

MANUALE DEL PERFETTO CICLISTA

Guida universale alla bicicletta:
come sceglierla, curarla, usarla,
e soprattutto amarla



EBEN WEISS

★ AKA **BIKE SNOB** ★

MANUALE DEL PERFETTO CICLISTA

Guida universale alla bicicletta:
come sceglierla, curarla, usarla,
e soprattutto amarla

EBEN WEISS

★ AKA **BIKE SNOB** ★

Proprietà letteraria riservata

© Eben Weiss 2016

This edition published by arrangement with Black Dog & Leventhal, New York, New York, USA. All rights reserved.

© 2017 Rizzoli Libri S.p.A. / BUR Rizzoli

ISBN 978-88-17-09594-5

Titolo originale dell'opera:

The Ultimate Bicycle Owner's Manual. The Universal Guide to Bikes, Riding, and Everything for Beginner and Seasoned Cyclists

Traduzione di Alessandra Orcese

Consulenza tecnica di Davide Campo

Prima edizione BUR settembre 2017

Illustrazioni: Alex Merto e Eric Ku

Interior design: Elizabeth Van Itallie

Realizzazione editoriale: Librofficina

Seguici su:

Twitter: @BUR_Rizzoli

www.bur.eu

Facebook: /RizzoliLibri

MANUALE DEL PERFETTO CICLISTA

A chiunque stia per scoprire la gioia,
la bellezza e la praticità di andare in bicicletta.



Sommario

<i>Capitolo 1:</i> Procurarsi una bici.	9
<i>Capitolo 2:</i> Conoscere la bici.	66
<i>Capitolo 3:</i> Proteggere e prendersi cura della bici.	105
<i>Capitolo 4:</i> Finalmente in sella!	123
<i>Capitolo 5:</i> Il tuo posto nella società	173
<i>Capitolo 6:</i> Sottoculture ciclistiche.	183
<i>Capitolo 7:</i> Convivere con gli automobilisti	191
<i>Capitolo 8:</i> In gara con la bici.	203
<i>Capitolo 9:</i> In bici con i bambini	215
<i>Capitolo 10:</i> Cosa riserva il futuro	229
Indice analitico	237

PROCURARSI UNA BICI

E così hai deciso di prenderti una bicicletta. Congratulazioni! Se ti senti confuso e sopraffatto dalla vastità sconcertante del mercato delle due ruote non preoccuparti, perché ammettere che hai bisogno di aiuto è il primo passo per diventare un ciclista. Prima di andare oltre, ti sarà utile avere qualche cognizione di base sulla storia della bici.

IN PRINCIPIO

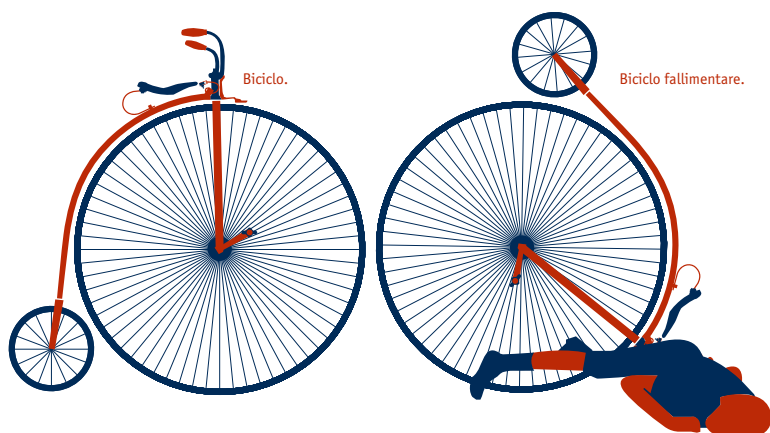
Negli anni Settanta del Diciannovesimo secolo comprare una bicicletta era facile: bastava andare all'Antica Bottega del Velocipede, scegliere un bel biciclo – in inglese «*penny farthing*» per analogia fra le dimensioni delle due ruote e quelle delle due monete: il penny e il farthing, del valore di un quarto di penny e quindi molto più piccolo – e farsi un tuffo di testa in un mucchio di letame di cavallo sulla via di casa. Andata. L'acquisto era la parte semplice. Quella difficile era andarci, su quel trabiccolo. Primo, per partire dovevi spingere la bici da dietro. Secondo, ti ci dovevi arrampicare sopra mentre era già in corsa, un po' come saltare sul tetto di un maggiolone Volkswagen in movimento. Una volta in cima ci dovevi rimanere, cosa non semplice visto che, in pratica, ci si ritrovava seduti sopra una ruota gigante.

Una bella impresa, stare ritti su una bici con il centro di gravità al terzo piano! Se poi riuscivi a salirci e portarla con successo, dovevi affrontare la ridiscesa al termine del giretto.

Una bella fatica, giusto? Ma perché la ruota anteriore era così enorme?

Perché il biciclo si muoveva grazie a una «trazione diretta», cioè con i pedali e le pedivelle attaccati direttamente alla ruota anteriore. Di conseguenza, era il diametro della ruota a determinare quanto veloce e lontano si sarebbe spinta la bicicletta: con una ruota piccola sarebbe stato necessario pedalare come folli per qualsiasi spostamento (basta pensare a quanto ci si impiegherebbe a percorrere un paio di chilometri con un triciclo). Per questa ragione la ruota anteriore era gigantesca fino al ridicolo.

Ciononostante, la gente andò fuori di testa per il biciclo e il mondo sperimentò il primo boom della bici.



Poi, ci furono due grosse novità.

Le due grosse novità

1. Nel 1885 John Kemp Starley cominciò a fabbricare una bicicletta a trazione posteriore con trasmissione a catena, con ruote più o meno simmetriche.

2. Nel 1889 John Boyd Dunlop fondò l'omonima società produttrice di pneumatici, la Dunlop Pneumatic Tire Company.

Ruote grandi uguali? Gomme piene d'aria? Fu questo il momento d'oro della bicicletta: dotarla di trasmissione a catena significava non dover più modificare il diametro della ruota per ottimizzare il vantaggio meccanico del sistema. Per contro, il *rapporto di trasmissione* era determinato dalle dimensioni di corona e pignoni, montati sul mozzo della ruota posteriore. Detto fatto: una bicicletta a trazione posteriore progettata per la comodità del ciclista. La bici di Starley, con il suo telaio a diamante e due ruote simmetriche, era di gran lunga più stabile di un biciclo e si poteva inforcare e portare molto più facilmente. Pedalare su una bicicletta con ruote uguali e gomme ad aria era una prospettiva ben più allettante che rimbalzare su e giù lungo strade cosparse di letame dall'alto di solidi copertoni. Ed era anche parecchio più sicuro, per la semplice ragione che era molto meno probabile cadere. Così il nuovo prodotto fu messo sul mercato con il nome di «bicicletta di sicurezza». Entro la fine del Diciannovesimo secolo quasi tutte le biciclette erano «di sicurezza» a trazione posteriore su copertoni ad aria. Il mezzo divenne così popolare che le città cominciarono a pavimentare le strade in macadam.

Perciò è merito proprio della bicicletta se le strade sono asfaltate e, la prossima volta che un autista impaziente ti dirà che «le strade sono per le auto», ricordagli che dovrebbero ringraziare proprio te e le due ruote per il fondo asfaltato su cui stanno guidando.

OGGI

Ora che siamo ben oltre l'inizio del Ventunesimo secolo, eccoci qui alla ricerca di una bicicletta. La buona notizia è che non è cambiato molto dopo la svolta epocale del secolo scorso: usiamo ancora (perlopiù) bici con telaio a diamante e copertoni ad aria. (È vero, esistono bici reclinate, o *recumbent*, e altre rivisitazioni della bicicletta verti-