



Una bicicletta "La Francaise -Diamant del 1903". Studiata per le lunghe tappe, è caratterizzata dalla geometria "allungata" del telaio, dalla lampada ad olio e da una capiente borsa. Con ogni pedalata percorre 4,98 metri. Su una bici simile Maurice Garin ha vinto il primo Tour de France del 1903. A fianco della bici c'è il curatore del museo Luciano Berruti. È uno dei maggiori interpreti del "ciclismo eroico".

LA STORIA DELLA BICI

A Cosseria, in Liguria, è stato creato un museo dedicato alle biciclette da corsa. La struttura partecipa con le sue biciclette alla rievocazione storica del Circuito di Cosseria

di Filippo Zanoni



Nella sala del museo sono conservate anche moltissime maglie di squadre ciclistiche, cimeli che contribuiscono ad arricchire la collezione.



La Peugeot del 1909 con sistema frenante misto: anteriore a tampone e posteriore a contropedale. Con una bicicletta del "leone" Petit Breton ha vinto il tour negli 1907 e nel 1908.



Un particolare della bicicletta modificata dal corridore: i chiodini inseriti nel manubrio, chiusi all'estremità da appositi tappi.



Una delle biciclette utilizzate da Francesco Moser per provare il record dell'ora, poi ottenuto il 19 gennaio 1984 a Città del Messico. Il campione italiano riuscì a percorrere 50,809 km in un'ora, strappando il primato a Eddy Merckx realizzato nel 1982 (con 49,432 km).



L'ingresso del Museo con alcune vetture storiche.

Il fascino delle corse ciclistiche di un tempo fa venire in mente le epoche eroiche di Fausto Coppi e Gino Bartali, fatte anche di salite infinite da percorrere sullo sterrato. A fare da corollario alle epiche sfide tra i miti del ciclismo c'è la "carovana", costituita dalle vetture d'assistenza dei corridori e i veicoli pubblicitari. Una corsa a parte alla quale si sono aggregate anche le motociclette, utilissime per portare i giornalisti addetti alle telecronache del Giro d'Italia o del Tour de France al centro del gruppo o nel "cuore" di una fuga senza disturbare, grazie al loro ridotto ingombro, i corridori.

A rievocare il fascino delle corse di un tempo provvede ogni anno il Club Ruote d'Epoca in Valbormida organizzando la rievocazione del circuito di Cosseria. Un evento che è stato ben descritto su "La Manovella" dell'ottobre 2012. Un appuntamento che quest'anno si svolgerà da venerdì 31 maggio al 2 giugno 2013.

Ma come conservare la memoria storica delle corse ciclistiche? A far nascere l'idea di raccogliere un bel po' di biciclette è stato il ritrovamento nella metà degli anni '90 di molte due ruote da corsa degli anni '30. La scoperta del "tesoro" ha portato alla creazione del Museo della Bicicletta di Cosseria, prezioso scrigno nel quale è custodita parte della storia del ciclismo.

Per gli appassionati di questo sport una visita a questa struttura è obbligatoria. Anche tutti coloro che amano i veicoli storici possono però trovare in questo museo parte della storia dei mezzi che hanno aiutato milioni di persone a muoversi: in mancanza dei veicoli a motore sono le bici sono state gli unici mezzi di trasporto. Nell'immediato dopoguerra, con l'avvento dei micro-motori, hanno avuto un ruolo importante nella nascita della moderna industria motociclistica.

Il piccolo comune della Val Bormida ha contribuito a valorizzare questa storia destinando al museo degli spazi nel centro del paese. Così antichi tesori come il velocipede del 1868 "Egal de Michaux" o la Rudge "Gran Bi" del 1881 sono visibili a tutti.

Interessante, per quanto riguarda l'evoluzione della bicicletta moderna, è la francese Clement del 1890, con telaio "a quadro", il pignone fisso e la catena a maglie piene. Con una bici simile Charles Terrot ha corso nel 1891 la Parigi-Brest-Parigi (1.200 km) a 16,140 km/h di media.

Molto interessante è anche la Cycle Omega "Acatene" del 1899, bici priva di catena. La trasmissione del moto avviene tramite un albero inserito nel fodero posteriore. Altra curiosità di questo mezzo è il "freno invisibile", con comando all'interno del canotto dello sterzo. Una particolarità dovuta non a motivi estetici ma alla necessità di dotare la bici di un freno non visibile per poter dare la possibilità al proprietario di vantarsi dell'assenza di un sistema frenante.

Una fine soluzione tecnica paragonabile a quella dell'inglese BSA del 1902, costruita dalla fabbrica che realizzava anche motociclette. Ha la particolarità di avere un registro sul piantone che permette di regolare la rigidità dello sterzo in

funzione delle condizioni della strada. Più rigido nei tracciati accidentati e più morbido su quelle regolari.

Anche la Peugeot ha costruito bici: una di queste, risalente al 1905, è equipaggiata con un solo freno a contropedale. Una raffinatezza meno tecnica contraddistingue invece un'altra Peugeot del 1909: oltre ad avere il freno anteriore a tampone e quello posteriore a contropedale ha anche dei chiodini inseriti nel manubrio che il corridore poteva utilizzare togliendo un tappo all'estremità del manubrio.

È del 1952 una rara Legnano modello "Roma" con gruppo Campagnolo Gran Sport Extra. Il cambio e il deragliatore si azionano tramite levette poste all'estremità del manubrio. Una raffinatezza tecnica che permetteva al ciclista di cambiare marcia senza staccare le leve dal manubrio, sistema poi ripreso (con comando inserito nella leva del freno) da molti costruttori di cambi in tempi molto più recenti. ■

IL LIBRO

Come conoscere (e riconoscere) le biciclette da corsa d'epoca? Se per le vetture e le motociclette questa operazione risulta abbastanza facile, per le due ruote prive di motore l'operazione può risultare ardua. Scritte sul telaio abrase dal tempo e componenti di difficile identificazione complicano le cose agli appassionati.

Per coprire questa lacuna Giuseppe Nardini ha scritto il libro "La bici d'epoca - Appunti per conoscere e riconoscere la bicicletta da corsa d'epoca" nel quale, in sette corposi capitoli, descrive la nascita e l'evoluzione delle biciclette da corsa.

Completo di fotografie e illustrazioni, il libro analizza tutti i componenti delle bici nate per le competizioni.

