto a quelle tradizionali. Oltretutto era dubbia la loro affidabilità in curva.



Qui le vediamo in “azione” utilizzate dal cronomen inglese anni '80 Ian Cammish.

Fonti:

<https://fr.cyclingheroes.com/fr/blog/innovations-oubliees-cyclisme>

<https://roadcyclinguk.com/gear/six-road-cycling-tech-innovations-didnt-catch.html>

<https://www.matosvelo.fr/index.php?post/2014/04/07/Ces-innovations-techniques-rapidement-disparues>

