



ARTIGIANO ITALIANO, ACCENTO AMERICANO CRISP TITANIUM

Un vis à vis con Crisp il più "titanico"
telaista in circolazione

testo e foto di Guido P. Rubino







Odore di metallo bruciato, anzi no, tagliato e fresato. Nelle colline dell'aretino: Castiglion Fiorentino, precisamente.

L'insegna è quasi nascosta tra le foglie. Pure impostando il navigatore satellitare si rischia di non vederla. Nell'ultimo tratto conviene il passo del ciclista più che del motore.

«Ma se vuoi le coordinate te le mando io, che su Google hanno fatto un po' di casino.»

L'italiano di Darren sa un po' di toscano ma ha il marchio indelebile dell'americano.

Darren Mark Crisp, da Houston, Texas, ciclista per sport, telaista per passione, toscano per amore.

La prima volta che venne in Italia era per seguire un programma di studio. E fu amore a prima vista, o quasi. E non solo per l'Italia, anche per Sorana, la donna con cui ha deciso di vivere e con cui ha fatto due splendide figlie, Matilde, sette anni, e Mila, tre.

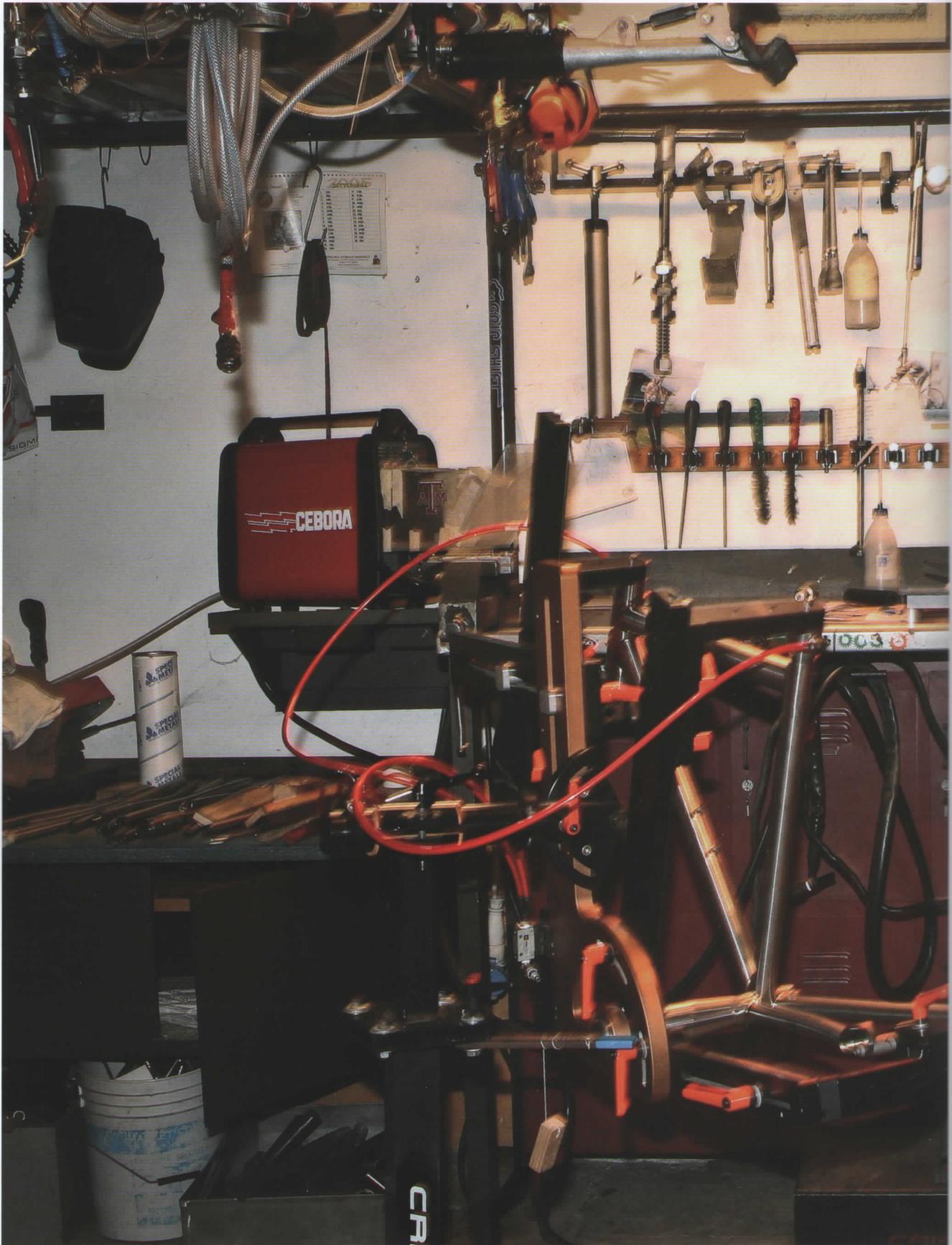
United Bicycle Institute, Oregon. Lavorare il titanio è cosa seria, a saldarlo non c'è da scherzare. Un lavoro fatto male può aprirsi di colpo e in velocità, senza più la bici sotto, non è bello: vai giù come un sacco di patate, ovunque ti trovi.

Darren ha studiato nella sua America, poi ha accumulato tanta esperienza di lavoro da non poter sbagliare più. Ora salda solo titanio ma l'inizio, quasi d'obbligo, è stato con l'acciaio. A testimoniare c'è una bicicletta appesa, una delle prime.

Poi la scelta a senso unico: «Non posso lavorare l'acciaio dove saldo anche il titanio. L'atmosfera ne risentirebbe e sarebbe un rischio per la purezza delle saldature. Vedi – indica un telaio in maschera di saldatura –, guarda il cordone com'è uniforme, tutto dello stesso colore. Guai se si vedessero dei colori diversi, vorrebbe dire che la saldatura è sporca, che l'aria non era pulita intorno».

Di telai in acciaio, Crisp, ne ha saldati fino al 2001. Poi è passato al titanio. E intanto studiava e lavorava diventando esperto in saldatura tanto da far gola a più di un marchio importante.

Lavora da solo nel suo laboratorio ricavato sotto casa. E da solo ce la fa a malapena a soddisfare gli ordini che gli arrivano. Potrebbe allargarsi, in effetti, ma lui preferisce così. «Non sono bravo a insegnare, perdo la pazienza – spiega con la sua flemma che giurerebbe inalterabile –, Se prendessi qualcuno a lavorare con me ci metterei



troppo tempo a spiegargli come faccio le cose io. Preferisco così, e ho la garanzia che ogni telaio venga fuori perfettamente».

Su misura, che altro?

Realizzando tutti i telai a mano viene da sé che siano fatti su misura, tutti quanti. E non importa che si tratti di telai da corsa, da mountain bike oppure per biciclette da turismo e città (sì, fa pure quelle). Darren piega il titanio alle sue idee, che sia per realizzare un tubo particolare, oppure seguire le invenzioni di Michele Leonardi, altro creativo del settore, esperto di forcelle ammortizzate, con cui spesso realizza lavori a quattro mani. Ma certamente tutto parte dal taglio dei tubi che deve essere eseguito alla perfezione.

«La saldatura deve servire a unire due parti che combacino perfettamente, altrimenti sarebbero guai». La geometria del telaio inizia proprio dal taglio delle tubazioni e non solo per quanto riguarda le lunghezze. Anche gli angoli vengono definiti al momento della fresatura.

Quasi tutto on line

Crisp è un artigiano particolare. Pure realizzando telai solo su misura, a volte, i suoi clienti non li vede nemmeno. Lavora via internet con chi non può andare a trovarlo in Toscana. Oppure al telefono. E non sono pochi visto che molti clienti non sono italiani.

«Con qualcuno sono arrivato a scambiarmi fino a duecento email per arrivare a definire la misura giusta e, vuoi saperlo? Non c'è nessuno che non sia rimasto soddisfatto». L'esperienza conta senz'altro, ma Darren si è fatto fare un programma per la gestione delle misure che lo aiuta nell'approccio con il cliente. Lui, poi, sa cosa chiedere per capire esattamente le esigenze di ciascuno. Dal modo di pedalare all'utilizzo. Quando inizia a tagliare i tubi, a metterli in maschera e a saldare di dubbi ne restano ben pochi. E si dissolveranno strada facendo.

Per aiutarsi ha preparato un questionario da mandare ai clienti. Serve per il primo approccio, ma già da lì i dati che ricava sono significativi. Poi, man mano che la lavorazione procede, il contatto col cliente è continuo. Finisce solo quando gli arriva il telaio a casa.

L'importante è però non avere fretta. Realizzare un telaio di questo tipo è un lavoro che richiede tempo e la fretta non è amica. «D'altra parte, ti assicuro – prosegue – che anche i clienti più impazienti alla fine sono stati contenti di aver aspettato. Si rendono conto che ne è valsa la pena».

Nelle pagine di apertura: Darren Crisp al bancone della sua officina, e, a seguire, un telaio Crisp con un attacco manubrio "personalizzato Ichnusa".

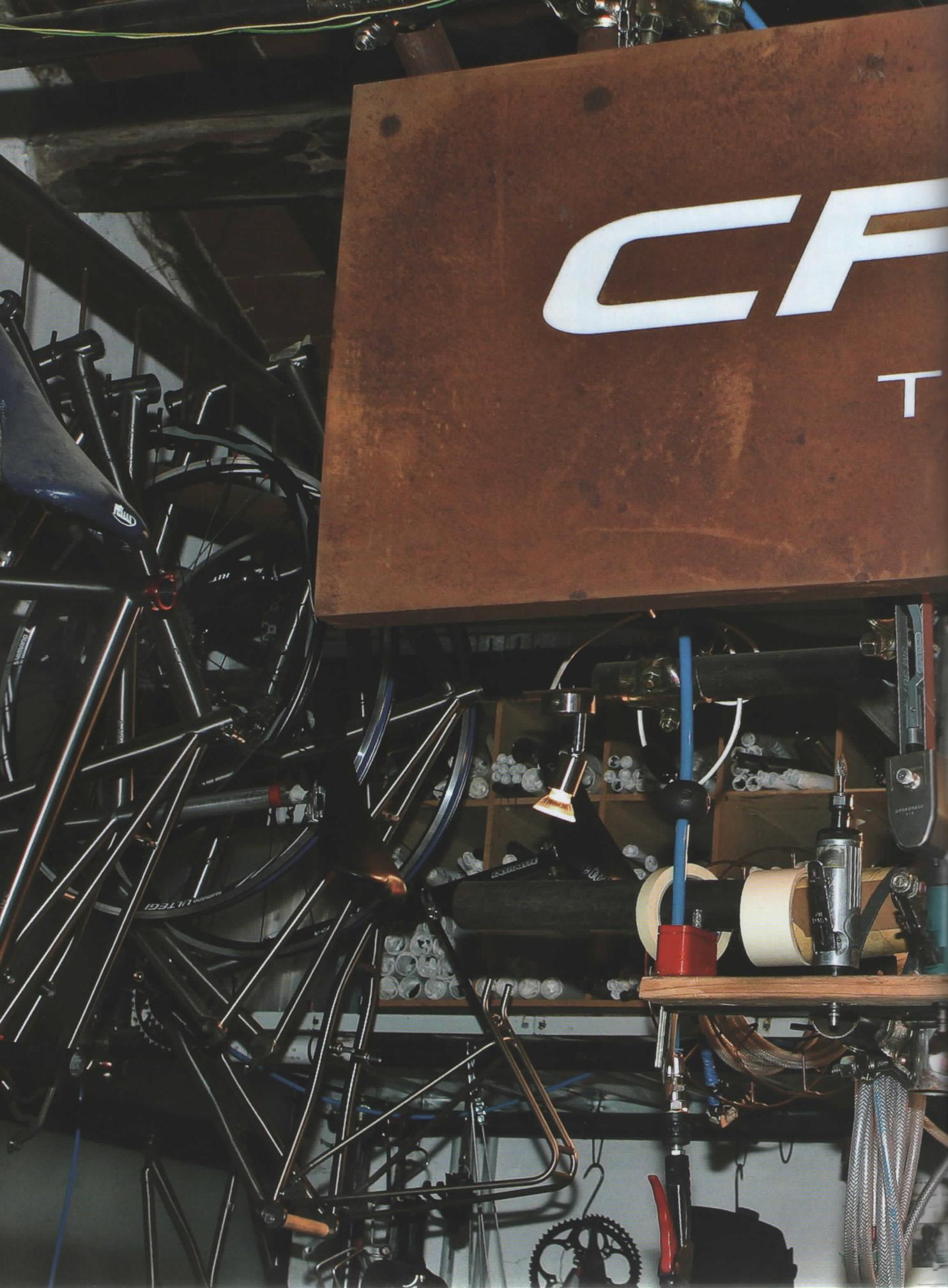
A fianco: maschera di saldatura.

Qui sotto: forcellino posteriore con regolazione della tensione di catena.



CF

T



CRISP

TITANIUM



CRISP CYCLE GROUP DI DARREN MARK CRISP
Premiazione per l'Ingegneria

PREMIAZIONE CONCORSO NUOVE IDEE - NUOVE IMPRESE
CRISP RACING TITANIUM
Darren Mark Crisp

☞ **Prima rispondo alle email, un giorno lo dedico all'amministrazione, e poi via a saldare. Altrimenti non ce la faccio a tenere il passo dei 40 telai l'anno che riesco a produrre. Ma non chiedetemene di più.**

Materiali

Quanto titanio c'è in giro? Cambiano le lavorazioni, i prezzi e anche le caratteristiche. Quello più duro e rigido, usato per fare biciclette, è il grado 5, con sei parti di alluminio e quattro di vanadio nella lega. Ma a Darren questo materiale non piace.

«Non va bene per fare i tubi. Tutte le biciclette fatte con questa lega non utilizzano tubi trafilati, ma risultanti da lamiere ripiegate e poi saldate. Lavorando così puoi fare bello il tubo fuori, ma dentro la saldatura rimane e il tubo non è liscio. Se lavori con spessori inferiori al millimetro non è il massimo secondo me». Via quindi di titanio grado 9 (3Al-2.5V) e quello più duro lo lascia, al limite, per le parti fresate, come il movimento centrale, i forcellini e così via.

«Alla fine un telaio realizzato da me – spiega Darren – arriva a pesare tra i 1.200 e i 1.500 grammi, ma con i componenti moderni possono essere più che sufficienti per costruire una bicicletta superleggera. E tanto meglio se si montano ruote leggere».

Ragionamenti difficili da contestare. A dispetto dell'aria da ragazzino i quarant'anni suonati di Crisp parlano di tanta esperienza. A cominciare da quella pedalata. Correva in bici, in mountain bike con la squadra Cannondale, come compagno di squadra aveva uno come Tinker Juarez. Per non perdere l'abitudine continua a pedalare anche oggi, tutte le mattine, prima di organizzarsi la giornata lavorativa.

«Prima rispondo alle email, un giorno lo dedico all'amministrazione, e poi via a saldare. Altrimenti non ce la faccio a tenere il passo dei 40 telai l'anno che riesco a produrre. Ma non chiedetemene di più».

Se volete conoscerlo, Darren Mark Crisp, lo potrete trovare alle fiere. Quella di Padova, per lui, è ormai un appuntamento fisso. Tra una scaglia di parmigiano e una birra americana ve ne potrà raccontare molte. E magari spiegarvi perché quel telaio pieno di colori, nella sua testa, doveva essere solo blu. «Ma poi l'ho dato a Pegoretti per verniciarlo... e sai che lui fa sempre come gli pare». La gente si ferma a chiacchierare, chiede incuriosita dalle forme e dallo stile. In effetti gli ingredienti ci sono tutti. Crisp è un perfetto artigiano italiano. Se non fosse per quell'accento...