Le due ruote viaggiano nella storia, venerdì 15 agosto 2008

Le due ruote viaggiano nella storia

Da "Il Giornale di Vicenza2, venerdì 15 agosto 2008 speciali pag. 57

MEZZI DI TRASPORTO. Luigi Cenzi di Noventa ha raccolto oltre 150 modelli di biciclette d’epoca con le quali partecipa a numerose rassegne e manifestazioni in tutta la regione

Con una trave e due ruote di carrozza, nasce il primo velocipede. Il marchingegno, praticamente il trisavolo della BICICLETTA, è uno dei pezzi forti di “Pedalando nella storia – Due ruote di storia e passione” la rassegna di bici d’epoca messa assieme dal materassaio Luigi Cenzi di Noventa Vicentina, che colleziona da una vita le biciclette d’epoca. Ha messo insieme una rassegna di oltre centocinquanta modelli, che ripercorre la storia stessa della BICICLETTA dai modelli di fine Settecento-Ottocento fino ai giorni nostri e che comprende, fra l’altro, il “celerifero”, lo strano congegno posto in essere dal conte Mede De Sivrac, con il quale, in un caldo pomeriggio del giugno 1791, in piena rivoluzione francese, si presentò nei giardini del Palais Royal di Parigi: due ruote da carrozza unite da un travetto di legno e si muoveva puntando i piedi per terra, dandosi una spinta, più o meno come si fa col monopattino.

UNA VITA TRA LE DUE RUOTE. Cenzi, nel giro di vent’anni, è diventato uno dei maggiori collezionisti italiani di bici storiche. La raccolta gli ha dato molte soddisfazioni e riconoscimenti, nelle numerose manifestazioni a cui ha partecipato, e lui stesso ha allestito nella sua casa un museo delle due ruote, piazzando le bici più prestigiose in giro per la sua casa, come moderne statue e complementi di arredo. Alla rituale domanda «Quando ha iniziato a interessarsi delle biciclette d’epoca?», risponde con un sorriso sornione e il solito aneddoto. «Avevo trovato, casualmente la vecchia bici di mio padre a un mercatino, era una “Dei”, marca prestigiosa negli anni Venti del secolo scorso, e da lì, dopo averla restaurata, è scattata la passione che mi sostiene ancora oggi». Ha così iniziato un lavoro di lettura e scambio di informazioni (ha una biblioteca ben fornita di tutti i testi che parlano della bici), setacciando i mercatini e scoprendo modelli curiosi e di pregio, talvolta assolutamente sottovalutati e dati per poco o come ferro vecchio, utilizzando anche il moderno mezzo di Internet.

IL CAVALLO DI LEGNO. È dalla fine dell’Ottocento che lo strano mezzo battezzato subito “Cheval de bois” (cavallo di legno) si è diffuso. Pur suscitando l’interese dei parigini, si diffuse prima più come curiosità che come mezzo di trasporto vero e proprio, in quanto ingovernabile, perché privo di sterzo e quindi di guida. Nel giro di pochi anni, fu copiato da molti costruttori che lo trasformarono e abbellirono, sostituendo i rudimentali pezzi di legno con forme più raffinate, eleganti, in metallo tubolare. Gli fu trovato anche un nome serio: prima celerifero (dal latino celer = veloce e fero = porto) e poi, dopo la Rivoluzione Francese, velocifero. L’idea era venuta quattro secoli prima anche al genio universale di Leonardo da Vinci, che nel 1493 schizzò sul retro del foglio 133v del Codice Atlantico un veicolo molto simile alla moderna BICICLETTA. Potrebbe anche essere uno scherzo del tipo delle teste di Modigliani, ma fino a quando non si negherà l’autenticità del disegno, questo sembra essere il primo esempio grafico del mezzo di locomozione spinto, come motore, dalla forza delle gambe.

ARRIVANO MANUBRIO E PEDALI. Naturalmente, per diventare la BICICLETTA come la conosciamo oggi, aveva bisogno di alcuni accessori indispensabili: il manubrio per poterla guidare, i pedali, anche se montati, prima, sulla ruota anteriore, un sellino in pelle su cui sedersi, il parafango sulla ruota posteriore, il contachilometri sul manubrio e una costruzione di tubi di metallo, quindi di peso relativamente minore rispetto al primitivo veicolo di legno massiccio. In Italia comparve per la prima volta a Milano nel 1819. Per cercare di rendere più rapido il velocipede i costruttori aumentarono le dimensioni della ruota anteriore (di solito da 90 a 150 cm di diametro), in modo da coprire una distanza maggiore ad ogni giro dei pedali. Era nato il “biciclo” che in un certo momento della sua storia è stato chiamato dagli inglesi “boneshakers” (letteralmente scuotiossa).

LA DRAISINA. Il barone tedesco Karl von Drais studiò un modello perfezionato che comparve in Baviera nel 1818-20. La Draisina, il nuovo veicolo, così chiamato dai francesi, mentre gli inglesi lo avevano denominato Hobby horse (cavallo da divertimento).

La trasmissione a catena, nota già al tempo di Leonardo, fu però applicata ad un veicolo a due ruote solo nel 1868 dall’orologiaio parigino A. Guilmet, che applicò il congegno già esistente negli orologi, che egli manipolava per professione, quotidianamente.

IL PRIMO PNEUMATICO. Nel 1885 un italiano, fondatore della famosa omonima ditta, Edoardo Bianchi, realizzò il primo “bicicletto” con trasmissione a catena e passò dal telaio a croce o trave al telaio a trapezio o “diamante”. Nel 1888 lo scozzese G.J. Boyd Dunlop, veterinario di professione, per eliminare i contraccolpi che subiva il triciclo del figlio, inchiodò nei cerchi dei tubi di gomma vulcanizzata gonfiati a bassa pressione con una siringa. Nacque così il primo pneumatico.