

All'inizio fu "draisina" Sono passati 200 anni

Bormio festeggia il compleanno della bicicletta con il patron del Museo dei velocipedi di Soresina

■ "Giovedì 12 giugno 1817. Secondo testimoni degni di fede, il signor barone Carl von Drais, su una nuova macchina, ha percorso la strada da Mannheim a Schwetzingen e ritorno in un'ora. L'inventore ha fatto con la stessa macchina la strada da Gernsbach a Baden, passando per la montagna, in un'ora".

Il Corriere del dipartimento del Baso Reno, sul numero d'agosto del 1817, annunciava così la invenzione della draisina, di fatto la prima bicicletta.

A duecento anni esatti da quel battesimo, Bormio, che dal turismo cicloamatoriale sta ottenendo in questi ultimi anni grandissime soddisfazioni, rende omaggio alla due ruote con una conferenza curiosa. Lunedì (ore 21), sarà ospite del Museo Civico Alfredo Azzini, fondatore - insieme al figlio Carlo - del Museo dei velocipedi di Soresina, un tempio sacro per gli appassionati dove sono raccolti e restaurati i pezzi che hanno scritto la storia del ciclismo amatoriale e sportivo. Attraverso immagini dei cimeli della sua collezione e fatti curiosi spiegati dalle pagine dei giornali d'epoca, il dottor Azzini, che è anche un abituale frequentatore dell'alta valle, condurrà gli ascoltatori in una curiosa pedalata nel tempo. L'abbiamo intervistato per qualche anticipazione.

Dunque, il prototipo della nostra bicicletta lo dobbiamo al barone Von Drais?

«È così. Il barone, che era un fisico e botanico, era molto interessato anche alle applicazioni pratiche. Molte furono le sue richieste di brevetto soprattutto per quanto riguardava la locomozione: dal sottomarino, al periscopio ad un battello per risalire la corrente, ma gli furono sempre rifiutate perché non costituivano novità. Il 21 agosto 1817 invece Carl Von Drais inoltrò, questa volta con successo, la domanda del brevetto della "macchina per correre", che poi prenderà il nome di velocipede o draisina».

Com'era questa "nuova macchina"?

«L'invenzione di Von Drais consisteva praticamente in una trave orizzontale alla quale erano state applicate delle ruote a raggi di legno con la possibilità di far sterzare il carro anteriore al fine di dare la direzionalità al mezzo. È probabile che il barone abbia preso ispirazione da un gioco allora in voga che era costituito dal modello di un animale, solitamente un cavallo, costruito in cartapesta sopra una trave portante munita di ruote fisse».

La draisina ebbe successo sul mercato?

«Solo in un primo momento. Si pensi che già il 17 febbraio dell'anno dopo, a Parigi - dove Von Drais aveva esportato la sua invenzione - si tenne una gara di "draisinnens" e nel Jardin de Luxembourg fu istituita la prima scuola per insegnare l'uso della due ruote. Ben presto i francesi, mal sopportando che l'idea era stata dei tedeschi, per spirito nazionalistico preferirono chiamare i nuovi mezzi velocipedi. Qualcuno di loro per altro sosteneva che la draisina derivasse dal cenerifero ideato a fine XVIII secolo dal



La draisina, di fatto la prima bicicletta, prende il nome dal barone von Drais



Un esemplare di mchaudière: compare la pedivella



Pierre Lallement sul velocipede che brevettò



Immagine d'epoca dal Museo dei velocipedi di Soresina

conte Sivrac di Parigi, un veicolo mancante dei pedali, dei freni e del sistema di sterzo direzionale, che era costituito di un'asse di legno che collegava due forcelle e due ruote poste alle loro estremità. Tornando alla domanda, il successo della draisina non durò molto. Ben poco poté infatti fare Carl von Drais per impedire le imitazioni, che fiorirono soprattutto sul mercato inglese».

Quale fu la seconda tappa evolutiva della bicicletta?

«L'invenzione della pedivella, sulla paternità della quale c'è un autentico giallo irrisolto. È certamente il fabbro parigino Pierre Michaux, nel 1863, a brevettare dopo averla applicata ad una draisina che gli era stata portata in officina per delle riparazioni, ma resta il dubbio se l'idea fosse sua o del suo dipendente Pierre Lallement. Quest'ultimo, originario di Nancy, emigrò in America dove nel 1863 brevettò un velocipede sicuramente munito di leve alla ruota anteriore che ne permettevano l'utilizzo senza appoggiare i piedi a terra».

Della storia delle origini, ci racconta qualche aneddoto curioso?

«Vi propongo la storia affascinante ma non molto nota di Luigi Masetti, un globetrotter ante litteram. Siamo nel 1833, l'anno in cui a Milano, dopo un infuocato dibattito, la circolazione dei velocipedi - sino ad allora ritenuta pericolosa - fu consentita fuori dalla cerchia dei Navigli previo pagamento di una tassa, e che alla regina Margherita viene regalato un biciclo realizzato da un tale Edoardo Bianchi. Luigi Masetti, un intraprendente ventottenne di Trecenta (Rovigo), scrive al direttore del Corriere della Sera Eugenio Torelli Viollier: «Signor

Direttore, in seguito alla gara velocipedica Torino-Milano, dove ebbi la fortuna di arrivare terzo (...) quest'anno avevo ideato per le mie prossime vacanze la gita in velocipede da Milano a Chicago e ritorno, ma c'è di mezzo il mare. Ed ecco il gran problema... datemi un biglietto da 500 lire o prosciugatemi il mare; ed io vi farò vedere l'utilità pratica del biciclo con l'andata e ritorno in due mesi circa da Milano alla grande Esposizione mondiale di Chicago». Il direttore Torelli Viollier immediatamente rispose: «Ci piacciono le imprese condite d'audacia e di bizzarria. Accettiamo». Con il biciclo a gomme piene, battezzato Eolo, e abbigliamento ridotto al minimo, Masetti partì il 13 luglio da Milano alla volta del Sempione e quindi di Basilea, Francoforte, Calais, Londra, Southampton, New York, Cascate del Niagara, Chicago. Durante il Viaggiassimo (come lo ribattezzò il Corsera) fu ospite delle comunità italiane delle metropoli, mentre nei trasferimenti da una città all'altra si accontentava di soggiornare in centri minori o spesso in campagna presso i contadini che ricompensava dell'ospitalità con concerti di ocarina. Giunto a Chicago il suo velocipede gli venne letteralmente sequestrato dalla comunità italiana che lo espose nel padiglione Italia mentre gli americani gli regalarono una bicicletta Rambler con ruote pneumatiche. Il Corriere della Sera intanto pubblicava i suoi report sul numero del lunedì, ciò gli procurò una notorietà notevole tant'è che al ritorno a Milano, avvenuto il 19 novembre, fu accolto da un tripudio di gente».

Quali sono i pezzi forti della sua

collezione a Soresina?

«Oggi sono 180 i pezzi esposti, quelli di maggior valore storico sono alcune mchaudière tra cui un rarissimo triciclo, la grand bi ed alcuni tricicli tra cui un Rotary ed uno Starley della fine degli anni '90 dell'800, una Bianchi mod B del 1888, una rarissima Vitrix con telaio in acciaio armonico, alcune vecchie bici da lavoro e i modelli più suggestivi delle bici da corsa (dalla De Dion Bouton da pista del 1898, sino alle Cinelli B e SC della metà degli anni '50) ed alcuni che hanno fatto il giro d'Italia prima della guerra. Ma anche l'intera produzione dei modelli da corsa della casa Bianchi dal 1921 al 1956 ed infine due rarissime Dei da pista costruite nel 1928 e 1932. Poi abbiamo un monumentale modello della prima draisina, ricostruita basandosi sul brevetto originale depositato dal barone tedesco. La nostra collezione si ferma agli anni 40 del '900 per le bici da turismo ed agli anni '50 per quelle da corsa. Abbiamo scelto di rappresentare infatti solo la storia del primo grande periodo della bicicletta, oggi lo si chiama il periodo eroico, nel quale essa costituiva il veicolo di locomozione individuale per eccellenza, a cui spesso erano legate anche le sorti lavorative di una persona (si pensi ad esempio al dramma del film Ladri di biciclette di De Sica del '48). Dall'inizio degli anni '50 la bicicletta venne invece piano piano sostituita dai mezzi a motore, dai primi motorini a rullo, dai primi scooter e dalle utilitarie. In questo periodo iniziale della motorizzazione, perso il suo primato di principale mezzo di trasporto, la bici sembrerà anzi cadere nell'oblio e vivrà di fatto solo nelle epiche imprese

agonistiche di Bartali e Coppi. Per alcuni decenni anche i miglioramenti tecnologici apportati saranno pochissimi. Poi improvvisamente, all'inizio degli anni '90, la due ruote risorgerà come mountain bike, ma questa è un'altra storia».

Quale futuro immagina per le due ruote?

«La bici ha avuto, oltre alle trasformazioni tecnologiche, anche delle metamorfosi ideologiche passando da veicolo per dandy ottocenteschi a mezzo per i signori, da strumento per epiche imprese a mezzo di lavoro, oggi direi che la sua valedenza principale, a parte quella sportiva, è quella ecologica. La bicicletta è verde anche quando è colorata di rosso tant'è che nell'iconografia pubblicitaria viene sempre più associata all'aspetto ecologico, in contrapposizione all'auto - l'inquinatrice per eccellenza, anche se non è sempre vero. Proprio per questo e per le grandi potenzialità di sviluppo che offre oggi la tecnologia - pensiamo alle bici a pedalata assistita, ai micromotori etc - credo che siano solo agli inizi di un nuovo ciclo che vedrà la bici riprendersi il ruolo di veicolo d'utilità giornaliera, soprattutto nelle grandi città».

Qual è, secondo lei, il segreto del fascino intramontabile della bicicletta?

«Come dice l'antropologo moderno Mark Auge, grande estimatore della bicicletta ed affezionato visitatore del nostro museo, la bicicletta ha il pregio di "livellare" le persone, quando si è in bici si è tutti uguali... e tutti devono pedalare. Ecco credo che questo sia il grande fascino e l'essenza stessa della bici».

Daniela Valzer