

Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero **1** 2013

GENNAIO - GIUGNO

anno XXXII

ISSN 1723-168X
Spedizione in abb. p. - 70%
Filiale di Bologna (ex libero)
Prezzo € 5,00

**COSTRUIRE
IL PENSIERO
DEL FARE**
Giovanni Sedioli

**PER I "DINAMICI"
BAMBINI ITALIANI:
LA CICLOBALLA
GIORDANI
(1934-1950)**
Piero Pini



Per i “dinamici” bambini italiani: la Ciclobalilla Giordani (1934-1950)



PIERO PINI, collezionista ed esperto della produzione Giordani



DAL TRICICLO ALLA BICICLETTA PER BAMBINI

■ Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del secolo successivo i bambini delle classi agiate, nei corridoi delle loro spaziose abitazioni o nei giardini e nei viali all'esterno, avevano la possibilità di giocare con una varietà di tricicli di dimensioni crescenti, fino all'età di 12-14 anni. Il triciclo di grandi dimensioni presupponeva poi il passaggio alla bicicletta da adulti.

Si può datare agli anni immediatamente successivi alla grave crisi economica del 1929 la proposizione, da parte di alcune ditte costruttrici di “giochi sportivi” per l'infanzia, di vere e proprie biciclettoni. Erano difficili da utilizzare sulla ghiaia e lo sterrato, a fronte della tranquillità per i genitori ed il senso di libertà dei bimbi assicurato dal mezzo a tre ruote, pertanto veniva data la possibilità di applicarvi due ruotine stabilizzatrici laterali da togliere al momento opportuno.

Tra le prime, a realizzarle, va annoverata la Ditta Giordani di Bologna.

In precedenza, questa aveva già inserito in un “Catalogo provvisorio”, databile 1926-'28, una sua bicicletta denominata Baby, di misura unica per bambini di 5-8 anni, destinata ad essere – vi si leggeva – “il vero giocattolo di transizione tra il triciclo e la normale bicicletta”; si trattava infatti di una versione in miniatura dei modelli da adulti, con relativo tubo orizzontale.

Nel 1934, il 20 maggio, Raffaele Giordani depositava una domanda di brevetto per una bicicletta per bambini di nuova concezione denominata – con un'efficace scel-



Ciclobalilla n. 2, di dimensioni più grandi rispetto al modello n. 1, 1936 ca

ta commerciale legata ai tempi – Ciclobalilla, ottenendone la registrazione il 15 ottobre dello stesso anno. A dicembre già compariva nel Catalogo della Rinascente “Strenne Giocattoli Natale-Epifania”, con disegno e descrizione, al prezzo di lire 135.

IL LANCIO DELLA CICLOBALILLA

■ La Giordani, in un pieghevole promozionale, l'annunciava come “La più grande novità ciclistica del 1934” con questa descrizione:

“La Ciclobalilla Giordani serve per bambini dai 4 ai 10 anni. Il telaio ha una forma nuova ed è costruito in lamiera d'acciaio stampata, in un sol pezzo senza saldature il che esclude qualunque possibilità di rottura. La speciale forma di questo telaio fa la Ciclobalilla adattissima anche per bambine ed elimina il più grave inconveniente che avevano fino ad ora le biciclette per bambini: la pericolosità. Infatti nella Ciclobalilla Giordani ciò viene completamente evitato in quanto il bambino può ad ogni istante abbassarsi, mettere i piedi a terra senza il pericolo di inciampare in mezzo ai tubi del telaio. La Ciclobalilla Giordani è robustissima, leggera, semplice, maneggevole, poco ingombrante, facilmente trasportabile. Viene verniciata in nero ed a colori vivaci alla nitrocellulosa ed ha tutti i principali accessori nichelati. È munita di ruote robuste, del diametro di 32 cm provviste di gomme Pirelli dello spessore di 35 mm, due parafanghi, freno anteriore, campanello, copicatena, sellino di cuoio, scatto libero, movimenti a sfere temperati della massima scorrevolezza. Tutti i pezzi sono intercambiabili e si possono acquistare presso i principali rivenditori.”

Questa bicicletta ha contribuito sicuramente, con la sua grande diffusione ed il grande successo di vendite, alla progressiva e definitiva scomparsa dei tricicli in ferro, sia piccoli che, soprattutto, di grandi dimensioni. E con questa grande intuizione Giordani ha anche fatto sì che cambiasse il modo di giocare dei bambini.

La Ciclobalilla era per l'epoca una grande innovazione. Aveva pneumatici gonfiabili ed un rapporto di trasmissione che consentivano velocità elevate, routine che



Ciclobalilla n. 1 con side-car, 1936 ca

Nella pagina a fianco:

Illustrazione della Ciclobalilla presente sul Catalogo Rinascente 1934

Ciclobalilla nella prima configurazione con telaio a sezione quadrangolare, 1934-'35

Le immagini che illustrano l'articolo provengono dalla Collezione Piero e Pina Pini. Quelle al piede delle pagine 12-15 sono tratte da cataloghi e dépliant dell'Archivio della Famiglia Giordani



Ciclo Progresso con gomme piene e freno a tampone, 1936



Ciclobalilla Militare, 1936 ca

assicuravano la medesima stabilità del triciclo ed era, inoltre, munita di freno. Una volta tolti gli stabilizzatori laterali si trasformava magicamente in una vera e propria bicicletta "da grandi"! Negli anni Trenta, quindi, i bambini erano in grado di andare in bicicletta ben prima dei loro coetanei nei decenni precedenti.

I MODELLI PROPOSTI

■ La presenza della Ciclobalilla sui cataloghi dei giocattoli Giordani o su dépliant o pieghevoli dedicati è documentata dal 1934 al 1950, con numerosi modelli e modifiche delle caratteristiche o delle denominazioni. Ecco la successione:

CATALOGO/DÉPLIANT	ANNO	MODELLO
Catalogo, dépliant	1934	Ciclobalilla, Ciclobalilla con side-car
Catalogo, dépliant	1935	Ciclobalilla n. 1, n. 2, con side-car n. 1, con side-car n. 2; Militare, Ciclomitragliatrice, Ciclocarrello, Motocarrello
Catalogo, dépliant	1936	Economico (Cicloprogresso) n. 1, Normale n. 1; Lusso n. 1, n. 2, con side-car n. 1; Ciclo Progresso n. 1 (gomme piene o pneumatici), Ciclo con side-car n. 1; Ciclobalilla n. 1, n. 2 (gomme piene o pneumatici)
Catalogo	1938	Ciclo Vespa
?	1946 ?	? (Ciclobalilla con ruote a razze)
Catalogo	1950	Ciclobalilla

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

■ Dal punto di vista della lavorazione la tecnica impiegata era quella che, fin dalle origini, aveva contraddistinto la Giordani: semplicità costruttiva – ma in questo caso interpretata in modo geniale, per quanto riguarda il telaio – e lamiera stampata come principale materia prima. Una bicicletta giocattolo di elevata qualità con una linea caratterizzata da essenzialità e pulizia nelle forme, che tuttavia le conferivano un aspetto di grande resistenza in tutte le sue parti.

Nel corso degli anni la Ciclobalilla ha poi subito vari adeguamenti, proprio a partire dal telaio, per avere una maggiore resistenza e permettere all'Azienda di aumentare la produttività.

Il telaio era composto da elementi di lamiera stampata uniti tra loro con elettrosaldatura a rulli e per punti, così da ottenere una struttura a sezione quadrangolare. Nella parte anteriore era ricavato il canotto per l'inserimento delle "scatole" per le sfere del gruppo forcella-manubrio. Nel montante centrale che terminava con il supporto della sella era riportata la fascetta di serraggio fissata al telaio con puntatura elettrica. La parte posteriore era formata da un "forcellone" per il supporto della ruota. Nella convergenza dei tre elementi del telaio era ricavata la sede del movimento, sempre montato su sfere. Una zona circolare tronco-conica, nella sede del movimento dei pedali, consentiva di distanziare le scatole delle sfere fino alle pedivelle.

La struttura della forcella era molto semplice, a somiglianza delle biciclette da adulti in produzione in quel periodo, in particolar modo quelle della prestigiosa casa piemontese Maino. Realizzata con particolari ricavati da

lamiera stampata, era composta da un tubo centrale per l'introduzione in alto del manubrio e delle boccole dello sterzo, mentre la parte bassa era costituita da 3 elementi di lamiera stampata saldati al tubo. All'esterno di questi erano posti i 2 stampati laterali della forcella bloccati con la ribattitura dei 3 elementi. Dei fregi di lamiera stampata e nichelata coprivano le ricalcature esterne della lamiera dei 3 supporti del tubo.

Il manubrio era di tipo basso con leva del freno a bilanciere. Realizzato con un tubo di 17 mm di diametro, era interamente nichelato.

Per quanto riguarda il freno, il gruppo leva era fulcrato in un supporto a collare posto sul tubo verticale del manubrio, ed in asse con la forchetta del freno era posto un tirante di comando. Alzando la leva, si sollevava il tirante che sospingeva verso l'alto i pattini sulla forcella del freno ottenendo la frenata. Le manopole erano di celluloido nera, ma in seguito ne furono probabilmente utilizzate altre realizzate con un impasto di resina di colore variato o blu e rossiccio.

La sella era di cuoio prodotta dalla ditta CISA Bologna (ma erano state poi utilizzate anche quelle F.N. e S.E.V.), che all'inizio forniva anche l'attacco ed il relativo tubo.

Le ruote con cerchi di acciaio e pneumatici erano realizzate con mozzi fabbricati dalla Giordani con particolari ricavati da lamiera stampata. I cerchi di acciaio per pneumatici con camera d'aria avevano le forature per 20 raggi.

I mozzi erano con sfere e provvisti di ingrassatore (o oliatore), nichelati e marcati Giordani. Le scatole per le sfere erano trattate termicamente per indurire la superficie in modo da allungarne la durata.

Gli pneumatici erano stati prodotti in tante versioni, anche gonfiabili, e dimensioni, come anche i disegni del battistrada; le mescole utilizzate erano di colore nero e bianco.

I parafanghi avevano una sezione arrotondata 'a schiena d'asino', con supporti di profilato tondo di ferro nichelato, con dadi di fissaggio alle estremità. Agli inizi sul parafango posteriore era presente il logo Giordani.

I pedali erano in ferro, derivati dai tricicli, e la trasmissione era a catena. Le pedivelle erano di acciaio stampato, marcate Giordani, rifinite con nichelatura.

Sulla ruota posteriore erano montati i tendicatena; il paracatena di lamiera stampata era fissato anteriormente con una fascetta sul montante centrale del telaio e nella parte posteriore con una bietta oscillante fissata al perno della ruota posteriore.

VARIAZIONI SUL TEMA

■ Il successo di vendite della Ciclobalilla ed il gradimento degli acquirenti avevano spinto Raffaele Giordani a migliorarla in alcune parti già nei primi due anni di produzione e fino alla fine del decennio. Il manubrio aveva conservato la medesima forma ma era cambiato il sistema della leva del freno. Due decalcomanie con la scritta Ciclobalilla Giordani erano state poste sui lati del telaio per evidenziare modello e logo di fabbrica. Era stato realizzato un supporto per

Ciclobalilla n. 1 con parafango a schiena d'asino, 1936-'37



CICLOBALILLA - 1934

CICLOBALILLA CON SIDE-CAR - 1934

CICLOBALILLA - 1935, 1937, 1938

TIPO ECONOMICO (CICLOPROGRESSO) - 1936

TIPO NORMALE - 1936

TIPO LUSSO - 1936



Ciclobalilla n. 1 con parafranghi posteriore dipinto di bianco secondo le disposizioni emanate nel 1939



FOR THE 'DYNAMIC' ITALIAN CHILDREN: THE CICLOBALILLA BY GIORDANI (1934-1950)

The article resumes the industrial design and commercial planning of the famous Ciclobalilla, a special kind of bicycle for children produced by Giordani. The historical firm merchandized the new model as "the greatest innovation of 1934 as for bicycles". Ciclobalilla was equipped with brakes, inflatables tyres and removable small wheels; the particular kind of drive shaft also allowed high speeds.

la sella di cuoio Cisa, che poteva anche scorrere avanti ed indietro per essere adattata a bambini di differente statura. Dei particolari di lamiera stampata, con una piccola nervatura centrale di rinforzo, avevano sostituito i supporti dei parafranghi anteriore e posteriore. Altra variante, la retina di protezione per la gonna delle bambine, come nelle biciclette delle mamme.

In ottemperanza alla disposizione di sicurezza emanata nell'estate del 1939 le biciclette dovevano essere munite di fanale anteriore a luce gialla e gemma catarifrangente posteriore. Il parafranghi posteriore doveva avere una colorazione bianca.

Il telaio si era evoluto, la sezione quadrangolare era stata sostituita con una di nuovo disegno, a sezione sostanzialmente ellittica, con una serie di nervature lungo il telaio. Ciò ne aveva aumentato la resistenza e lo stampaggio con le nuove forme aveva comportato uno

snervamento inferiore della lamiera, evitando punti critici. Il canotto del manubrio era stato alzato di 15 mm, consentendo una più ampia regolazione in altezza del manubrio.

Le tre nervature di rinforzo, del montante anteriore, del montante della sella e del forcellone, erano state fatte confluire radialmente in una nervatura circolare, sempre nella zona del movimento. La parte terminale del forcellone era stata modificata per predisporre l'inserimento dei ruotini stabilizzatori.

Anche il manubrio era cambiato, allineandosi nella forma a quelli 'da turismo' delle biciclette da adulti; le manopole erano diventate parallele. Anche la forcella del freno era stata prodotta da lamiera stampata, mentre la precedente era uno stampato d'acciaio.

Le ruote da 12 e 16 pollici, a seconda del modello, avevano cerchi di acciaio e pneumatici, i pedali utilizzavano



Ciclobalilla n. 1 con parafranghi a pagoda e pneumatici Pirelli in gomma bianca, 1938 ca

Ciclobalilla con ruote in lamiera stampata a razze, seconda metà anni '40

gommini di piccole e medie dimensioni, si era semplificato il fissaggio del paracatena.

In catalogo c'era anche la Ciclobalilla in versione con scatto fisso, quindi priva di sistema frenante; inoltre erano disponibili anche vari accessori, come il campanello, la pompa in ebanite nera con scritta Giordani Balilla ed una borsa porta attrezzi.

Un'ulteriore rivisitazione della Ciclobalilla era avvenuta alla fine degli anni Trenta. Ecco le principali innovazioni: nel telaio, scomparsa della nervatura circolare mentre le altre tre non erano più collegate tra di loro; rinforzo del forcellone posteriore, nella parte alta, e dell'attacco ruota; parafranghi con un profilo biconcavo 'a pagoda'.

Le scelte autarchiche avevano inoltre imposto l'impiego di ruote con cerchi di legno per i quali occorrevano nipples più alti.

DECLINO DELLA CICLOBALILLA, NASCITA DEL CICLO GIORDANI

■ Come avvenuto per molte altre aziende anche la ripresa postbellica della Giordani, il cui stabilimento era stato pesantemente bombardato, aveva visto la proposizione di alcune novità accanto agli esemplari più significativi della produzione precedente. Tra di questi va annoverata anche la Ciclobalilla, che rimarrà disponibile fino al 1950. Ancora una volta erano state introdotte delle modifiche, la principale delle quali era costituita dalle ruote in lamiera stampata e puntata, come pure i cerchi a 5 razze.

Nel Catalogo Giordani 1951 la Ciclobalilla non era più presente. L'Azienda stava già progettando un nuovo prodotto, proposto l'anno successivo e denominato, nel dépliant che lo pubblicizzava, Ciclo Giordani brevettato.

TIPO LUSSO CON SIDE-CAR - 1936



CICLOBALILLA N. 2 - 1936



CICLO PROGRESSO N. 1 - 1936



CICLO PROGRESSO N. 1 CON PNEUMATICI - 1936



CICLO PROGRESSO N. 2 CON PNEUMATICI - 1936



CICLO VESPA - 1938

