TENDENZE

ITALIA CHE PEDALA

Aumentano le biciclette e la voglia di espandere i confini

STRADA

CONSIDERAZIONI

Come sta cambiando la bici da corsa? Ecco alcuni temi

MOUNTAINBIKE

MTB, CAMBIA PELLE?

Tante rivoluzioni nel fuori strada? Le trovate in fiera

DONNE IN BICI

NUOVE ESIGENZE

Telai dedicati e un mondo pazzesco di accessori

ACCESSORI · AZIENDE · SOLUZIONI · MECCANICA · RUOTE · TELAISTI · COMPONENTI
INIZIATIVE · TENDENZE · PERCORSI · TURISMO · ELETTRONCA · VIAGGIARE · MATERIALI
TRASMISSIONI · FRENI · STRADE CICLABILI · TECNOLOGIA · INNOVAZIONE · SICUREZZA

COSMO BIKE SHOW

INTERNATIONAL BIKE EXHIBITION

VERONA 11/14 settembre 2015

WWW.COSMOBIKESHOW.COM

IL SALONE DI VERONA

Con la nuova iniziativa CosmoBike Show, Fiera internazionale della Bicicletta in programma da venerdì 11 a lunedì 14 settembre 2015, Veronafiere, primo organizzatore diretto di rassegne in Italia e in Europa, conferma il proprio ruolo di motore dell'economia del territorio e del Paese, e nella promozione internazionale dei distretti produttivi di riferimento.
In un momento importante per il settore italiano del ciclo, in espansione sul mercato estero e riconosciuto nel mondo per lo stile che lo contraddistingue,
la Fiera di Verona lancia CosmoBike Show.

Una superficie di oltre trecentomila metri quadri: 152.000 coperti e 157.000 scoperti: ecco come si presenta la fiera di Verona che accoglie CosmoBike con le sue esposizioni e i percorsi di prova, compreso quello per mountain bike che verrà allestito tutto all'interno dell'area in posizione strategica della città e perfettamente collegata con il mondo.

È con questo biglietto da visita che CosmoBike Show si presenta al mondo e al mondo del ciclismo. Una fiera speciale e nuova, così come l'ha immaginata Paolo Coin, Project Manager dell'evento con il suo collaudato staff che è diventato la garanzia di un successo che già si preannuncia con centinaia di aziende partecipanti e tante iniziative. Non si tratta solo di un'esposizione di biciclette e accessori ma una manifestazione della cultura della bicicletta a 360 gradi, dove si parlerà di **tecnologia** e di **turismo**, di **strade ciclabili** e **città pedalabili** con lo sviluppo di iniziative che prevedano anche le bicicletta a pedalata assistita e con uno spazio dedicato alle StartUp e alle realtà artigiane che hanno fatto la fortuna della bicicletta in Italia.

Premi come **CosmoBike Tech Award** e **Italian Green Road Award** nascono proprio con l'intenzione di premiare e stimolare settori di cui l'Italia è un punto di riferimento: quelli della bicicletta e poi del turismo, ora sempre più declinato alla sostenibilità e, quindi, al pedalare.

La fiera diventa un motore per l'economia del settore, un punto di incontro non solo di domanda e di offerta, ma di idee e proposte che possono crescere insieme e trasformano l'idea della bicicletta in qualcosa di economicamente sostenibile e quindi con interessi che vanno al di là del settore stesso. La bicicletta diventa uno strumento e un mezzo e le sue leve sono quelle che possono

Il quartiere fieristico è imponente. A sinistra il "motore" di CosmoBIke Show: Denise Muraro, Paolo Coin, Patrizia Piu e Ivana Ruppi.

sollevare un mondo. E l'Italia è il più grande produttore europeo di biciclette con 1,7 milioni di pezzi esportati nel 2013.
Ecco cos'è la fiera di cui leggerete nelle prossime pagine con spunti tecnici su cosa si potrà osservare da vicino negli stand che popoleranno i padiglioni.
Con **CosmoBike Mobility** si pensa alla ciclabilità urbana ispirandosi al Paese che, per eccellenza, predilige l'uso della bicicletta: l'Olanda unico posto in cui ci sono più biciclette che abitanti).
Le novità tecniche la faranno da padrone, poi, a partire dal **CosmoBike Demo Day**, previsto per l'11 settembre, in cui si potranno toccare le novità messe a disposizione delle aziende e sfruttare un'occasione unica per provare e confrontare modelli da corsa, Mtb, oppure da città e tutte le sfumature intermedie che si sono a definite in questi anni, e discuterne con chi quelle biciclette le ha create e progettate.

Informazioni utili

Ingressi
Gli ingressi sono differenziati e gestiti con controllo informatico per ottimizzare i flussi d'entrata. Ai visitatori stranieri è riservato l'ingresso presso il Palazzo Uffici, a quelli nazionali sono riservate le reception agli ingressi Cangrande e San Zeno.

Servizi di viabilità e trasporti
Sul piazzale antistante l'ingresso Cangrande e in altri punti opportunamente segnalati durante le manifestazioni, è attivo il servizio bus navetta che collega Veronafiere alla stazione ferroviaria e all'aeroporto. Sempre presso il quartiere sono posizionati l'eliporto, il servizio di autonoleggio, la sede taxi, il check-in per l'aeroporto, gli uffici delle principali compagnie aeree italiane ed internazionali e l'ufficio con funzione di biglietteria e prenotazioni ferroviarie.

Parcheggi
Veronafiere dispone di una serie di grandi parcheggi facilmente accessibili sia per chi proviene dalla città che dall'autostrada, posizionati nelle immediate vicinanze degli ingressi al Quartiere Fieristico, come ad esempio:
• il Parcheggio Multipiano, in Viale dell'Industria, che può contenere 2.000 posti auto
• il Parcheggio Re Teodorico, anch'esso in Viale dell'Industria, con capacità 1.400 posti
• il nuovo Parcheggio P3 (all'ex Mercato Ortofrutticolo) in Viale del Lavoro, che può accogliere 2.000 mezzi
In aggiunta ai parcheggi posti attorno al Quartiere Fieristico, e organizzati secondo le necessità di manifestazione, Veronafiere ha a disposizione ulteriori spazi posti in prossimità delle uscite autostradali o tangenziali, spazi che permettono di raggiungere un totale di 12.300 posti auto.

Ristorazione
Presso il quartiere è presente un'ampia e diversificata offerta di ristorazione, dallo snack bar o self-service, a ristoranti e vip lounge.

Comunicazioni
Gli espositori possono disporre di un centralino riservato, apparati ADSL e impianti di trasmissione per la piena copertura cellulare. Oltre ai tradizionali mezzi di comunicazione (telefono e fax), l'Ente mette a disposizione servizi Web e videoconferenza.

Il quartiere fieristico di Veronafiere è dotato di una rete WiFi 802.11 a/g/n a 2,4GHz e 5Ghz con apparati e controller CISCO di nuovissima generazione. Tutti i padiglioni e centri servizi sono coperti da una rete WiFi capillare fruibile da espositori e visitatori.
Cablaggio dati
Il quartiere di Verona è interamente cablato dal 1996 con dorsali in fibra ottica, in tecnologia Ethernet con apparati switching a cablaggio strutturato, che raggiungono i principali padiglioni e Centro Servizi.

Condizionamento
Tutti i padiglioni espositivi e l'intera struttura congressuale di Veronafiere sono dotati di impianti di climatizzazione, la dotazione permette di esporre tutto l'anno.

Centro Servizi
Un insieme di servizi a supporto di espositori e visitatori: istituti bancari con copertura internazionale, uffici per il cambio, business meeting point e centro trasmissioni fax e fotocopie, ufficio postale, telefonico e servizi di pubblica utilità (edicola e tabacchi). Durante le manifestazioni a carattere internazionale i visitatori orientali possono usufruire dell'area preghiera.

Centro Stampa
Localizzato presso il Centroservizi delle Erbe tra i padiglioni 4 e 5, il nuovo Centro Stampa è attrezzato con postazioni Pc, Internet e posta elettronica, stampanti, fax e linee telefoniche. Completano la dotazione temporary offices, sale conferenze con servizio di interpretariato, sale riunioni e vip lounge. L'ingresso è riservato ai giornalisti accreditati.

Centro Congressi
13 sale per un totale di oltre 1600 posti. Un Auditorium di 600 posti e la possibilità di allestire sale congressuali con capacità superiori ai 2000 posti. Locali e spazi polifunzionali adatti e modulabili secondo le esigenze.

Pubblicazione a cura di Cyclinside.com - Testi e foto a cura di Guido P. Rubino e Simone Lanciotti
Le foto da pagina 3, 4 e 5 sono tratte dall'Archivio Veronafiere (tranne la foto a metà di pagina 4).
La foto di pag. 10 è di Ilario Biondi (Bettiniphoto).

LA BICICLETTA IN ITALIA VA SEMPRE DI PIÚ!

TENDENZE

Una fiera per scoprirne tutte le possibilità

Ve ne siete accorti? Le biciclette in Italia sono in aumento. Non si tratta solo di calcoli matematici di aziende che vendono più biciclette, almeno non è solo questo, anche se il dato delle vendite delle biciclette è certamente interessante per un mercato che non è mai troppo ricco e, anzi, spesso soffre.
A pedalare sempre di più, in Italia, è la cultura: l'idea che la bicicletta sia davvero qualcosa di possibile e utilizzabile. Qualcuno se ne accorge per necessità, altri per moda, altri ancora per il gusto di provare qualcosa di diverso oppure, semplicemente, scoprono il pedalare in palestra e poi si accorgono che all'aperto ha pure un altro gusto e può portare lontano.
Come avrete capito non stiamo parlando, per ora, di quelli che in bicicletta ci vanno per ottenere un risultato "agonistico". Quello è un mercato più specifico che pure beneficia di questa cultura che avanza. Non importa come si inizi a pedalare, l'importante è iniziare e continuare, esplorandone le diverse possibilità. Poi qualcuno scoprirà la voglia di misurarsi con gli altri, un passo successivo da auspicarsi e che ha sempre portato fortuna all'Italia che ha continuato a sfornare campioni di ciclismo in varie specialità anche quando la bicicletta non era poi così di moda.

Si pedala di più in città e i numeri delle vendite, dicevamo, non rispecchiano bene quello che succede per davvero. Molti hanno riscoperto la bicicletta lasciata in cantina, l'hanno sistemata e la usano per tragitti più o meno brevi. Tutto guadagno se l'alternativa, prima, erano l'automobile o uno scooter. Si fa del bene alla

propria salute e alla comunità. Pian piano se ne accorgono anche le amministrazioni che una bici al posto di un'auto non è una tassa in meno da incassare, ma un risparmio in più e un investimento sul futuro. E la bicicletta compare sempre di più in comunicazioni che cercano di avere impatto sul pubblico. Se la troviamo anche nelle pubblicità delle automobili vuol dire che davvero può andare anche da sola.

La bicicletta di città è anche la fissa. Una moda che, almeno nel nostro Paese, non ha avuto un riscontro di vendite importanti, la cultura della "fissa" vuole che la bicicletta sia di recupero, adattata da altro, almeno per quanto riguarda quelle usate per spostarsi in città. Non mancano nemmeno le opere d'arte però, quelle realizzate con l'ingegno e il gusto che contraddistinguono i marchi italiani. La bicicletta diventa stile, ricerca e moda. Pedala in città oppure fuori.

Poi ci sono le biciclette speciali, quelle a pedalata assistita e anche le pieghevoli. Modelli che permettono di spostarsi sfruttando un raggio più ampio dato dal motore, oppure dal poterle caricare velocemente sui mezzi pubblici senza chiedere permesso (le pieghevoli sono assimilate a un trolley).

Aumentano le iniziative ciclabili, qualcuno riesce anche a dimostrare che la bici e le città possono essere amiche senza correre pericoli.

Nella bicicletta che cresce, anche in Italia, un ruolo sempre più importante è giocato dalle donne. Quelle che fanno agonismo non devono più accontentarsi dei modelli maschili adattati e magari "solo" più piccoli. La bicicletta da donna è diversa per geometria e anche per accessori. Nelle prossime pagine parleremo anche di loro. Le donne hanno un occhio attento non solo per la tecnologia, sono molto esigenti e il mercato se n'è accorto considerandole chiaramente una possibilità importante.

Corsa e mountain bike sono sempre il riferimento tecnologico da cui prendere spunto per tutti gli altri modelli. La tecnologia cresce sempre di più e il 2016 diventa un anno decisivo per l'evoluzione della bicicletta da corsa che pure tende ad essere più tradizionalista. Le novità non mancano e altre se ne annunciano.

Nel fuoristrada si tirano le somme sulle misure delle ruote e anche sulle sezioni delle gomme. Intanto si annunciano, anche lì, rivoluzioni per quanto riguarda la trasmissione arrivando addirittura alla moltiplica singola che un senso può averlo eccome.

Perché attorno a quelle due ruote di bicicletta c'è così tanto da dire che si potrebbe scrivere un'enciclopedia di tecnica e anche di cultura.

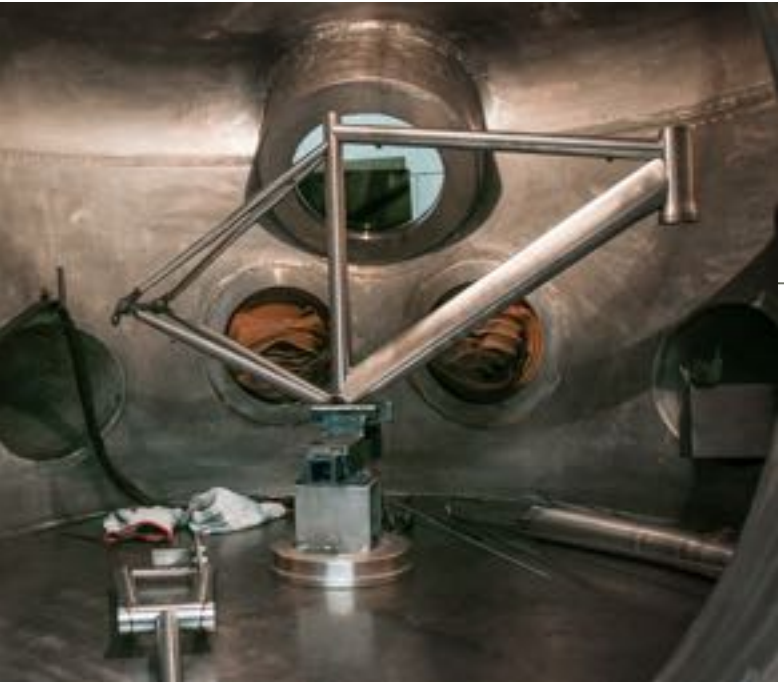
Oppure ci si può immergere dentro visitando una fiera come CosmoBike Show.

MATERIALI: È SEMPRE COMPOSITO, MA NON SOLO

STRADA

Anche acciaio e titanio hanno il loro spazio. Poi c'è l'alluminio.
Tra le biciclette colorate che si troveranno in fiera, molte saranno nell'inevitabile abito scuro della fibra di carbonio. Quello elegante dove si potranno distinguere chiaramente le singole fibre nel loro intreccio. Almeno quello più superficiale che è bello per forza, visto che è il primo biglietto da visita di un telaio super tecnologico.

Nella scorpacciata di fibra di carbonio di questi anni gli altri materiali sono sembrati definitivamente oscurati dall'efficacia del composito. Lavorando su laminazioni e tipologie di fibre, il carbonio può davvero raggiungere quasi qualsiasi caratteristica meccanica. Anche chi lo lavora partendo da tubi e da sezioni pre-stampate ormai ha raggiunto livelli di tenuta e robustezza che non fanno temere alcun problema. Se il lavoro è fatto a regola d'arte non ci sono fasciature e incollaggi che possano temere cedimenti.
Dalla sua, il carbonio ha anche che può essere facilmente modellato con forme fantasiose e compresso negli stampi che ne danno un aspetto unico che può essere un ottimo argomento per ingegneri e, perché no, anche per i responsabili del marketing. La facilità, ormai, anche della lavorazione nei grandi numeri (anche a prescindere dal costo iniziale di progettazione) ha fatto il resto. La fibra di carbonio si è rivelata e si



Una scorpacciata di materiali diversi e metodi di lavorazione. La fiera è anche scoprire come nascono le biciclette parlando con chi le fa.

rivela sempre più, un materiale ideale per costruire biciclette di alta e altissima gamma. Inevitabile che il grosso del mercato sia lì.

E gli altri materiali?

Predominio assoluto del composito quindi? Sì e no. I numeri parlano decisamente a suo favore, ma gli altri materiali hanno il loro spazio e non si tratta di nostalgie. Nemmeno per quanto riguarda l'acciaio dove pure una spinta in più viene da quel gusto vintage che ha fatto riscoprire come l'acciaio possa essere, invece, molto attuale. Dalle nuove leghe e lavorazioni, fino all'acciaio Inox, il materiale storico della bicicletta ha ancora da dire la sua. Le caratteristiche meccaniche rimangono eccezionali, il peso maggiore si può fare perdonare facilmente aggiungendo componentistica superleggera. Nel fermento artigianale che si sta riscoprendo in Italia (e diversi giovani vi si stanno dedicando), qualcuno si è anche rimesso a fare le forcelle in acciaio. Personalizzazione massima dove si può adattare il rake della alla geometria del telaio, riconquistando una personalizzazione che con il composito di è perduta quasi del tutto.

Discorso analogo per il titanio. Artigiani selezionati e bravissimi sono quelli che troverete in fiera per i vari materiali, carbonio compreso, perché anche la fibra può essere lavorata in maniera artigianale al di là delle produzioni industriali.L'alluminio, invece, sembra storicamente relegato alla parte più economica del mercato. Se è così spesso per motivi di gestione del catalogo di molte aziende, è vero, invece, che l'alluminio ha delle caratteristiche che ne possono fare un ottimo materiale per la costruzione di biciclette. A patto che la geometria venga pensata in base tenendo conto del materiale.
Per la mountain bike, ad esempio, è ancora ideale in determinati settori, così come la sua leggerezza può tornare utile per fare biciclette di media gamma e da turismo che siano robuste e non troppo costose. Tuttavia c'è anche chi sta provando (e ha provato nel recentissimo passato) a costruire anche telai top di gamma da corsa in lega di alluminio.
Il risultato è interessante, a testimonianza che questo materiale potrebbe ancora scrivere parecchia storia tecnica della bicicletta nella realizzazione dei materiali. Perché di accessori, in alluminio, ce n'è tantissimi. E per fortuna.

L'EVOLUZIONE INESORABILE DELLA TRASMISSIONE

STRADA

Tende all'elettronica, senza dimenticare il passato meccanico: fino a qualche anno fa andare in fiera a vedere le novità, per quanto riguarda le trasmissioni delle biciclette da corsa, significava scoprire se ci fosse nell'aria un aumento di pignoni sul pacco posteriore, oppure qualche soluzione per migliorare i sistemi di cambiata.

Valeva anche per la mountain bike, seppure non sempre con lo stesso allineamento della bicicletta da strada.

Oggi c'è un'evoluzione, che non esclude l'altra (comunque arrivata un po' al limite degli spazi, a meno che di un altro salto generazionale che preveda un mozzo posteriore più largo, magari da 135, come nella mountain bike - e sì, qualcuno ci sta pensando), ma parla il linguaggio puro della tecnologia e dell'elettronica.

L'arrivo sul mercato delle trasmissioni elettroniche ha creato un doppio binario evolutivo. Non si rinnegano i sistemi meccanici (e ci mancherebbe, è anche una questione di prezzi), ma il fascino di una cambiata elettronica è indifferente a pochi. Almeno per quelli che hanno avuto la possibilità di provarlo per bene anche una sola volta. Difficile tornare indietro.

L'elettronica sulla bicicletta fa paura. "E se si rompe e resto a piedi?" Dice lo scettico. Sì e no. C'è sempre una soluzione di salvataggio, fermo restando che con un danno grave si resta a piedi anche con la trasmissione meccanica. La batteria? Nell'uso normale può bastare una ricarica al mese per stare tranquilli, ma anche meno. In ogni caso si viene avvisati per tempo del livello della batteria prossimo all'esaurimento.

Quando si pensa che la bicicletta abbia detto tutto, ecco il rilancio. Ora è il momento dell'elettronica e dei sistemi wireless. Ci sarà da dire ancora tanto.

Niente dubbi sul funzionamento, qualcuno in più sul montaggio che richiede una perizia diversa (ma non maggiore, anzi) rispetto al settaggio della trasmissione normale.
L'arrivo, o almeno le voci, di sistemi wireless tenderà a semplificare le cose in questo senso. Basta mettere i componenti al posto giusto e poi non ci sono cavi da far passare nel telaio in maniera più o meno complicata. Volete mettere? Forse, poi, l'elettronica non sarà nemmeno l'unica possibilità. Negli anni passati abbiamo visto esperimenti diversi per dare l'impulso necessario a cambio e deragliatore. Qualcosa potrebbe uscire fuori in un futuro non troppo lontano. La fiera sarà l'occasione per scambiare due chiacchiere anche con i produttori e capire dove vogliono indirizzare o seguire il mercato. L'elettronica dice anche che è ormai inevitabile l'evoluzione del negozio che vende biciclette (in realtà lo era da ben prima dell'elettronica, ma stavolta non si può più far finta di niente). Ci sono ancora punti vendita che sconsigliano l'impiego delle nuove trasmissioni ai proprio clienti. Ma ormai l'affermazione che "non funziona bene" ha perso di valore e il cliente che legge e si informa un po' rischia di prendere subito le misure di chi ha di fronte. La bicicletta, che ci piaccia o meno, sta diventando qualcosa di evoluto e di sofisticato, almeno nella sua massima espressione tecnologica. Poi permane il fascino del meccanico (chi fa componentistica continua a produrre trasmissioni meccaniche e non si parla certo di dismissione) a tutti i livelli. La scelta rimane ampia e il pubblico è sempre più informato per una scelta consapevole. A cominciare dalla lettura di queste pagine.

QUANTI MODI PER FRENARE?

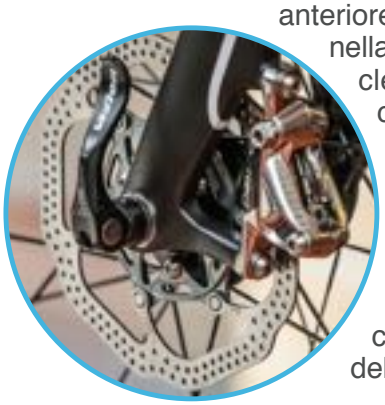
STRADA

La rivoluzione della bicicletta da corsa parte dai freni che fanno andare più veloci che mai. E non è un controsenso. È da diverso tempo che se ne parla. I freni a disco possono essere una soluzione a tanti problemi di rallentamento. A cominciare da quelli che si sono presentati con l'arrivo delle ruote in fibra di carbonio. L'attrito dei pattini sul composito è un problema perché non c'è dispersione di calore. E spesso anche i pattini dedicati hanno i loro limiti. Con il disco non ci son più pattini da cambiare. Ma i freni moderni (pure quelli a caliper) hanno anche cambiato posizione in qualche caso

Oggi c'è l'opzione freni che può diventare un dilemma al momento dell'acquisto di una nuova bicicletta. Il dubbio è da risolvere subito, perché la scelta si riflette sul tipo di telaio.

Freni tradizionali o... freni nuovi?

Lunga vita ai freni tradizionali. Chi temeva un rapido abbandono dei sistemi caliper (a calibro) può dormire sonni tranquilli, almeno da qui ai prossimi anni. La vitalità di questo tipo di freni è testimoniata dall'interpretazione che sempre più costruttori ne danno. Si è cominciato a spostare il freno posteriore dal classico ponticello sui pendenti, alla scatola del movimento centrale. Serve a risparmiare peso, alleggerire i pendenti e sistemare il freno in una zona già robusta del telaio. Per contro l'accesso per la manutenzione è meno pratico e l'esposizione allo sporco aumenta (ma non dimentichiamo che anche sul ponticello tradizionale arriva la sporcizia tirata su dalla ruota posteriore). Poi ci sono i freni integrati. Quelli che vengono progettati per scomparire all'interno delle forma aerodinamiche del telaio. Sono posizionati dietro alla forcella anteriore, nascosti al vento anche nella parte posteriore della bicicletta e quindi, per forza di cose, sono costruiti appositamente per il modello di telaio su cui vengono montati. È la conseguenza dei telai sempre più aerodinamici e "integrati", ossia con componentistica dedicata in armonia con il resto della bicicletta.



Ciclocross, gravel bike, corsa, persino le biciclette a pedalata assistita. Il freno a disco (idraulico ma anche meccanico) è una soluzione interessante.

È la conferma che i freni tradizionali non verranno certo abbandonati nei prossimi anni, e la risposta delle aziende a chi si preoccupa dell'arrivo dei freni a disco come di una possibile svalutazione rapida di una bicicletta appena comprata, appare piuttosto chiara. Lunga vita al freno tradizionale.

I freni a disco sulla bicicletta da corsa

Se non moriranno i freni tradizionali è sicuro, però, che è già tracciato il destino dei freni a disco. Non si scappa. Dimentichiamo le tiepide apparizioni degli anni scorsi quando ancora c'era l'ombra di un regolamento che li escludeva nelle gare ufficiali della strada (ad eccezione del ciclocross). Oggi c'è un programma già diffuso dall'UCI che prevede, per i team, la possibilità di utilizzare biciclette con i freni a disco in alcune competizioni del 2016, per poi diventare liberi, quindi utilizzabili a piacimento, a partire dal 2017 (se la sperimentazione del 2016 non presenterà problemi).
I freni a disco sono una rivoluzione, su strada, in tutti i sensi.
La questione si sposta prepotentemente sul telaio: perché si possano montare dei freni a disco è necessario avere telaio e forcella opportunamente irrobustiti nei punti dove è montato l'impianto frenante. La rottura, altrimenti, sarebbe inevitabile. Chi vuole produrre un telaio predisposto per il montaggio di questo tipo di freni deve irrobustirlo opportunamente. Non si può adattare un telaio tradizionale. Ovviamente le aziende guardano alla nuova possibilità con interesse commerciale importante, è normale, ma sarebbe un errore pensare che si tratti solo di una mossa commerciale. I freni a disco su strada hanno senso eccome.

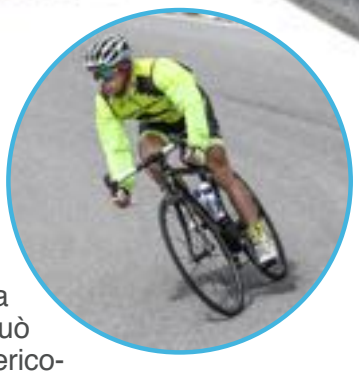
I vantaggi

Il freno a disco sulla bicicletta da corsa non è solo un esercizio di stile. Poteva esserlo qualche anno fa forse, ma oggi ha un motivo ben valido di essere: i cerchi in fibra di carbonio, tanto per cominciare.
Con il freno a disco si mettono da parte, di colpo, tutti i problemi derivanti dalle frenate con cerchi in materiale composito. Non c'è da preoccuparsi più dei pattini freno da sostituire o del loro consumarsi prematuro in caso di pioggia. Il vantaggio del cerchio in composito, in questo caso, è assoluto e senza compromessi, si possono sfruttare le ruote top di gamma senza scendere a compromessi con la frenata. Soprattutto possono essere alleggerite ancora a livello di cerchi (visto che non c'è da curarsi di irrobustire la pista frenante) che rappresentano la zona periferica e quindi più importante nella dinamica della bicicletta. Anche a parità di peso rispetto ad un modello precedente, le ruote di questo tipo lo avranno il vantaggio di averlo concentrato in prossimità del mozzo.
Poi, proprio grazie ai dischi, la potenza frenante rimane costante anche in caso di pioggia (sulla bicicletta da strada le difficoltà possono essere notevoli anche con cerchi tradizionali in alluminio). D'altra parte la mountain bike aveva fatto questa constatazione già diversi anni fa, dopo aver provato ad aumentare notevolmente la superficie dei pattini freno.
Anche in condizioni ideali, infine, immaginando una discesa lunga in cui i freni vengono chiamati in causa di continuo, si mantiene un'efficacia di frenata maggiore rispetto all'uso dei classici pattini che, surriscaldandosi, rischiano di fornire un attrito molto ridotto.

Problemi e soluzioni

Il veto imposto dall'organismo internazionale sui freni a disco era in ordine alla sicurezza. Un freno a disco,

I freni tradizionali, come si vede da queste immagini, sono tutt'altro che scomparsi. Anzi, si rilanciano con l'integrazione nel telaio.



si diceva, tende a surriscaldarsi molto (pensate in caso di discese lunghe) e in caso di caduta diventerebbe un pericolo per chi dovesse finirci su. Inoltre, la struttura stessa del disco, può essere tagliente e quindi pericolosa. Negli anni addietro furono vietate le ruote in carbonio con razze lamellari proprio per questo motivo.
Ora si parla di mettere in sicurezza i dischi con particolari accorgimenti, come definire dei profili meno taglienti e così via. Resta, al momento, la difficoltà del cambio ruota che con i freni tradizionali è senz'altro più rapido, immaginate le fasi concitate di una gara.

Il futuro è solo iniziato

C'è da aspettarsi un'invasione? La svolta, in effetti, appare piuttosto importante. Fermo restando che per la bicicletta da corsa la potenza del freno, in assoluto, è piuttosto relativa. La sezione di battistrada a contatto col terreno è il vero limite: se un freno ha potenza sufficiente per bloccare una ruota, non ne serve di più. Però c'è da lavorare sulla modulabilità e comunque sulla costanza della potenza frenante (e il freno a disco, in questo senso, appare una soluzione molto efficace).
Ora si aprono nuovi scenari, soprattutto per trovare il modo di superare i limiti pratici dei freni a disco. Pensiamo proprio al cambio ruote. Qualche produttore di componentistica ha già iniziato a tracciare qualche disegno. Intanto c'è solo da augurarsi che non ci sia un eccessivo proliferare di standard che farebbero storcere la bocca al mercato. Godiamoci, però, la scorpacciata di idee tra le proposte dei vari produttori di biciciclette.

L'1x11 STA CANCELLANDO LE TRASMISSIONI 2x10 E 3x10?

MOUNTAINBIKE

Avete mai provato una mountain bike con la singola moltiplica davanti? Chi ci pedala da un po' racconta che tornare ad utilizzare la doppia corona, poi (per non paralre della tripla, che sembra già passato remoto), sia una sensazione netta di regressione. È una questione di confidenza mentale ai diversi sistemi, ma si perde molto volentieri l'abitudine al manettino posto sulla sinistra del manubrio. L'esperienza più significativa, però, è durante la salita: i 20 rapporti (ai quali vanno sottratti quelli con sviluppo metrico simile fra loro) permettono più facilmente di trovare la cadenza giusta e questo rappresenta un piccolo vantaggio se la gamba è stanca e/o poco allenata.
La domanda, quindi, è: la doppia ha ancora senso?

Torniamo un attimo indietro…

Il 2x10 è stato una delle novità più importanti in campo Mtb degli ultimi anni oscurata, in parte, dall'arrivo dei recenti sistemi 1x11 che di fatto ne rappresentano un'ulteriore evoluzione. L'invenzione dell'1x11 è davvero notevole e oggi, quando si guarda una Mtb, si va a ispezionare, dopo la marca del telaio, il tipo di trasmissione montata.
Se è monocorona guadagna subito qualche punto di merito.
Non avete anche voi la stessa impressione? L'1x11 ha creato una rivoluzione significativa tanto che oggi è desiderato anche in altri ambiti del ciclismo, come ad esempio nel ciclocross e chissà se un giorno lo vedremo anche sulle bici da strada.
La strada aperta da questo sistema è innegabilmente molto interessante, ma comunque la si voglia guardare, il monocorona (sia esso 1x11 che 1x10), ad

oggi, è un compromesso. Una sola corona davanti può diventare un limite, in alcune circostanze.

La prima innovazione

La prima forte novità, quindi, è stata la guarnitura a doppia corona, perché ha dimostrato agli utenti che tre corone sono più pesanti e anche ridondanti in ottica di sviluppo metrico.
C'è voluto un po', ma oggi anche le Mtb di gamma media se non addirittura gamma bassa hanno un sistema 2x10.
Quindi, la doppia è solo per le bici economiche?
Il discorso non va posto in questi termini, perché le due corone davanti possono essere molto utili, efficienti e, in alcuni casi, necessarie.
Onestamente facciamo fatica a dire che un 2x10 di ultima generazione funzioni male.
O che non abbia appeal.
L'1x11 è stato ideato per togliere di torno il deragliatore, qualunque ridondanza di sviluppo metrico e per aumentare la leggerezza, ma non perché i vari 2x10, 3x10, 2x9, 3x9 e via dicendo non andassero più bene.
La soluzione 2x10 ha ancora diverse frecce al suo arco, tanto che è rimasto presente come opzione anche sui gruppi di punta nel caso di Shimano, mentre

Le proposte del mercato sono davvero molto ampie. L'assortimento è per tutte le gambe e per tutti i percorsi.

per quanto riguarda Sram il Gx rappresenta l'ultima novità sul fronte 2x11 e 2x10.
Di certo il brand americano è molto impegnato a portare avanti il "suo" 1x11 e chissà se vedremo degli aggiornamenti sull'XX, ormai presentato nel "lontano" 2009?

E se arrivasse un 1x12?

Non è facile adesso immaginarlo, perché l'1x11, tutto sommato, è arrivato ieri, ma se un giorno ci proponessero un sistema come quello dello Sram XX1 però amplificato e più versatile, allora forse la doppia potrebbe essere messa in discussione.
È un'utopia oppure no?
Diciamo che se la mettiamo sul fanta-novità 2016 (o

Il passaggio all'1x ha un significato epocale, molto più del passaggio dalla tripla alla doppia. Con una sola moltplica si elimina il deragliatore e tutti i problemi che da esso possono derivare. Alla fine il peso è il vantaggio meno importante se si stila una classifica. Gli scenari futuri potrebbero rendere la singola ancora più versatile.

magari anche 2017) potremmo immaginare questo scenario: sia Sram che Shimano sanno realizzare dei gruppi a 11 velocità.
Sram, il primo a introdurre le 11 velocità sulla Mtb, allora, potrebbe essere anche il primo ad aggiungere un pignone all'XX1 e distanziare ancora di più il suo rivale di sempre.
A quel punto 12 pignoni, magari con un range ancora più ampio di sviluppi metrici, potrebbero decimare gli affezionati dei sistemi 2x10.
Quanto è irreale questo scenario?
La doppia non è per l'agonismo?
Ma torniamo al tema dell'articolo.
In generale l'1x11 ha soppiantato quasi del tutto i sistemi a doppia corona nell'enduro e nell'Xc e, in alcuni casi, anche nel marathon o nelle gare a tappe.
Ma questi ultimi sono casi isolati e che spesso riguardano professionisti, cioè gambe potenti e allenate.

E in ambito amatoriale?

La discussione è aperta: la doppia ha ancora tanto da dire, sia che siate pedalatori esperti e allenati, sia che non lo siate.
È una questione di preferenze e sentitevi liberi di scegliere l'uno o l'altro sistema in base alle vostre necessità.
Non considerate le bici con la trasmissione 2x10 come bici di secondo piano.
Al contrario del diametro ruote da 27,5", che viene imposto dall'industria, sulla trasmissione non ci sono veti o imposizioni.

L'ELETTRONICA HA GIÀ CAMBIATO LA NOSTRA VITA DI TUTTI I GIORNI

MOUNTAINBIKE

Questo è un fatto.
L'elettronica sta per cambiare il nostro modo di usare la Mtb.
Questo è un altro fatto.
E non parliamo più solo di accessori come ciclocomputer, navigatori Gps, misuratori di potenza e quant'altro, ma di un'integrazione meccanica-elettronica sempre più forte.

Gli esempi più evidenti sono le e-bike, lo Shimano Xtr Di2 e le sospensioni con regolazioni elettroniche che, di per sé, bastano per immaginare gli scenari futuri.
Perché alcuni dei grandi vantaggi dell'elettronica, dei sensori, dei chip e dei software sono:

- richiedono poco spazio,
- pesano poco (se consideriamo un'unica fonte d'alimentazione),
- possono interagire l'uno con l'altro (per fare cose utili o fornire informazioni prima sconosciute),
- possono essere implementati o aggiornati con facilità,
- permettono delle connessioni con il mondo esterno (via smartphone, ad esempio) che aprono nuove frontiere di sviluppo.

È vero, la Mtb è un mezzo meccanico, pensato per muoversi tramite la sola forza delle gambe e senza l'ausilio di alcun "apparato esterno", ma questa definizione è ormai obsoleta. E da anni.
Quello a cui abbiamo assistito di recente sono i primi passi significativi dell'elettronica nel mondo della mountain bike.

Il controllo elettronico della bicicletta, soprattutto nella mountain bike (a partire dalle forcelle) è già a uno stadio molto evoluto.

Ad alcuni possono essere sembrati superflui, poco interessanti e addirittura delle mere manovre di marketing.
Ma sotto la superficie c'è di più, perché prima di tutto sono dei primi passi e poi perché l'elettronica e i software sono ciò che sta cambiando il mondo da svariati decenni.
Insomma, potremmo dire che non rimane che attendere, ma intanto è possibile immaginare degli scenari futuri.
Lasciamo da parte, però, i pregiudizi…

Assistenza alla pedalata

Su questo fronte ne abbiamo già viste di notevoli nelle ultime settimane.
L'interazione con un'App (vedi Specialized Turbo Levo) fra motore-batteria e smartphone e fra motore-batteria e navigatore Gps è l'ultimo step di questa integrazione.
Tanto più bravo diventa il computer a capire ciò di cui abbiamo bisogno e tanto più divertente diventa la nostra pedalata?
Potrebbe essere proprio così.

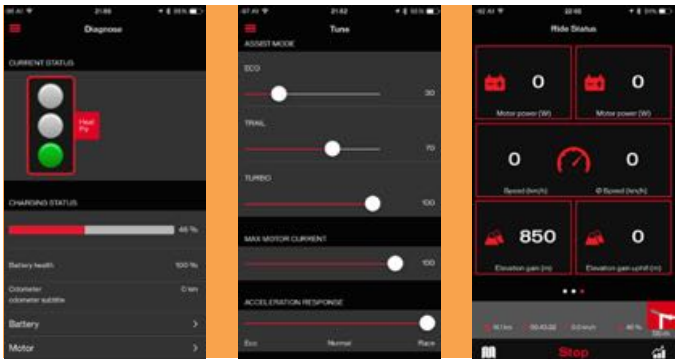
Sicurezza in strada

L'automotive si sta impegnando moltissimo su questo fronte con dispositivi di sicurezza attiva e passiva che permetteranno, un giorno, di ridurre gli incidenti fatali in maniera significativa.
Chiamateli radar, visori a infrarossi, rilevatori di movimento e quant'altro, di sicuro sono dispositivi che potrebbero integrarsi molto bene su qualunque bici, dal momento che la bicicletta è un mezzo che può circolare su strada.
Garmin ha introdotto il primo radar per bici: vediamo come evolverà questo aspetto.
I passi in avanti che compie il settore automobilistico potrebbero diventare di utilità anche per il mondo della bici.
Le interconnessioni possibili sono davvero molteplici e lo sviluppo si prospetta interessante.

Ci sarà mai un cambio automatico?

In realtà esiste già, ma è relegato a utilizzi "non performance". Quello che a cui ci si riferisce è un dispositivo dotato di una sua intelligenza capace di comprendere e prevedere le necessità di chi pedala.
Possibile?
Impossibile?
Diciamo che Shimano (e a breve anche Sram) ha fatto il primo passo qualche anno fa con la serie Di2 per bici da strada.
Non è una grandissima rivoluzione, ma apre orizzonti a evoluzioni oggi sconosciute.
La più grande evoluzione e rivoluzione in ambito bici (specie Mtb) potrebbe essere l'arrivo di una

Pedalare con l'elettronica non è snaturare la bicicletta, ma darle, anzi, delle possibilità in più. Un'occasione interessante per chi voglia tenere sotto controllo il proprio allenamento, ma anche per chi vuole semplicemente avere tutti i dati di ogni uscita. Con i vantaggi di condividere e confrontare.



soluzione alternativa e realmente efficace alla trasmissione a catena.
Qualcosa di più semplice, più silenzioso e più duraturo potrebbe arrivare grazie all'elettronica? Chi lo sa.
La trasmissione a cinghia ha fatto vedere che, volendo, è possibile sviluppare qualcosa di alternativo. Ma serve dell'altro per convincere l'industria della bici e gli appassionati.

Il controllo della salute

Oggi le fitness band stanno spopolando perché finalmente riescono a fare capire alle persone quanto sia importante l'attività fisica. E quanto poca, a volte, se ne faccia durante una giornata.
Tenersi in attività fisica, quindi, sta diventando un obiettivo per moltissime persone e questo in molti casi sta rivoluzionando il proprio modo di vivere.
L'elettronica delle fitness band (vedi Garmin Vivoactive, Vivosmart e Vivofit, ad esempio) entra nella vita delle persone, ma le occorre un aggancio ancora più solido e intrigante con lo strumento bicicletta.
Arriverà? Probabilmente sì, perché l'appetibilità commerciale di un simile sviluppo è notevole. Bisogna solo trovare la formula giusta.

Tutto ciò che non immaginiamo

È esattamente questo che ci stupirà un giorno.
L'elettronica guida una rivoluzione che va avanti da decenni e il "fattore wow" ha sempre giocato un ruolo cruciale.
È ciò che non immaginavamo possibile che prima di tutto ci stupisce e poi ci convince (se il prodotto merita, ovviamente).
Quindi, a tutto ciò che non riusciamo a ipotizzare, a pensare o a immaginare sarà l'elettronica (e i suoi derivati) a trovare una strada per renderlo possibile.
Dicono sia solo questione di tempo…

RUOTE MTB: IL PUNTO SULLE MISURE

MOUNTAINBIKE

Come si fa a scegliere una mountain bike dinanzi a un susseguirsi così frenetico di proposte, stravolgimenti, nuovi standard, nuovi presunti benefici, pseudo nuovi diametri, pseudo nuovi modi di fare fuoristrada? Se vogliamo capire cosa sta succedendo dobbiamo fare lo sforzo di mettere da parte la sensazione di essere presi per i fondelli almeno per il tempo richiesto alla lettura di questo articolo, altrimenti, diventa davvero difficile non pensare che la mountain bike stia perdendo credibilità.

Tutto è iniziato con la 29 pollici

Il primo grande stravolgimento lo ha creato questo diametro, instillando l'idea che la Mtb potesse avere ruote di diametro diverso dal classico 26 pollici.
Inutile spendere altre parole su quale sia meglio o peggio ed è meglio concentrarsi sui successivi cambiamenti a livello concettuale: la 29 pollici ha aperto la strada a un'epoca di grandi (e spesso utili) cambiamenti in ambito Mtb.
Grazie 29 pollici per tutto ciò.

Poi la seconda (minore) rivoluzione: il 650b

Chiamatelo 27,5" se volete. Non è stato un grande cambiamento, ma solo una necessità dei brand.
La 26 pollici doveva sparire in nome di una maggiore facilità di superamento degli ostacoli, maggiore grip e poche controindicazioni. Idealmente, una via di mezzo fra 26 e 29 pollici. Nel complesso, un nuovo standard che ha avuto la fortuna di essere abbracciato da tutta l'industria del settore in tempi rapidissimi.
Ciò, da un lato ne ha facilitato l'assimilazione da parte degli utenti (in realtà non avevano molta scelta), dall'altro ha dato ulteriore convinzione all'industria della Mtb sul fatto che il popolo dei biker sappia recepire abbastanza bene nuovi standard (e non si parla solo di diametri di ruota).
Dopo di che sono arrivate le fatbike…

Arrivano le fatbike, le bici per la neve

Piacciono? Non piacciono?
A quanto pare piacciono molto, anche se dividono.
"La Mtb per andare più piano: ce n'era bisogno?"
"La Mtb per andare ovunque, tutto l'anno".
E qui si scopre, anzi, si riscopre il fatto che la Mtb sappia generare delle mode di mercato davvero potenti, capaci di andare oltre i confini ristretti dei soli appassionati di mountain bike. La fatbike è diventata nel corso dell'ultimo anno un fenomeno di mercato.
Ogni marchio ne aveva almeno una in catalogo.
Anzi, ne doveva avere almeno una, il mercato lo imponeva.
In soldoni, però, la fatbike non è il futuro della Mtb, perché rinnega tanti, troppi concetti e nozioni che da sempre ci vengono enunciati dai product manager e dal marketing come fondamentali.
L'importanza della leggerezza delle ruote

(specialmente di cerchi e gomme).
L'importanza della scorrevolezza delle gomme.
L'importanza di un fattore Q ridotto.
L'importanza della leggerezza.
Dell'avere un carro compatto (e dell'agilità).
E di tanti altri aspetti.
Insomma, hanno rinnegato tutto?
No, solo che la fatbike piace, in barba alla fisica e alle conquiste tecniche di anni di evoluzione della Mtb.
Il passo successivo, quindi, poteva essere solo uno...

La "semi fatbike"

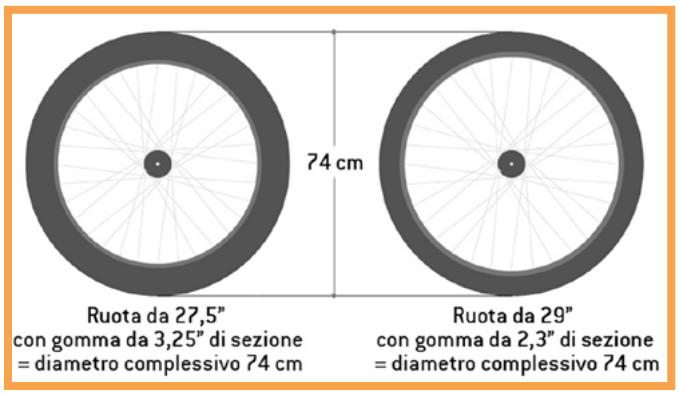
Ossia un modo per restituire credibilità a tutti quei concetti fondamentali che ruotano attorno alla Mtb.
Il 650b Plus, quindi, è lo standard di ruota che si va a collocare fra una 29 e una 27,5 pollici e la fatbike.
Di per sé non è un nuovo diametro di ruota (perché utilizza cerchi da 27,5" di diametro e di almeno 38-40 millimetri di larghezza), ma rappresenta il compromesso intelligente per chi in una Mtb cerca quei "valori sacri" (maneggevolezza, versatilità, leggerezza, efficienza e via dicendo) che contraddistinguono la moderna mountain bike.
È così che l'industria della "mountain" cerca di non perdere credibilità.
Dalle applicazioni fino ad ora viste del 650b Plus si deduce che sarà uno standard pensato per il divertimento e per l'escursionismo, anche di lunga gittata.
Rocky Mountain, che per primo ha sperimentato questa soluzione, lo intende per andare un po' a rilento, ma arrivare lontano.
Altri marchi, dai rumor che sono arrivati, invece, lo intendono in maniera molto più funny (vedi le Specialized Fuse, Ruze e Turbo Levo Fsr o la gamma Scott Plus).
L'aspetto delle ruote 650b Plus è, di per sé, molto accattivante e la loro funzionalità non dovrebbe essere da meno.
In ambito Xc racing non se ne prevedono applicazioni, per ora, per via del peso delle gomme, ma le cose, si sa, possono cambiare rapidamente.
Infatti, è già arrivato anche il 29 Plus…

Il fascino della mountain bike è nella versatilità di utilizzo. Le nuve misure di ruote (e gomme) aumentano ancora la versatilità. Ma meglio non esagerare.

E con la scorrevolezza come la mettiamo?

Il grafico seguente, pubblicato di recente da Schwalbe, dà un'idea molto chiara di una caratteristica del 650b Plus:

Il confronto dell'impronta a terra di un copertone Schwalbe Nobby Nic 29x2,35" con un Nobby Nic 27,5x2,80": le pressioni (differenti) sono quelle effettive di utilizzo. Fonte Schwalbe



Un cerchio più piccolo e una gomma di maggiore sezione possono dare, di fatto, lo stesso risultato in termini di circonferenza totale, ma cambiano comportamenti e pesi. Un senso c'è, ma occorre avere le idee chiare al momento dell'acquisto.

Se è vero che un'impronta a terra più ampia aumenta il controllo della bici (più trazione in salita e in frenata) e quindi la facilità di guida, è anche vero però che ciò comporta una riduzione della scorrevolezza. Cioè è richiesta più forza per far avanzare la bici.
Senza dimenticare gli effetti non proprio positivi derivanti dall'adozione di un copertone di peso maggiore. Questo, per ora e almeno sulla carta, limita le possibilità di impiego del 650b Plus a un uso escursionistico, anche divertito.
Ma sarà davvero così?
Quale diametro di ruota soccomberà (ammesso che ne soccomberà uno)?
La convivenza degli attuali diametri di ruota è davvero difficile, soprattutto se questi introducono a loro volta degli standard anche per i mozzi o per la trasmissione e, di conseguenza anche per il telaio.

Il 650b Plus e il 29 Plus hanno portato alla creazione del sistema Boost (secondo la dicitura Trek e Sram) e questo aggrava una situazione già difficile da gestire per i rivenditori, per i distributori, per i produttori stessi e, ultimi ma non ultimi, gli utenti finali.
Insomma, prima o poi bisognerà semplificare, anche perché la vena rivoluzionaria sulle ruote andrà a scemando presto o tardi.
E semplificare significa cancellare.
La ruota da 26 pollici ne sa qualcosa (abbandonata dall'industria della mountain bike da qualche stagione).
Il 650b Plus (e il 29 Plus) quale diametro faranno fuori?
Il 26 pollici fatbike?
La 29 pollici?
La 27,5 pollici?
Nessuna delle tre?
Chi vivrà, vedrà.

SEMPRE PIÙ BICI DA DONNA. ECCO COSA CAMBIA

DONNE IN BICI

Proporzioni diverse. È giusto pensare a telai dedicati esclusivamente alle donne? Sono sempre di più, sono salite in bicicletta per sfida o per esserci approdate dopo tante sedute di spinning. Oppure per seguire l'esempio di un marito o di un fidanzato. Le donne pedalano e hanno voglia di crescere, comunque non si pongono limiti, quando si inizia con una passione, vale per tutti, non si sa dove si andrà a finire.

Addio false convinzioni, la bicicletta non ingrossa le gambe (basti guardare le atlete che lo fanno per professione) e non fa le donne brutte, anzi (riferimento come sopra). La sella stretta ha un senso e le gomme pure. Soprattutto, per le donne, non bastano accessori da uomo e telai più piccoli. C'è tutto un mondo ciclistico attorno alla figura della ciclista e le aziende hanno cominciato a svilupparlo. Segno anche che il mercato sta dando delle risposte interessanti in questo senso.

Biciclette moderne e donne in bicicletta: la tecnologia, che pure diventa sofisticata, rende le cose semplici, a patto di sapere dove cercare e non fermarsi alla prima difficoltà.
Anche chi non è mai andata su una bicicletta da corsa, o su una mountain bike di un certo livello tecnologico, può imparare a gestirne tutte le difficoltà iniziali imparando ben presto che certe soluzioni sono lì per semplificare le cose, non per complicarle.

Bicicletta da donna, una questione geometrica

A rendere una bicicletta diversa dall'altra, anche nel

tipo di impiego, è la forma del telaio, le sue misure.
Per semplificare, spesso, si tende a considerare la bicicletta da donna come quella di un uomo di bassa statura o, addirittura, di un bambino. Se questo discorso può essere accettabile da un punto di vista generale, si possono trovare diverse differenze quando si scende nei particolari e si sale di livello, specialmente se si sfocia nell'agonismo (ma anche chi pedala per il solo gusto di stare in sella, se fa uscite lunghe, gioverà senz'altro di una geometria corretta).
Per avere una bicicletta perfetta alle proprie caratteristiche è importante che i pesi siano bilanciati correttamente tra ruota posteriore e anteriore, quindi telaio e forcella devono rispondere a caratteristiche precise e non basta (non sempre almeno), compensare con arretramento sella e posizione del manubrio.
Un attacco troppo corto fa perdere di guidabilità, la bici è meno docile e alla fine si dovrà compensare con abilità e abitudine. Ma se quello stesso soggetto viene messo su una bicicletta corretta si accorgerà subito della differenza. E apprezzerà.

Disegno da donna

È una questione di proporzioni che, in generale, vale tra tutti gli esseri umani, nello specifico delle donne femore e braccia sono più lunghi, mentre risultano più piccoli piedi e mani. Anche il bacino più largo incide nella definizione del telaio perché determina un'angolazione maggiore del femore rispetto alla tibia. Per questo motivo chi fa bici su misura tende ad inclinare maggiormente il tubo sella. Un lavoro di geometria e di matematica per far sì che la bici risulti stabile e guidabile sempre, e nelle misure piccole l'ingombro delle ruote non è sempre facile da gestire. Cambiano gli angoli anche per quanto riguarda lo sterzo e la forcella, ovviamente ogni costruttore ha le sue soluzioni e ci si regola per abitudini e preferenze di guida.
I telaisti, che solitamente costruiscono a mano ogni telaio, si adattano già naturalmente alle misure della singola persona. È interessante, però, come il concetto di "misure da donna" sia entrato nel parlare comune del negozio di biciclette evoluto.
Su misura oppure no, negli anni non sono cambiati solamente i telai, ma anche i componenti. L'aumento di assortimento e di misure disponibili dei vari accessori ha permesso di spostare le scelte millimetriche su altri componenti della bicicletta come attacchi manubrio e reggisella (pur con dei limiti, come abbiamo accennato). Ma il mercato è attentissimo agli accessori. E pure qui, le donne hanno il loro spazio.
A buon motivo.

ACCESSORI: COSE DA DONNE

DONNE IN BICI

Cosa fa di una bici un modello da donna. Gli accessori, anche qui, ma con tanta tecnologia

Non basta un telaio a fare una bicicletta. Tanto meno una bicicletta da donna. Componenti e accessori possono essere declinati per il gentil sesso che vuole pedalare al meglio e senza adattamenti "alla meglio". Anche qui, ovviamente, l'attenzione delle aziende è dovuta ai numeri. Numeri che crescono con un mercato che cresce e non importa dove sia la causa e dove l'effetto.

Alcuni componenti, più di altri, sono dedicati alle donne. Se una guarnitura compact può tornare utile ai ciclisti e alle cicliste, una sella dedicata ha un uso quasi unico. Versatilità è la parola d'ordine quando si scelgono i componenti. Comodità e praticità d'uso sono compagne di viaggio ideali per ogni ciclista, sia che si gareggi su strada o che si vada a fare un viaggio. Vale per tutti (e tutte) coloro che in sella pensano di passare delle ore.

Nello specifico dei componenti dedicati alle donne, si parla di quelli implicati nei punti di contatto con la bicicletta facendo da interfaccia tra cicliste e mezzo meccanico.

Selle da donna

Sulla sella poggia il peso maggiore di chi pedala. La differenza è data ovviamente dalla forma e come riferimento si considera la distanza tra le ossa ischiatiche che, tra le donne, è maggiore rispetto alla media maschile. Per questo le selle da donna risultano mediamente più larghe. Pedalando si cerca istintivamente l'appoggio migliore e una sella troppo stretta farebbe arretrare istintivamente il bacino compromettendo la posizione con tutto quel che ne consegue in termini di rendimento ma anche di comfort.

Nelle selle moderne viene considerato anche il modo in cui ci si appoggia nella parte anteriore, tenendo conto della rotazione che il bacino ha istintivamente quando si cerca la posizione più bassa. L'idea è che la sella debba supportare senza schiacciare. Obiettivo importante vista l'irrorazione sanguigna delle zone di appoggio.

Frena!

L'aumento di varietà nelle misure dei manubri registrato negli anni si rivela determinante anche per le donne. Manubri più compatti, curvature che favoriscono la presa sui freni, ma anche leve freni dedicate e regolabili, permettono di avere una presa sicura e comoda anche per chi ha le mani più piccole come mediamente è per la popolazione femminile.

I manubri da corsa dedicati alle donne variano nei valori di reach e drop, ossia quelli che determinano la profondità e l'altezza della curva

Abbigliamento e accessori fanno la parte del leone nel mercato dedicato al pubblico femminile. C'è davvero i'imbarazzo della scelta ormai.

manubrio. Con misure tradizionali, altrimenti, si rischia di dover piegare troppo il busto (e recuperare montando il manubrio più alto significherebbe avere una posizione troppo rialzata quando non lo si impugna nella parte bassa).

Ruote

Ruote più piccole? In passato più di qualcuno ci ha pensato. Se le donne sono mediamente più basse, quindi le bici più piccole, perché non prevedere anche ruote adeguate per armonizzare lo sviluppo geometrico della bicicletta? Il discorso filerebbe pure (ma i telaisti riescono comunque a fare miracoli) se non si scontrasse con motivi di ordine pratico. Chi rischierebbe a partire a una corsa con ruote fuori standard e quindi con difficoltà di sostituzione in caso di foratura? Tanto è bastato a far rinunciare, comprensibilmente, le atlete di alto livello e quindi l'industria e il mercato che ne deriva. Tuttavia, chi non ha problemi di questo tipo e un po' di pazienza a muoversi in un mercato sicuramente meno ricco di proposte, può trovare in questa soluzione la scelta per una biciletta che ha pure una sua logica.

Abbigliamento & Co.

L'abbigliamento e gli accessori sono un altro punto "caldo" della questione femminile. A partire dai pantaloncini con fondelli dedicati (il discorso è analogo a quanto detto per le selle) e con bretelle che tengono conto dell'anatomia femminile, fino alle maglie che non solo strizzano l'occhio alla moda (difficilmente vedrete una donna in sella con abbigliamento preso "a caso" dal cassetto – e il mercato lo sa) e alle forme delle donne. La posizione in bicicletta determina anche lo sviluppo delle cuciture che non devono infastidire mentre si pedala, così come si arriva addirittura a sfruttare le zone dove si suda di più per migliorare la regolazione della temperatura corporea. Le calzature, infine, hanno scoperto i modelli dedicati ai piedi femminili (anche qui variano le proporzioni) e sono proposte per tutte le specialità in un assortimento impensabile fino a qualche anno fa.

Vale la pena approfondire l'argomento in fiera.

VERONA, 11-14 SETTEMBRE 2105

international bike exhibition

COSMO BIKE SHOW

www.cosmobikeshow.com