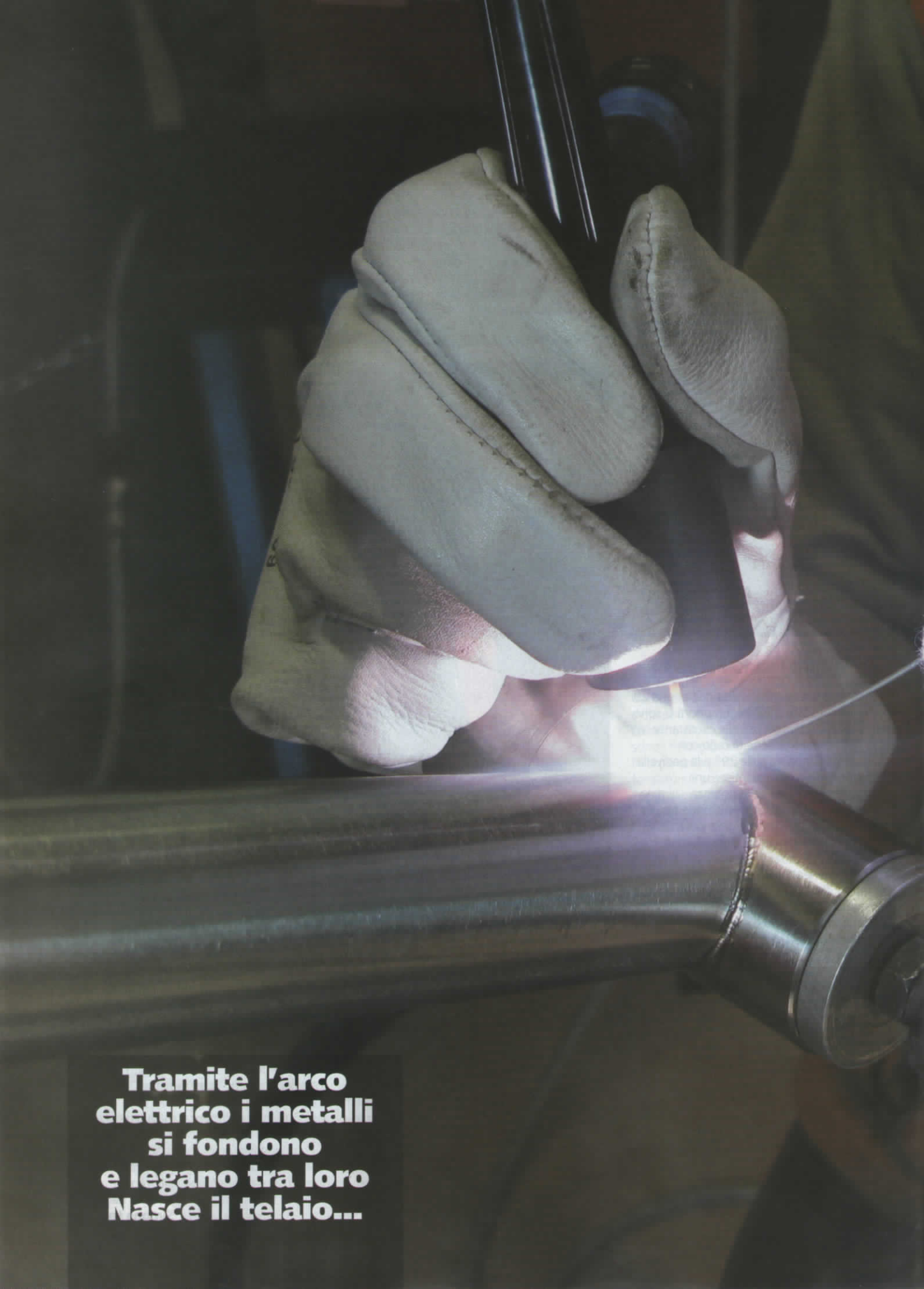




**Tramite l'arco
elettrico i metalli
si fondono
e legano tra loro
Nasce il telaio...**



Titanio tra Texas e Toscana

Torcia e tubi per le mani dello "yankee"

Arrivato in Italia per la sua laurea in architettura, Mark Darren Crisp aveva come sogno nel cassetto di costruire biciclette. Dopo aver affinato la tecnica sulla saldatura dei metalli in tutto il mondo, si mise in proprio in quel di Castiglion Fiorentino. Stile classico, grafiche sempre sobrie e una bella storia da raccontare. Quella di un appassionato di ciclismo innamorato del nostro Paese...

Dal nostro inviato **Mauro Cugola**

CASTIGLION FIORENTINO - La 29 pollici single speed è riposta dietro un angolo del laboratorio. Titanio, rigorosamente titanio con una geometria che, a detta del costruttore (e anche utilizzatore unico del mezzo) «è un po' sballata perché a costruirla adesso avrei cambiato sicuramente gli angoli e abbassato il baricentro». Ma risale a una manciata di anni fa, quando di ruote sovradimensionate in Italia nemmeno se ne parlava ma già in questo angolo della provincia di Arezzo un costruttore stuzzicava la fantasia di chi condivideva con lui i giri su sterrato. «Poi sono esplosi i nuovi standard, e adesso siamo già arrivati al punto in cui tutti mi ordinano delle hardtail da 27,5"». Parola di Mark Darren Crisp, texano di stanza in Toscana, costruttore di telai con una storia tutta da raccontare. Dove c'entra anche Prada, e un diavolo che l'ha consigliato per il meglio.

«Qui vicino c'è una facility dell'università Texas A&M, dove sono venuto ad effettuare uno stage per la mia laurea in architettura. Parliamo di 22 anni fa, e ancora ci collaboro. Mi occupavo di metalli e anni dopo uscì un progetto per arredare i negozi di Prada, che all'epoca era un marchio minore. L'approccio che avevo quel periodo però rispecchia ed ha formato il mio stile nel creare le cose».

- Che intendi?

- L'arredamento di quei punti vendita, in tutto il mondo, tende ad essere minimale perché non deve nascondere il prodotto. E questo tipo di aspetto estetico l'ho seguito anche quando creo telai. Cerco di esaltare l'insieme formato da uomo e bici, e non solo quest'ultima. Quell'esperienza mi è servita per costruire uno stile che volendo possiamo anche definire sobrio, e si trova anche nelle grafiche e in una certa minimalità delle mie creazioni, al contrario di alcuni orientamenti che antepongono una grafica "urlata" al valore della bici stesso.

- E poi, come è che sei diventato un costruttore di biciclette?

- In bici ci sono sempre andato, avevo un pickup della Ford dove caricavo l'occorrente e andavo a correre, partendo dal Mississippi. E' stata una costante della mia vita, e uno degli obiettivi che avevo era quello di costruire biciclette. Per i primissimi modelli mi sono rifatto ad un libro, di Richard Talbot, che parlava di come costruire biciclette con un'attrezzatura tutto sommato semplice. Non c'era Internet, non c'era la condivisione istantanea e globale di idee e metodologie e ci si doveva anche un po' arrangiare. Metti pure che sono rimasto stregato dall'Italia e dalla cultura della bici che c'è qui, mentre nel Sud degli Usa sono sempre visti con sospetto, per non dire acredine.

Si parte da zero dal singolo tubo

La reperibilità del materiale in Italia non è immediata. Crisp lo importa dalla California, tramite un'azienda che lavora su piccoli quantitativi, affidando poi a fornitori esterni lavorazioni particolari come una trafilatura specifica, che richiederebbero macchinari di precisione molto costosi. Il tocco artigianale sta nella saldatura e nel dettaglio, che rispetto ad una lavorazione industriale consente di seguire il progetto da zero e modificarlo anche nei particolari più piccoli e apparentemente insignificanti.



29.1mm (28.7)mm
APP. EDX E TO
mi

Un macchinario provvede al taglio quindi gli elementi sono rifiniti a lima manualmente

- Vero che ti hanno
anche buttato in terra?

- Sì, e non solo una volta. Quando tornai
in Italia iniziai a lavorare con questa società
che realizzava i negozi di Prada, dopo che

avevo anche collaborato con uno scultore.
Per lui di giorno realizzavo le sue opere, di
notte utilizzavo la sua attrezzatura per
realizzare le mie prime biciclette. Quindi, una
volta che iniziai a girare il mondo, capii che
non era proprio quello che volevo.
Guadagnavo bene, lavoravo, ma di fatto
realizzavo il sogno di un'altra persona.

- E cosa ti ispirò a fare questa scelta?

- Due cose. La prima ispirazione fu mio
fratello. Era un giocatore di baseball, venne



**Resistente, classico
sobrio. Il titanio
però piace ancor di
più a chi non vuole
passare inosservato**

scelto dai Chicago Cubs nel 1986 per giocare come professionista, ma non fece mai il suo esordio in grande lega per via di un infortunio proprio quando sembrava che ce l'avesse fatta. Dopo creò una sua società di prodotti farmaceutici, e vidi che vi si dedicava anima e corpo, pensando solamente al lavoro. L'altro fattore fu l'11 settembre...

- E cosa c'entra l'11 settembre?

- Per via della stretta ai permessi d'ingresso negli Usa il cantiere dove lavoravamo per

Prada di fatto chiuse per due mesi. Ne approfittai per frequentare nell'Oregon una scuola per saldatori specifica. Da lì, ritornato in Italia nel 2004, creai il marchio Crisp e cominciai a creare biciclette, quello che avevo sempre voluto fare».

Nella tana del lupo, insomma, in Italia dove tradizione e costruttori non mancavano di certo. Nel frattempo arriva il matrimonio con Sorana e due figlie. Ed anche il titanio, già testato in precedenti collaborazioni con Litespeed e Merlin,

Complice il college...

Mark Darren Crisp è originario del Texas, e si trasferì in Italia proprio a Castiglion Fiorentino, dove si trova il centro studi Santa Chiara della Texas A&M, il college dove ha studiato architettura. Nel nostro Paese ha imparato ad apprezzare l'arte, la cultura e lo stile, anche nel mondo della bici.

Costruire telai era il suo sogno nel cassetto, e lo ha concretizzato a metà degli anni 2000 quando mise in piedi la Crisp. Azienda a carattere artigianale, una cinquantina di telai l'anno prodotti e una lista di attesa di quindici mesi...

marchi per i quali curava le riparazioni. Ma il rapporto con gli Usa non è che si sia interrotto, anzi. «Per l'approvvigionamento sfrutto un contatto che ebbi proprio da Merlin. I tubi arrivano dalla California, una rete specializzata per piccole quantità. E ora ho anche sviluppato una mia rete personale, anche per trafilature e lavorazioni specifiche, seppur preferisco sempre quelli a spessore costante e di forma tonda, che non hanno punti di stress e sovraccarichi di forze».

- E quali sono le problematiche legate ad un tubo in titanio, quando gli si vuole dare una forma particolare?

- La forgiatura a freddo ha l'inconveniente che deve superare il limite di memoria elastica del materiale, il quale tende invece a riportarsi su quella originaria. Occorre calcolare la forma, gli angoli e anche conoscere bene il materiale con il quale si sta lavorando. Questo ha anche influenzato il mio modo di lavorare con i clienti. Poiché prima di arrivare alla decisione definitiva riguardo la propria bici spesso ci ripensano molte volte, lascio che "decantino" l'idea. E la lista d'attesa di circa un anno giova a tutto questo... Dopo qualche mese, quando riprendo in mano il loro progetto, spesso devo cambiare tutto, ma perlomeno non ho lavorato e modificato tubi a vuoto.

- E riguardo la saldatura?

- Io utilizzo tre passaggi. Dopo aver tagliato i tubi ed averli puliti alla perfezione esternamente, per togliere qualsiasi agente esterno, li "punto" sulla dima. Poi senza

bacchetta fondo insieme i due elementi, e solo alla fine applico il cordone. Questo mi consente di lavorare sempre a temperature basse, e ciò crea meno problemi alla struttura che altrimenti si altererebbe troppo».

Mentre parla, ecco che un movimento centrale viene unito al piantone. La sigillatura delle parti consente all'Argon, gas inerte, di saturare l'atmosfera spingendo via l'ossigeno dalla zona di saldatura evitando ossidazioni, molto poco gradite. Darren Crisp ha costruito da sé anche qualche elemento della sua torcia di saldatura, mentre alcune delle macchine che si trovano nel laboratorio (frese e trapani, ad esempio) sono stati acquistati su Ebay a prezzo stracciato. «Questa qui, la fresa, è costata 500 euro in Germania, e altri 600 per la consegna. Qui in Italia volevano 11.400 euro».

Una pressione sul pedale, simile a quello di un acceleratore, aumenta l'ampereaggio della torcia, si amplifica l'arco elettrico e a due



millimetri dal tubo l'estremità della bacchetta fonde, diventa liquida, si plasma con i tubi. Se è tutto okay si passa allo step successivo. Nel giro di due minuti i tubi sono uniti tra di loro. In maniera solidale. E' il primo pezzo di un telaio. Di che genere?

«Questo è da strada. Oggi però la quota di Mtb assorbe quasi la metà degli ordinativi, e viaggio su una cinquantina di progetti l'anno. Ho anche smesso di creare i componenti come gli attacchi manubrio, le curve o le forcelle rigide. Ci vuole praticamente lo stesso tempo di un telaio e sono realizzazioni difficili, che poi nemmeno caratterizzano la bicicletta. Invece una bici su misura, come la vuole il cliente, fornisce più soddisfazioni. A lui, ma anche a me, se è per questo».

Fuori il tempo è uggioso. E' un lunedì scandito dalle nuvole, da una nebbiolina tardo autunnale, e dalla musica di sottofondo. Prima jazz, poi rock and roll quando si è lavorato, infine qualcosa di più soft nel tardo pomeriggio. Tra casa e laboratorio ci sono gli ulivi, e nemmeno pochi, un microbirrifico per un goccio in compagnia. Sempre in autoproduzione. La filosofia americana del "do it yourself" esportata in Italia ha dato risultati mica tanto malvagi, soprattutto se si sposa con un Paese dove arte, cultura, stile di vita hanno un significato che va oltre la semplice parola.

Noi ci siamo abituati, ma chi viene dall'America ne rimane stupefatto. Conoscere tutto della propria bici, anche come, quando e perché è stata costruita, equivale di fatto all'amarla un po' di più.

Mauro Cugola

