



A cura di Roberto Zanetti
Anche l'Italia è ormai entrata nell'era della mobilità eco-sostenibile. Ecco i modelli, i prezzi, le innovazioni e le caratteristiche tecniche per orientarsi nella jungla del mercato



cati; molti produttori europei ed asiatici hanno sperimentato soluzioni tecniche innovative per realizzare un'integrazione sempre più perfetta fra la pedalata, l'assistenza del motore ed il ciclista.

Ma cos'è una bici elettrica?

A volte si vedono in circolazione biciclette elettriche che raggiungono velocità elevate (superiori ai 30/40 km/h in regime di assistenza) oppure dotate di acceleratore, che ne permette l'avanzamento senza imprimere forza sui pedali. È bene precisare che questi mezzi sono classificati dal codice della strada come "ciclomotori" e, in quanto tali, è necessario averne l'omologazione, la targa, l'assicurazione e il casco da moto. Inoltre, molto spesso, le loro caratteristiche meccaniche e di telaio non sono sufficienti a sopportare gli sforzi cui vengono sottoposte a causa della velocità elevata, il che le rende poco affidabili.

Questo tipo di biciclette, se così vogliamo chiamarle, va a "inquinare" quello che è il

vero mercato delle E-Bike con pedalata assistita a norma di legge. Di sicuro più appetibili, chi le acquista si ritrova però con un veicolo dotato di maggiori requisiti prestazionali, o che non richiede l'obbligo di pedalare, ma proprio per questo molto più simile a un ciclomotore che a una eco-bike elettrica.

Cosa dice il codice della strada in Italia

L'articolo 50, che regola le caratteristiche di base della bicicletta elettrica, sottopone tre punti cruciali ed obbligatori: la potenza massima di 250 watt (o, in modo equivalente, 0,25 Kw), la velocità massima di 25 km/h, la necessità di pedalare nella direzione di avanzamento da parte del ciclista. Nei loro metodi di produzione i costruttori di bici elettriche devono attenersi anche alla normativa europea EN 15194, che va a completare nel dettaglio quanto stabilito dal codice della strada vigente in Italia. La normativa non riguarda solamente la parte elettrica del-

la bicicletta, ma interessa anche la parte meccanica a seconda della tipologia di prodotto (EN 14764 per le trekking, la EN 14766 per le MTB, la EN 14781 per le road e la EN 14765 per le bici da bambino).

Per quanto riguarda la parte elettrica, sono previste diverse prove legate alle prestazioni (potenza massima in continuo, erogazione della potenza, velocità massima, ecc...) e soprattutto alla compatibilità elettromagnetica. I componenti della bici, infatti, non devono interferire con altre apparecchiature (come per esempio il telefono cellulare o il telecomando del cancello elettrico) e non devono essere influenzati da altri sistemi elettronici nelle vicinanze del mezzo. Infine, ma non meno importante, la normativa regola l'etichettatura del prodotto e l'informazione all'utente finale.

Cosa offre il mercato

Tornando alle nostre bici elettriche il mercato è davvero molto vario. Si parte dalle



circa 300/400 euro delle E-Bike in vendita nei centri commerciali (notoriamente economiche e, a nostro giudizio, poco affidabili) per arrivare agli oltre 4.000/5.000 euro dei modelli più costosi. Logicamente il prezzo di acquisto cambia in base alla qualità dei componenti elettrici e meccanici, al livello degli accessori con cui vengono montate le bici e alla garanzia (solitamente, per legge, di due anni) della casa costruttrice. La sola condizione richiesta è che ci si rivolga, nel periodo in garanzia, ai rivenditori ufficiali autorizzati e qualificati o presso il punto vendita dove è stato acquistato il mezzo.

La formazione del punto vendita

Noi, secondo la nostra esperienza, pensiamo che la formazione tecnica dei rivenditori sia uno step fondamentale per lo sviluppo della bicicletta elettrica. Molto spesso i negozi sono gestiti da meccanici/ciclisti che non hanno mai trattato componenti elettrici o hanno scarsa conoscenza della materia.

Quindi, in caso di problemi, si rivolgono alla casa madre per informazioni o per la riparazione del mezzo allungando i tempi d'attesa dei clienti.

Le aziende, con i corsi di formazione dedicati agli operatori specializzati, devono puntare a una maggiore indipendenza dei rivenditori così da velocizzare la risoluzione delle problematiche e migliorare il servizio all'utente finale.

Caratteristiche tecniche

La sostanziale differenza che esiste tra una normale bicicletta di serie e una bicicletta elettrica è proprio la pedalata assistita. Agevolare la spinta sui pedali con l'aiuto di un motore ecologico e silenzioso è la rivoluzione tecnologica di questi ultimi anni nel mondo delle due ruote. Dal motore, cuore pulsante dei nostri mezzi, otteniamo la spinta mentre dal cervello, ovvero la batteria, giungono gli impulsi che daranno il via al movimento delle gambe e alla pedalata.

Facendo esperienza negli anni e dopo attente valutazioni, i costruttori hanno optato, per i loro modelli di punta, per il posizionamento del motore nella parte anteriore della bicicletta e più precisamente integrandolo nel mozzo della ruota. In questo modo, anche confrontandoci con alcuni rivenditori che ci hanno confermato l'utilità dell'esperimento, la bici elettrica acquista maggiore stabilità e la presa diretta della ruota sul terreno garantisce più fluidità durante la marcia. Malgrado questa tendenza oramai diffusa e consolidata, in circolazione troviamo dei validissimi modelli di biciclette elettriche (in particolare quelle con "un'anima" leggermente più sportiva) che mantengono il tradizionale posizionamento del motore sull'asse posteriore oppure centralmente, integrandolo sulla parte bassa del telaio nella scatola del movimento centrale.

Queste scelte, prestando particolare at-

tenzione anche al giusto equilibrio fra rapporti, geometrie del telaio stesso e trasmissione, conferisce un rendimento ottimale alla pedalata e consente al ciclista di mantenere un alto ritmo sullo sterrato o in salite molto ripide e di sostenere in pianura elevate velocità con assoluta padronanza del mezzo.

La scelta del motore e della batteria

Quasi all'unanimità, il motore scelto dalle aziende produttrici è un Brushless da 250 watt (0,25 Kw per 36 V), che garantisce, nel limite della normativa imposta, la giusta potenza assistendo la pedalata in modo continuo e affidabile.

Va sottolineato che il grande vantaggio di questi nuovi motori senza spazzole è di essere quasi privi di manutenzione; mentre le batterie al litio polimeri di ultima generazione, oltre a mantenere una durata di carica decisamente superiore rispetto alle loro "sorelle" al piombo, sono più leggere e si estraiono facilmente dalla loro collocazione, che può essere orizzontale sotto il portapacchi posteriore, verticale sul piantone centrale o scomparsa lungo la parte obliqua del telaio.

Unico punto cruciale della batteria restano, da sempre, la ricarica e i suoi tempi. Anche in fatto di autonomia sono state comunque apportate concrete migliorie (mediamente 70-80 km a ricarica in regime di assistenza normale); ciò non toglie che questo dipenda molto da come viene



utilizzato il mezzo e dai percorsi sui quali si decide di pedalare. Maggiori saranno i tratti pianeggianti, più lunga sarà la durata della carica. Viceversa, fastidiosi saliscendi o salite dalle pendenze impegnative possono ridurre in modo considerevole l'autonomia della batteria e l'efficienza della nostra E-Bike.

Accessori e componenti

Gli accessori e i componenti che le aziende presentano di serie sulle nuove biciclette elettriche hanno contribuito parecchio a "svecchiare" i modelli del passato. Primo fra tutti il cambio, del quale sono oramai dotati quasi tutti i mezzi esistenti sul mercato (tranne, ovviamente, le monomarcia o cosiddette single speed). Shimano ne detiene a tutti gli effetti il monopolio, fornendo gruppi completi molto affidabili e facili da usare come Nexus a 7 o 8 velocità o TX a 6 o 7 velocità (per le city bike); oppure i più affermati gruppi per MTB come l'XTR, l'XT o l'SLX, solo per citare i più diffusi.

Di grande utilità è l'LCD in dotazione ormai su quasi tutti i modelli. Di solito posizionato nella parte centrale/anteriore del manubrio, il suo display multifunzionale non si limita a indicare la velocità o l'ora corrente, ma fornisce tutte le informazioni necessarie alla marcia, all'assistenza, alla potenza del motore, allo stato di carica della batteria, ecc...

Cavalletto centrale, lucchetto antifurto,

impianto luce e led, borse laterali, portapacchi, cestini anteriori e posteriori, seggiolini per bambini sono tutti accessori che incrementano il valore e la comodità del mezzo; a seconda delle esigenze e dell'utilizzo che si desidera farne, turistico o professionale, basta scegliere quello più adatto.

Target della clientela

Fino a qualche tempo fa, la maggior parte dei clienti che entravano in negozio per provare o acquistare una bicicletta elettrica erano persone non più giovanissime che necessitavano di un mezzo comodo per gli spostamenti quotidiani in città, che in genere non sono superiori ai 15-20 chilometri al giorno.

In questi ultimi anni, però, con la promozione e il supporto da parte dello Stato dell'eco-mobilità sostenibile e della diffusione dei veicoli elettrici sulle strade del nostro paese, si è registrata una maggiore richiesta anche da parte di una fascia di età più bassa: i 40/50enni che hanno l'esigenza di sostituire l'automobile o lo scooter per recarsi al lavoro, abbattendo i costi di gestione, evitando i problemi di parcheggio e di traffico cittadino o l'impossibilità di entrare nelle ZTL. Da un recente sondaggio è emersa non solo la volontà, da parte dei produttori, di apportare dei cambiamenti di tendenza alle linee, alle grafiche e alle soluzioni tecnologiche proposte negli ultimi anni. Abbiamo riscontrato con piacere

che l'obiettivo comune è quello di indirizzare l'utilizzo di questo mezzo di trasporto verso un pubblico sempre più giovane. Ci vorrà ancora del tempo, ma i risultati cominciano già a farsi vedere.

Valutazione di acquisto o noleggio con relativi costi.

La valutazione dei costi è, a questo punto, il passo decisivo e più importante per capire l'effettiva convenienza di una bicicletta elettrica rispetto ad un mezzo a motore; essa va ponderata con attenzione, in modo particolare nelle città sempre più congestionate dal traffico metropolitano in continua espansione. Nella valutazione dei costi dobbiamo tenere presente come prima cosa la frequenza di utilizzo, il percorso abituale (presenza di salite, distanza ecc.) che siamo soliti fare, il prezzo di acquisto e – elemento di basilare importanza – il costo della batteria di ricambio.

Al momento attuale, il noleggio delle biciclette elettriche è poco sviluppato e diffuso in Italia (contrariamente a quanto, invece, accade in molti altri paesi europei, principalmente al nord), ragion per cui i prezzi possono variare anche in base al tipo di mezzo messo a disposizione. La media attuale si attesta intorno ai 40/50 euro giornalieri (8/10 euro l'ora) ed effettivamente conviene solo se l'utilizzo è saltuario. In caso di uso quotidiano, invece, l'acquisto risulta essere di gran lunga la soluzione più economica. **E**

AUTUNNO INVERNO

per il ciclismo amatoriale.

Spesso dopo la metà d'autunno, nel ciclismo amatoriale c'è la tendenza a ridurre le uscite e quindi perdere l'allenamento conquistato nella stagione "attiva", che va da febbraio-marzo fino ad ottobre-novembre.

I motivi di questa altalena sono legati molto al clima stagionale; in attesa della nuova stagione il ciclista comune gestisce il "letargo" invernale iniziando un allenamento progressivo, con l'intento di rientrare al più presto, dopo qualche settimana di meritato riposo, almeno nel range di allenamento raggiunto l'anno precedente.

Lo scopo di questi mesi sarà quello di aggiungere qualche Watt in più sulla "pedalata".

Per qualsiasi allenamento di endurance, per migliorare veramente e quindi ottenere risultati sempre migliori ogni anno che passa, a volte a dispetto dell'età che avanza, è opportuno allenarsi anche d'inverno, quindi tutto l'anno.

Nel nostro paese non è possibile allenarsi costantemente "su strada" nel periodo autunnale e invernale; le situazioni climatiche sono sfavorevoli, la settimana non può essere programmata regolarmente a causa di pioggia, freddo, vento gelido, ghiaccio ecc.. Non di meno sono da considerare le condizioni psicologiche che naturalmente sono influenzate negativamente da tutti questi fattori. Andare in Bici non è più una soddisfazione.

Questo "letargo" porterà sicuramente grossi sacrifici nel cercare di riacquisire la performance per la nuova stagione; la maggior parte dei ciclisti, che avranno lavorato poco d'inverno, tendenzialmente aumenteranno peso corporeo superfluo, altro ostacolo da superare nella ripresa, cercheranno magari di ritrovare l'allenamento in tempi brevi (scelta non troppo idonea ai fini salutistici, specialmente nei soggetti non più giovanissimi).

Esiste comunque un'alternativa che consente di mantenere ed anche aumentare la performance d'inverno, in prospettiva d'iniziare la stagione con un potenziale già superiore. I tecnici dello staff Inkospor consigliano un programma off-season da seguire per almeno otto settimane e non più di dodici, così costituito: potenziamento tramite carichi progressivi in palestra di sole due sedute settimanali, abbinato a due uscite di due ore in media ciascuna con diversificazione d'intensità, una di resistenza (quest'allenamento può essere effettuato anche al chiuso, in una palestra che possiede bici su rullo) e l'altra di potenza/resistenza cercando percorsi che comprendano anche salite.



Damiano Cunego

12 anni di professionismo, l'ultimo italiano ad aver vinto una grande classica. 48 vittorie tra i professionisti, tra cui il Giro d'Italia 2004. Capitano del team NIPPO Vini Fantini

the

BEST POWER

Un solo marchio in Italia può **garantire** la tua migliore performance. **Inkospor è leader** nella fornitura di integratori per **alte prestazioni. Le tue.**

inkospor
PROVA LA DIFFERENZA

Certificato

Norma	ISO 9001:2008
N° registro certificato	01 100 1302774
Titolare del certificato	Nutrichem Diät + Pharma GmbH Am Espan 1-3 D - 91154 Roth con la sede Nutrichem Diät + Pharma GmbH An der Lände 2 D - 91154 Roth
Campo di applicazione	Sviluppo e produzione di specifici alimenti per dietetica, nutrizione clinica, integrazione alimentare e nutrizione sportiva.
Validità	Mediante un audit è stata conseguita la dimostrazione che le prescrizioni della norma ISO 9001:2008 sono soddisfatte. La data di scadenza per tutte le prossime verifiche è 01-02 (dd.mm). Questo certificato è valido dal 26.02.2015 fino al 12.02.2018. Prima certificazione 1996. 18.03.2015

Jabi Rte

inkospor

DAL 1982 NUTRIZIONE PER LO SPORT

EMILIA ROMAGNA

DA BOLOGNA A PARMA IN BICICLETTA

A cura di Gianluca Comandini

Un suggestivo itinerario lungo la via Emilia, partendo dalla Rocca dei Bentivoglio per arrivare - tra vecchie ferrovie e le vestigia degli antichi manieri - nel ridente borgo di Quattro Pastella

Castello di Spezzano - Fiorano Modenese

Il tempo è un lusso in un'epoca in cui la rincorsa alla lancetta dei secondi è un "must". Nella pianificazione di un viaggio da Bologna a Parma, perciò, il dubbio ricorrente è se optare per la veloce e noiosa autostrada o scegliere la direttrice della via Emilia, più lenta ma che, guardando le città, rende meno monotono il tragitto.

Ma se la lentezza è una ricchezza di cui potete godere il consiglio è quello di montare in sella alla vostra bici e scegliere una terza opzione quella che, una volta abbandonato il caos della metropoli emiliana, vi porterà ai piedi dei primi contrafforti appenninici ad attraversare una pianura fatta di frutteti e castelli, vigneti e graziose cittadine a misura d'uomo, in un territorio dove l'agricoltura è molto più che una vocazione e si traduce in una cucina che, per tradizione, sa trasformare in sapore il saper fare di chi lavora la terra e alleva gli animali.

Una volta abbandonato il capoluogo bastano poco più di venti chilometri per raggiungere Bazzano. La Rocca dei Bentivoglio che domina l'abitato è stata nei

secoli oggetto di contesa fra signorie e comuni della zona, oggi è una delle mete dei turisti curiosi che si avventurano fuori dai percorsi consueti. Proseguendo verso ovest il rosso delle ciliegie sugli alberi lungo la strada preannuncia l'arrivo a Vignola, la capitale italiana di questo gustosissimo frutto. Una volta giunti in città l'attenzione viene forzosamente attratta dal massiccio castello che negli ultimi anni ha subito un ottimo intervento di restauro ed è completamente visitabile, dalle segrete fino alle torri. Dopo una breve deviazione per apprezzare il recupero della vecchia ferrovia trasformata in una pista ciclabile che arriva fino a Modena, si svolta verso Maranello, la città della "rossa", con gli stabilimenti Ferrari e il museo che raccoglie le auto che hanno fatto sognare generazioni di appassionati di tutto il mondo. Superato Fiorano, il paese che ospita l'autodromo in cui vengono verificate le prestazioni dei bolidi del cavallino, in pochi minuti si entra a Sassuolo, cittadina nota per il maestoso palazzo che i duchi di Modena utilizzavano come residenza estiva.

Si continua a pedalare in un territorio

pianeggiante, ma mai uguale a se stesso, fra casolari di campagna che testimoniano l'antica vocazione agricola di queste zone e caseifici che producono il pregiato parmigiano-reggiano, con le prime colline all'orizzonte a fermare lo sguardo. Attraversando il fiume Secchia si entra nella provincia di Reggio Emilia e ci si dirige verso la Rocca dei Boiardo nella cittadina di Scandiano. Il capoluogo è a pochi chilometri, ma rimanendo sulle strade di campagna si raggiunge il borgo di Quattro Castella con le fortificazioni che lo sorvegliano dai colli circostanti.

Gli ultimi chilometri scorrono tranquilli fra i campi, Parma è ormai vicina, lo si avverte dall'accento delle persone che sempre più spesso parlano con la tipica inflessione della città che fu di Maria Luigia d'Austria, e per raggiungerla si pedala piacevolmente lungo il torrente che attraversa la città e ne condivide il nome. Il grande polmone verde del parco ducale sull'altro lato dell'argine rappresenta un ottimo punto di arrivo per ritemprarsi all'ombra dei grandi alberi prima di concedersi una visita a questa città modello. **E**

MACINA KAPORO

LT 271

-  BOSCH DRIVE UNIT 36V-250W, 25km/h PERFORMANCELINE CX
-  Powerpack 13.9Ah - 500Wh
-  Intuvia LCD Display, Remote w/Walkassist
-  RockShox Plus RC3
-  M A G U R A Boltron, T-20x110
-  23.3 kg

27,5"+

160 mm

1*8

SRAM EX1

EX1

 BOOST
148MM

 GRAVITY
CASTING

 MAGURA
BOLTRON



L' E-BIKE DEL FUTURO

KTM
BIKE INDUSTRIES

KTM-BIKES.AT

KTM
BIKES MADE IN
AUSTRIA





Juri ragnoli - 100 km dei Forti - 1000Grobbe Bike2016 - Photo by Newpower.it



CAMPIONATO EUROPEO DI CICLOCROSS

E DAL CILINDRO SPUNTA TOON AERTS

A cura di Fabio Panchetti

Il belga attacca a quattro giri dal termine beffando i favoritissimi Van Aert e Van der Poel. L'Italia, assente tra gli uomini, si riscatta alla grande nell'unger 23 donne con la 19enne bergamasca Chiara Teocchi

Tom Aerts nuovo campione europeo - Photo by Bettiniphoto

Baciata dal meteo come quella di Plumelec, anche l'ultima rassegna continentale del 2016 - il ciclocross - sempre in Francia, ha avuto lo stesso pieno successo di pubblico e organizzativo di quella settembrina marchiata a fuoco da Peter Sagan.

Quel giorno campione d'Europa e un mese dopo del mondo (secondo anno di fila), la stessa chance sfruttata dallo slovacco - essere al tempo sia Re del Pianeta che del Vecchio Continente - è stata invece, a Pontchateau, sprecata dal belga Van Aert.

L'iridato in carica acciuffa il bronzo, ma quantomeno evita di vedersi soffiare la vittoria (sarebbe stata la quinta volta in stagione, tra Cdm e Superprestige) dall'accerrimo olandese rivale, Matthieu Van der Poel, che lo supera comunque nettamente nello sprint per l'argento.

Dieci nazioni in gara, zero azzurri, soli 29 atleti per metà costituiti da belgi e olandesi. Due blocchi contrapposti e impostati sui rispettivi leader, anche i due strafavoriti della vigilia, ovviamente Van Aert e Van der Poel. Più che una gara di cross è stata una partita a scacchi tra Belgio e Olanda. Questo si è visto sul classico anello di Coet Roz (asciutto e scorrevole, dunque poco selettivo), dove quelli con maglie diverse (da Belgio e Olanda, fa eccezione il francese Venturini) sono stati spettatori non paganti.

Van der Poel parte per spaccare il mondo, ma la sua ridda iniziale di allunghi crea scompiglio proprio nel suo blocco olandese e non in quello belga. A ogni affondo del figlio d'arte (papà Adri fu anche iridato del cross, oltre a vincere Fiandre e Liegi) il Belgio sa reagire, con più forze e l'olandese ne spreca non poche nella prima

metà di corsa. Il tracciato non lo aiuta, tra i compagni il solo Van den Haar (campione uscente) è all'altezza. Aveva invece una gamba eccezionale, evidentemente, il belga Toon Aerts, che si imporrà nella sorpresa generale, attaccando a 4 giri e mezzo dal termine.

Coglie l'attimo Aerts, che parte a tutta mentre si guardano in cagnesco, a passo lento, i due blocchi rivali. Completa il giro con già 10 secondi di margine, che una tornata più avanti salgono a 40 e poi 50, quando suona la campana degli ultimi 2.6 chilometri. In sostanza Toon Aerts ne percorre più di 10 a tutta, mentre dietro vanno piano. Logico, Van der Poel non può esporsi in prima persona e i suoi compagni, che pur si dannano, sembrano al gancio, mentre i belgi, Van Aert compreso, restano passivi a protezione di Aerts. Il 23enne di Malle, con molta one-



teocchi: L'azzurra Chiara Teocchi è la nuova campionessa europea di ciclocross nella categoria Donne Under 23.

stà, dirà nel dopo gara: “Non me lo sarei mai aspettato, questo è il giorno più bello della mia vita”.

Non ha un grande curriculum ma un passato di campione nazionale junior e vice da under 23. Il futuro ci dirà quanto la sua impresa di Pontchateau sia stata figlia delle sue gambe e quanto delle circostanze di una gara particolare, ma il merito di aver saputo leggere il momento gli va riconosciuto, oltre a quello di non essersi spento. Dieci chilometro di assolo, nel ciclocross, sono molto più difficili da reggere che in strada.

L'ITALBICI ESULTA CON CHIARA TEOCCHI E RECRIMINA PER BERTOLINI

Se con Aerts sia nata una stella non è ancora dato saperlo, che Chiara Teocchi sia il futuro del nostro ciclocross è invece già chiaro. La 19enne bergamasca della Bian-

chi Countervail, presieduta da un Felice Gimondi che stravede per lei, fa corsa di testa dall'inizio e, a un giro e mezzo dalla fine, si libera anche della francese Clauzet, trionfando in perfetta solitudine, un po' alla Gimondi.

Il titolo europeo che conquista, categoria under 23, è anche in assoluto il primo oro continentale per il cross italiano, che nella stessa prova sfiora la medaglia (di legno) con Sara Casasola. Sarebbe forse andato a medaglia - non quella d'oro che premia per il 2° anno di fila il belga Hermans - anche Gioele Bertolini, sempre tra gli under. Reduce dal colpo di Valkenburg in Coppa del Mondo (che ora comanda), il veltellinese inciampa sull'ultima scalinata e chiude sesto, con grande rammarico, una corsa che aveva sin lì sempre vissuto nelle posizioni di testa.

Diciassettesimo l'altro azzurro, Stefano

Sala, e poca gloria per i nostri junior. Esultata il britannico Pidcock, mentre Filippo Fontana è 15°, con Patrick Favaro 20° e Lorenzo Calloni 35°. Buon 5° posto infine tra le grandi per l'unica azzurra in lizza, Alice Maria Arzuffi da Giussano, dopo una prova all'altezza del suo essere campionessa d'Italia in carica. Imprendibile la favoritissima, l'olandese Talita De Jong, che saluta le altre a 3 giri dalla fine, ma il piazzamento della nostra, nata nel novembre del 1994, pesa e ne conferma la maturazione in corso.

Positivo alla fine il bilancio finale per la spedizione azzurra e per il Direttore Tecnico Fausto Scotti. Servirà pazienza e ancora qualche anno, ma sognare in grande, anche l'iride, non è affatto vietato per Chiara Teocchi e Gioele Bertolini. I due pilastri della Giovane Italia di Pontchateau e anche del futuro del cross italiano. **B**

LE CITTÀ DELLA BICICLETTA

A cura della Redazione

Tra mitologia e realtà, alla scoperta di una città magica, dove la natura sembra un affresco e dove il colore dominante è, da sempre, il blu del Mediterraneo

TRAPANI UN MARE... DI STORIA

Panorama di Trapani dalle falde del Monte Erice

La Provincia di Trapani si colloca tra il Mar Tirreno e il Mar Mediterraneo a nord-ovest della Sicilia. Il capoluogo sorge ai piedi del monte Erice, una dei paesi più pittoreschi della Sicilia.

La città di Trapani è conosciuta per il sale e la vela e si trova di fronte alle Isole Egadi, una delle mete preferite per una vacanza all'insegna del mare cristallino.

Certamente un'altra località balneare nota per le sue splendide acque è San Vito Lo Capo, che accoglie una delle spiagge più belle della Sicilia.

Nella Provincia di Trapani ci sono interessanti centri artistici, come la città storica di Segesta o il centro archeologico di Selinunte.

Le origini di Trapani hanno uno sfondo mitologico: una falce caduta a Cerere mutata in lingua di terra ha dato vita ad una città detta Drepanon ("falce").

Ma questa è solo una delle leggende mitologiche sulle origini di Trapani. Da un punto di vista storico, invece, la città è stata fondata dagli Elimi prima della caduta di Troia. Ad unirsi agli Elimi in modo pacifico sono prima i Sicani e poi i Fenici provenienti da Cartagine. In questo periodo la città gode di un periodo ricco e di una situazione di indipendenza.

A nord-ovest dell'isola siciliana nasce Trapani, la città circondata dal mare e protetta dal monte Erice. È possibile godere del mare più bello (San Vito lo Capo) e del fascino delle isole più incantate, le Egadi.

Numerosi anche i centri artistici (Segesta) e storici (Selinunte) da poter visitare, nei quali fare un passo indietro nel tempo.

Il centro storico di Trapani rispecchia appieno l'essere dell'intera Sicilia, una terra di conquista e un mescolarsi di culture.

Un susseguirsi di epoche storiche che ostentano la loro bellezza e caratterizzano i diversi angoli della città. Monumenti, chiese, palazzi, fontane e piazze che ci parlano del passato di Trapani.

Da buona città di mare che si rispetti il centro cruciale è il porto che ha subito diverse modifiche nel corso del tempo.

La morfologia del territorio trapanese, una piccola penisola che si estende sul mare, ha caratterizzato da sempre la vita trapanese. **B**



ALLESTIMENTI PER LO SPORT

SCONTO DEL 10% + TRASPORTO OMAGGIO...



100%
PRODOTTO ITALIANO

... se ci riservi un piccolo spazio sui prodotti



Gazebo
Striscioni
Pennoni a vela
Tappeti
Fondali
Rollup
... e molto altro ancora!

CONTATTACI PER UN PREVENTIVO
COMUNICANDO IL CODICE SCONTO "INBICI"



TRENTINO MTB

I NUMERI DEL SUCCESSO

I vincitori di Trentino MTB - Photo by Newpower.it

Alla sede della Cassa Centrale di Trento, in una sala Don Guetti praticamente gremita, si è svolto l'ultimo atto di Trentino MTB 2016, la cerimonia di premiazione che ha incoronato i campioni della stagione sportiva in mountain bike.

Un challenge che può vantare la crème de la crème delle sfide trentine in off road: "ValdiNon Bike", "100 Km dei Forti", "Dolomitica Brenta Bike", "La Vecia Ferovia dela Val de Fiemme", "Val di Sole Marathon" e "3TBIKE". Pochi i posti a sedere per accogliere tutti i presenti fra accompagnatori ed atleti, ma non è stato di certo un problema per gente che ha attraversato boschi, scalato montagne e guadato ruscelli. Non potevano mancare nemmeno l'assessore provinciale allo sport Tiziano Mellarini, il presidente del CONI trentino Giorgio Torgler ed il presidente della FCI trentina Dario Broccardo.

Numeri da capogiro quelli di Trentino MTB, che ha celebrato un'annata più che positiva, sotto ogni punto di vista. A cominciare dalla partecipazione: gli iscritti alle sei gare del circuito sono stati 4.719, un incremento rispetto al 2015 del 12%, con il 62% di presenze extraregionali ed anche una discreta partecipazione straniera. I dati ufficiali hanno registrato un'adesione eterogenea con 19 regioni e 68 province rappresentate che hanno portato in otto anni di vita del circuito a sommare 44.770 iscritti. Aggiungendo i chilometri totali percorsi dai bikers in tutte le edizioni di Trentino MTB si arriva a 11.763.100, un po' come fare 294 volte il giro del mondo.

Ad aprire la cerimonia di premiazione è stato il vicepresidente Mauro Dezulian, che ha ricordato la grave perdita del circuito con la scomparsa, il 21 agosto, del presidente Alessandro Bertagnolli, prin-

cipale fautore del successo del challenge. Dopo gli applausi in ricordo di Bertagnolli, ai due figli Francesca e Graziano è stata consegnata una targa con una dedica speciale. Grande commozione in sala, anche da parte dell'assessore Tiziano Mellarini, il quale si è interrotto più volte proprio nel ricordare la grande figura di Bertagnolli, capace di prodigarsi in tutto e per tutto per il bene del circuito.

Mellarini ha sottolineato come la mountain bike abbia dato un grande impulso allo sport ed al turismo trentino e di come riesca a trasmettere il valore dello sport tra i giovani, incentivati da iniziative collaudate come questa. L'assessore della provincia di Trento ha poi elogiato lo spirito di Trentino MTB per il grande lavoro di squadra e la voglia di fare che ha portato ad 'unire' le bellezze territoriali della zona al fine di realizzare una grande competizione.



A cura della Redazione

Le premiazioni del circuito 2016 hanno fornito lo spunto per ricordare la figura del compianto Alessandro Bertagnolli e per sottolineare la bontà di una formula che continua a regalare soddisfazioni. E al grido di "squadra che vince non si cambia", lo staff organizzativo è già al lavoro per l'edizione 2017



Consegnata da Mauro Dezulian la targa alla famiglia in ricordo di Alessandro Bertagnolli

Parole elogiative anche da parte di Dario Broccardo, presidente della FCI trentina, che ha evidenziato come Trentino MTB abbia dato un concreto contributo alla mountain bike ed al ciclismo in generale. Le premiazioni sono state una sfilata ininterrotta di atleti, sorrisi e fotografie, con i vincitori assoluti, quelli di categoria e della classifica che premiava i più bravi a scalare, a prendersi gli applausi più sostenuti.

Tanti anche quelli che hanno sottolineato l'impresa del Team Zanolini di Bolzano, capace di portare al traguardo nelle sei gare ben 626 tesserati, precedendo il Team Todesco (596) che ha vinto la volata con il Vertical Sport KTM Team e che, forse, si presentava ai nastri di partenza della stagione come il grande favorito al successo finale.

A Matteo Valsecchi e a Lorenza Menapace i titoli assoluti maschile e femminile, en-

trambi 'tirati' sino alla "3TBIKE" di Telve Valsugana, l'ultima gara della stagione. Bravi gli scalatori Zamboni e nuovamente Menapace ad aggiudicarsi questa speciale classifica, mentre nelle varie categorie si sono imposti Andrea Zamboni (M1), Ivan Degasperi (M2), Claudio Segata (M3), Michele Bazzanella (M4), Daniele Magagnotti (M5), Piergiorgio Dellagiocoma (M6), Michael Wohlgemuth (Junior), Mattia Longa (Open) ed il campione Valsecchi fra gli Elite Sport. Nel corso della cerimonia hanno ricevuto il giusto riconoscimento anche i "Friends of Trentino MTB", ovvero chi fra i bikers si è distinto portando a compimento tutte e sei le prove del circuito.

"Squadra che vince non si cambia" e per questo il challenge è stato riconfermato a gran voce anche nel 2017, con il medesimo regolamento ma con una probabile grossa novità: il ritorno a sette gare ed il

rinnovo del tracciato della "3TBIKE", forse aumentato nella distanza. In attesa di capire se la gara del 21 maggio proposta dall'Associazione Ciclistica Ala farà parte del challenge 2017, sicuramente le altre tappe saranno la ValdiNon Bike del 7 maggio, la "100 Km dei Forti" sull'altopiano di Lavarone, Folgaria e Luserna l'11 giugno, la Dolomitica Brenta Bike di Pinzolo del 25 giugno, la Val di Sole Marathon prova unica di Campionato Italiano il 16 luglio, la storica "Vecia Ferrovia dela Val de Fiemme" con partenza da Ora (BZ) il 6 agosto e, come detto, la rinnovata "3TBIKE" della Valsugana, il prossimo anno in scena 27 agosto, anticipando così la chiusura del circuito.

A piccoli passi Trentino MTB si sta avvicinando all'edizione del decennale, celebrando i bikers che rendono grande il circuito e che l'hanno reso parte di un pezzo di storia della mountain bike nostrana. **E**





Lavarone Bike 2016 - Photo by Newpower.it

SELLE SMP

LA LINEA TOURISM PER UN SANO MOVIMENTO IN BICI

La bicicletta non è un solo un mezzo di trasporto, ma rappresenta un vero e proprio stile di vita in cui salute, benessere, svago e praticità sono al centro della scena: è sinonimo di viaggio, rispetto e riscoperta della natura, strumento di fitness o momento di relax e socialità. La scelta accurata dei componenti migliori per pedalare in piena sicurezza è fondamentale: Selle SMP ha voluto trasferire al settore cicloturistico e ricreativo le conoscenze e ricerche acquisite in tanti anni esperienza nel settore professionistico.

Con la linea SMP4BIKE Tourism la ricerca e la tecnologia Selle SMP trovano applicazione in modelli che rispondono alle esigenze di tutta la famiglia, affinché ciascuno possa beneficiare dell'esclusiva filosofia Designed on Your Body® di Selle SMP: dall'uso quotidiano o saltuario su brevi distanze alle necessità dei ciclisti più piccoli, dall'utilizzo trekking/cicloturistico all'e-bike, senza trascurare i praticanti più sportivi.

E-Bike Il fenomeno emergente del momento è sicuramente rappresentato dalle biciclette a pedalata assistita, le cosiddette "e-bikes".

Questo tipo di bici è adatto a tutti, anche a persone della terza età o in sovrappeso oppure senza alcuna preparazione fisica. Consentono infatti di muoversi agevolmente con uno sforzo fisico minimo, ma costante. La posizione assunta dal ciclista è ben eretta e la sella giusta deve essere molto larga e generosamente imbottita.

Urban La bici, oltre ad essere un mezzo di trasporto efficace - per svolgere commissioni, raggiungere il posto di lavoro o la scuola - ci fa anche risparmiare tempo: si evitano gli ingorghi, i problemi di parcheggio e pedalando aiutiamo la nostra salute. Anche in termini di salvaguardia ambientale la bici rappresenta la scelta giusta: non produce nessun tipo di inquinamento e riduce il rumore nelle città. Le bici da città prevedono che il ciclista assuma una posizione quasi eretta, con il peso del corpo che grava prevalentemente sulle strutture del bacino. La sella giusta deve essere molto larga e generosamente imbottita.

Trekking Se desiderate concedervi un po' di relax e armonia a contatto con la natura, pedalare è sicuramente una delle soluzioni

migliori. La trekking bike comporta una posizione del ciclista leggermente inclinata in avanti, La sella deve essere ben imbottita, ma non eccessivamente larga. Selle SMP propone i modelli TRK, disponibili in due varianti (Medium e Large) ed anche con inserto automodellante in Gel per chi esige un comfort assoluto.

Sport Arriva la primavera, le giornate si allungano e diventano più tiepide, ritorna la voglia di fare sport all'aria aperta. La pratica sportiva della bicicletta (corsa e mtb) richiede che la sella sia stretta, in modo da adattarsi efficacemente alla posizione fortemente inclinata assunta dal ciclista. I modelli della linea SMP4BIKE Tourism dedicati a questo utilizzo sono stati sviluppati direttamente dall'esperienza accumulata con le selle della linea SMP4BIKE Professional.

... e per i più giovani? La prevenzione deve iniziare da giovani: Selle SMP ha sviluppato modelli specifici per i bambini e ragazzi che vogliono divertirsi, crescendo in modo sano, praticando esercizio fisico sin dalla tenera età. **B**



Sella E-Bike Medium



Sella Martin Touring Gel



Sella Trekking -Trk Medium



Sella Well, Mtb - Strada



Sella per i più giovani
Sella Smp Well Junior

UNITI SI VINCE



CULTURE
VELO
biciclette e persone



MODENA Via Claudia 847 | 41056 Sav. sul P. MO | 059 796326
RAVENNA Via A. Grandi 88 | Ravenna | T. 0544 451588
FORLÌ Via Rio Becca 2/A 47100 FC | T. 0543 754013 → **NEXT OPENING**
CESENA Via Pitagora 19 | 47521 FC | T. 0547 304023
CESENA infoline T. 0547 645364

Modernità, Unione, Forza

Un'insegna **internazionale** per assistervi meglio, con marche leader, servizi innovativi, **all'interno di un nuovo concept!**

CULTURE
VELO
biciclette e persone

www.culturevelo.it - www.culturevelo.com

**RALLY DI ROMAGNA MTB
"GYPROC SAINT GOBAIN"**

BOOM DI ISCRIZIONI

Forse neppure gli organizzatori del Romagna Bike Grandi Eventi potevano immaginare che, a quasi otto mesi dall'evento, gli iscritti all'edizione 2017 del Rally di Romagna fossero già 115, in pratica solo una ventina di unità in meno rispetto ai 136 partenti dell'edizione passata.

Certo, la promozione che si è aperta il 5 settembre e si è chiusa lo scorso 31 ottobre era molto allettante, "ma - ammette Davide De Palma, uno degli organizzatori della rassegna Mtb di Riolo Terme - nessuno poteva prevedere un successo di queste proporzioni".

Se il buon giorno si vede dal mattino, dunque, l'ottava edizione si apre con i migliori auspici e la certezza, quasi statistica, che il Rally di Romagna "Gyproc Saint Gobain" 2017 batterà tutti i record di partecipan-

ti, probabilmente superando la soglia dei 150 iscritti. La manifestazione - in programma dall'uno al 5 giugno 2017 - ricalcherà grosso modo il format delle edizioni precedenti: "E' una formula che ha dato grandi risultati - prosegue De Palma - dunque non c'è nessuna ragione per cambiarla". Anche il pool di sponsor - da Saint Gobain a ResolvBike per arrivare ad Hera - ha confermato in toto gli impegni assunti nelle scorse edizioni, dando solidità e prospettive all'intero progetto. Del resto, la rassegna per Riolo Terme rappresenta ormai un volano turistico importante e dunque l'appoggio delle realtà economiche e delle istituzioni amministrative, nel corso degli anni, è diventato sempre più convinto. In via di conferma anche la festa nella piazza centrale di Riolo (in programma il primo giugno), così come i servizi offer-

ti al Villaggio Rally, dove - al fianco delle aziende di settore - sarà allestito un punto lavaggio bici (con l'utilizzo del prodotto ResolvBike), stand eno-gastronomici ed il servizio di meccanico.

Sul piano agonistico, al via, come sempre, i più quotati interpreti della disciplina (lo scorso anno ai nastri ci fu anche lo spagnolo Israel Nunez Baricon, campione iridato della categoria Master), con una larga rappresentanza di atleti provenienti dall'estero.

Per il resto immutati i principi della manifestazione che, oltre all'aspetto agonistico, intende promuovere anche i valori della eco-sostenibilità e del rispetto dell'ambiente nelle nuove generazioni. Per questo verranno confermate anche tutte le iniziative promozionali legate al mondo della scuola. **B**



A cura della Redazione
Ad otto mesi dal via
dell'ottava edizione,
gli iscritti sono già 115.
Confermata la formula
ed il pool di sponsor.
Perché evento che vince
non si cambia





EMOZIONI UNICHE

PATAGONIA, COAST TO COAST

A cura della Redazione

Il viaggio di Paolo ed Enrico inizierà il 18 novembre 2016 con la trasferta aerea verso il Sud America per poi proseguire sui pedali. Per cento giorni

Patagonia Coast To Coast è un viaggio in bicicletta di ben 7.920 chilometri nato dall'iniziativa di due appassionati sportivi e ciclisti: Paolo Pagni, ideatore e titolare di Cicloturismo.com, ed Enrico Roberto Carrara.

Dopo l'esperienza accumulata viaggiando tra Spagna, Francia, Gran Bretagna e Norvegia in mountain bike in solitaria, i due cicloturisti hanno deciso di cimentarsi in una nuova impresa che stavolta li vede insieme impegnati per almeno 100 giorni.

Paolo ed Enrico voleranno dall'Italia al Brasile il prossimo 18 novembre e, da quel giorno in poi, l'unico mezzo di trasporto a loro disposizione sarà la bicicletta: più precisamente una Specialized per Paolo ed una Isaia per Enrico.

In sella a queste attraverseranno la Patagonia Argentina da nord a sud partendo dalle Cascate dell'Iguazú, in Brasile. La meta da raggiungere è Ushuaia nella Terra del Fuoco, la città più a sud del mondo che affascina da sempre generazioni e generazioni di viaggiatori.

La lunga pedalata, però, non si concluderà qui. E' in progetto anche il ritorno verso nord che, se le gambe e la testa lo permetteranno, prevede di ripartire dalla Terra del Fuoco alla volta di Santiago del Cile lungo la Cordigliera della Ande.

Sicuramente il percorso di Patagonia Coast to Coast farà provare a Paolo ed Enrico emozioni uniche quando arriveranno nella metropoli di Buenos Aires, quando seguiranno il profilo delle Ande e si incanteranno davanti all'enorme mole del Perito Moreno, l'unico ghiacciaio al mondo accessibile a tutti. Paolo ed Enrico vogliono condividere la propria esperienza e tutte le emozioni che questa scatenerà in loro con quanti hanno la loro stessa passione. Sarà possibile seguire l'avventura in Sud America tramite la fanpage Facebook di Cicloturismo (<https://www.facebook.com/cicloturismo>) e il blog Patagonia Coast to Coast (<http://www.patagoniacoasttocoast.com/>). La fanpage sarà aggiornata ogni giorno con foto e testi postati direttamente dai due cicloturisti. Immagini e riflessioni che racconteranno le bellezze, i contrattempi, i volti e i paesaggi mozzafiato che incontreranno lungo il loro viaggio. Il blog riporterà inoltre articoli per ogni tappa, un dettagliato "diario di viaggio" grazie al quale seguire tutti i progressi e gli spostamenti live dei protagonisti.

Certo, la spinta a pedalare per tanti chilometri è data dalla voglia di mettere alla prova se stessi, dall'emozione di avventurarsi in territori sconosciuti e dalla gioia del viaggiare in bicicletta, ma c'è dell'altro.

La volontà di Paolo ed Enrico è infatti quel-

la di raccogliere quanti più fondi possibile a favore dell'Associazione Dynamo Camp Onlus, primo camp di terapia ricreativa in Italia che accoglie gratuitamente bambini e ragazzi affetti da patologie gravi e croniche offrendo loro periodi di vacanza e svago assieme alla famiglia.

A marzo 2016 c'è stata la prima azione benefica che ha visto la donazione di un defibrillatore adatto ai bambini che ha reso la piscina del camp un posto sicuro in caso di emergenze cardiologiche.

In Italia, ogni anno, più di 10.000 bambini vengono colpiti da patologie gravi, spesso croniche, che rendono necessario sottoporsi a terapie, anche invasive, che necessitano di lunghe permanenze in ospedale. La condizione della malattia costringe i bambini ad affrontare stanchezza e paura e tutti gli effetti correlati alle terapie, inoltre condiziona pesantemente la socializzazione con i loro coetanei. Di conseguenza questi bambini rischiano fortemente di perdere la serenità, la spensieratezza e l'allegria proprie della fanciullezza. E' per questo che Dynamo Camp si propone di regalare loro un'esperienza di sport, gioco e divertimento.

Potete trovare la sezione dedicata alle donazioni sul blog del viaggio e donare il vostro piccolo contributo inserendo come causale "Patagonia Coast to Coast". **iB**



TENBOTA! durante

	Per D.G. [20g]	
Energia	kJ 267/kcal 63	
Grassi	< 0,5 g	
di cui acidi grassi saturi	< 0,1 g	
Carboidrati	12,1 g	
di cui zuccheri	2,1 g	
Proteine	0,7 g	
Sale	0,835 g	
Cloruro	145,7 mg	18,2% NRV
Potassio	424,8 mg	21,2% NRV
Magnesio	148 mg	39,5% NRV
Fosforo	315,9 mg	45,1% NRV
Tiamina (Vitamina B1)	2,2 mg	200% NRV
Vitamina E	10,9 mg	91% NRV
Zinco	9,95 mg	99,5 NRV
Glutamina	400 mg	
Carnosina	80 mg	
Tè verde e.s.	200 mg	

NRV: valore nutritivo giornaliero di riferimento (adulti) ai sensi del Reg. UE 1169/2011

TEMPI DI UTILIZZO: durante l'attività fisica.

FINALITÀ: sostegno durante l'attività fisica. Fornisce un mix completo di principi attivi deputati alla protezione delle strutture coinvolte durante la prestazione ed un rapido recupero delle condizioni fisiologiche.

COME: la miscela di carboidrati a rapida e lenta disponibilità è in grado di fornire una fonte energetica costante. Il mix salino è tarato sulla necessità di un'attività fisica prolungata e intensa e bilanciato al fine di ottimizzare i tempi di svuotamento gastrico; L-glutamina, aminoacido ad attività anticatabolica, e carnosina sono caratterizzate da una azione sinergica nel regolare fisiologicamente l'equilibrio acido-base; Epigallocatechina gallato da tè verde, è dotato di un'attività antiossidante esplicita sia direttamente che attraverso la modulazione di fattori enzimatici e funge da elemento di contrasto ai danni tessutali.

mtbness

RICERCA E INTEGRAZIONE

www.mtbness.it



TERRE DI CASOLE BIKE HUB

L'HABITAT SU DUE RUOTE

Una vista panoramica di Casle d'Elsa - Photo by Altevedute

Al bando per una volta depliant, brochure e spot filmati. Terre di Casole - splendida perla incastonata nella campagna senese - si è presentata al mondo dell'informazione con un educational-tour riservato ai giornalisti. Una "tre giorni" per conoscere i suoi Castelli, le sue mura, ma anche per assaporare il profumo dei campi, del tartufo e vedere dal vivo - e non in carta patinata - i colori variopinti dell'autunno, in bici, ma anche a cavallo o a piedi. Tre giorni per spiegare ad una decina di testate giornalistiche del mondo bike (e non solo) un paese che, anno dopo anno, sta diventando celebre nel mondo grazie ad un filone speciale: quello del turismo in bicicletta. Sotto l'egida di "Terre di Casole Bike hub" è stato illustrato un progetto che, in pochi mesi, ha saputo mettere in rete decine di

strutture turistiche, ma anche consorzi ed attività commerciali, tutte tenacemente concentrate su una mission condivisa: la promozione e lo sviluppo del cicloturismo. InBici Magazine era rappresentato dal nostro inviato Gianluca Giardini, grande appassionato di ciclismo ed anche ottimo praticante. Questo è il suo personalissimo diario di viaggio.

"Dei molteplici aspetti eno-gastronomici, paesaggistici e culturali della zona delle Terre di Casole, saprete oramai tante cose. Da tempo, infatti, anche dalla pagine di questo magazine decantiamo lo splendore dei paesaggi, la qualità della buona tavola, delle cantine ed i molteplici eventi culturali che vengono organizzati in tutte le stagioni dell'anno.

Tutte queste ricchezze naturali, abbinate

alla naturale vocazione e alla proverbiale cordialità dei gestori degli esercizi cittadini, fanno di queste zone una meta prediletta per una vacanza sui pedali.

L'offerta ricettiva è ampia e variegata: si trovano sistemazioni che vanno dai Resort dotati di prestigiose Spa ad agriturismi accoglienti ma frugali, dotati di "dispense naturali" infinite. Ma il bello (per noi pedalatori) deve ancora venire.

Nel Press Tour, organizzato nei minimi particolari, era prevista una pedalata fuoristrada sulla Francigena con l'assistenza e le e-bike del mito "Gippo" ed il giorno successivo una sgroppata su strada con tanto di guida ed ammiraglia al seguito (molto disponibile Ingo "Michelin", il nostro tutor). Io però il sabato, da vero "bici-malato", dopo la e-bike mi sono imboscato...

Ma non come i miei colleghi che hanno



A cura di Gianluca Giardini
Un educational tour riservato alla stampa per raccontare un paese della campagna senese che, grazie ad un lungimirante progetto di marketing, vive in simbiosi con il mondo della bicicletta. Noi eravamo presenti con un inviato speciale. Ecco il suo diario di viaggio



partecipato ad un'emozionante caccia al tartufo, scortati da un professionista, nel bosco della tenuta di Borgo Pignano. Mi sono proprio imboscato, sparito per farmi un giro-zingaro con la mia specialissima. In hotel ho trovato tutto il necessario: dalla banana per sopperire al pasto saltato all'officina per l'ultima messa a punto del mezzo. Esiste poi un'ampia cartografia dei percorsi segnalati, ma da vecchio ciclista asociale quale mi reputo, ho buttato un occhio fugace alla cartina ed ho deciso di fare un ampio giro attorno alla Riserva Naturale Foresta di Berignone. Impresi nella mente la cartina ed i bivi chiave, pronti e via. Casole-Pomarance-Volterra-Casole! Una ottantina di chilometri e circa 1.500 metri di dislivello. Un luminoso pomeriggio come compagnia ed un continuo sali-scendi su cui mi sono dato battaglia. Ad onor del

vero le numerose salite - 4 o 5 più la cima Coppi di Volterra (510 m slm) - non sono mai ripide. Pendenze medie fra il 5 ed il 6% con rare punte oltre l'8%. Anche la loro lunghezza è accettabile. Le discese? Stesse pendenze con un asfalto da favola. Tutto ciò ed il pochissimo traffico, mi hanno indotto ad alcune "pieghe" da urlo. Difficile resistere, ma vi raccomandiamo prudenza sempre: "piegate" a seconda delle vostre capacità, insomma non rischiate, mai. Gli unici strappi ripidi li ho trovati da Il Merlo a Casole, anche 12% ma molto brevi. L'ultimo praticamente alle porte di Casole, ad un chilometro dall'hotel. Qui sinceramente sono andato in crisi di fame e quando alla mia destra ho notato la struttura de Il Colombaio (del cui ristorante stellato eravamo stati ospiti la sera prima) ho capito che era finita... in tutti i sensi! Con la

salita sono terminate anche la mie forze. Boccheggiando sono riuscito a raggiungere il deposito bici dell'hotel e, solo grazie alla cortesia ed ai consigli della splendida direttrice Monica e del suo receptionist Michael, sono riuscito a rifocillarmi ed a rendermi presentabile al cospetto dei colleghi per la conferenza al Palazzo Pretorio, tenuta dal sindaco Pii e dall'instancabile Silvia Livoni, la Project Manager di questo avvincente progetto di Bike Hub. La presentazione, perfettamente aderente alla realtà, ha convinto ed entusiasmato tutti i presenti. Personalmente consiglio agli amici ciclisti ed a tutti gli interessati un weekend di prova. Solo toccando con mano, infatti, si potranno cogliere le molteplici opportunità di relax e di svago che può offrire questo territorio. Io a parole, sinceramente, temo di non esserci riuscito. O si? **E**

**BIKE-FRIENDLY**

BENVENUTI ALL'HOTEL BARRAGE

Se state pensando ad una vacanza immersa nel verde, con panorami mozzafiato, eccellente enogastronomia, storia e attività open air, state pensando a Pinerolo, comune della provincia di Torino di epoca tardo medievale la cui principale attività manifatturiera era la produzione tessile.

La vicinanza al capoluogo sabauda ha chiaramente segnato il destino della cittadina che, nel Quattrocento, grazie al duca di Savoia Amedeo VIII, venne relegata al ruolo di fortezza di confine; subirà tre successive dominazioni francesi, che caratterizzeranno in modo indelebile il suo profilo urbanistico e la sua storia demografica ed economica.

Assediata e conquistata dall'esercito francese, comandato dal cardinale di Richelieu in persona, nel marzo 1630, sarà una delle piazzeforti di frontiera del regno di Francia per ben sessantasei anni, fino al 1696. La

cittadella divenne anche prigione di stato francese, ospitando tra gli altri Fouquet, scortato da d'Artagnan ed il personaggio passato alla storia come "la Maschera di ferro".

In epoca napoleonica continua la crescita dell'industria tessile pinerolese, anche grazie alle committenze dell'esercito imperiale e, accanto all'industria laniera e a quella della seta, prosperavano le cartiere e soprattutto la tipografia.

La costruzione della ferrovia Torino-Pinerolo, inaugurata nel 1854, sancì la piena integrazione della città e del suo entroterra nel nascente sistema industriale del Nord-Ovest e, negli stessi anni, la trasformazione urbanistica seguì da vicino la crescita della città, cominciando a darle il volto che si riconosce ancor oggi.

Pinerolo è un centro favoloso per le attività outdoor: 35 km da Torino, 50 km dal Sestriere e 90 km dalle Langhe. Offre moltissimi

itinerari per ogni categoria di bikers, dal cross country per mountain bike ai percorsi da strada, a quelli più spericolati adatti al freeride. Il territorio del Pinerolese, non a caso, ha più volte ospitato le tappe del Giro d'Italia, a conferma della sua vocazione a due ruote, e l'Hotel Barrage è stato protagonista anche durante la 19ª tappa, ospitando atleti e giornalisti.

La posizione leggermente defilata dal centro cittadino, è un magnifico punto di partenza per scegliere un percorso pianeggiante alla scoperta del centro di Pinerolo e, risalendo dalla provinciale, arrivare fino alla Reggia di Stupinigi e quindi Torino; oppure, spingendosi lungo il percorso che porta alle strade militari e al Forte di Fenestrelle per chi ama i percorsi più impervi, o ancora l'ebbrezza della fatbike al Sestriere per chi non vuole rinunciare alla montagna o, infine, un viaggio a tappe sul percorso che porta nel cuore delle Langhe per abbi-



A cura della Redazione
A Pinerolo, nella terra di D'Artagnan, tanti percorsi per gli amanti della vacanza in bicicletta ed un elegante "rifugio" per far sentire i ciclisti a casa loro



nare sport ed enogastronomia. In generale per chi ama il trekking, il nordic walking e gli sport all'aria aperta, la natura e la vicinanza a Borghi dai sapori antichi, fanno dell'Hotel Barrage una meta ideale.

L'Hotel Barrage, nasce da una sapiente ristrutturazione industriale, gli ambienti che un tempo ospitavano il Cottonificio Turati costruito nel 1869 e riedificato nel 1895, ora accolgono un Hotel 4 stelle, dagli interni eleganti e di una calda modernità. Immerso nel verde e circondato dalla catena montuosa delle Alpi, il Barrage mette a disposizione dei propri ospiti la scelta tra 41 camere, tra standard, deluxe, junior suite e suite. Le camere sono finemente arredate e dotate di tutti i confort, alcune con vasca da bagno, altre con box doccia ampi e filo terra, la metà delle camere con vista sul Monviso. Il wi-fi è libero in tutto l'Hotel e il ricevimento è a disposizione 24 ore su 24, con personale multilingua.

Il fiore all'occhiello è sicuramente la colazione, servita nella sala al piano terra, arricchita da gigantografie dell'epoca che incuriosiscono sempre gli ospiti. Il buffet, di stampo internazionale, propone diversi tipi di pane fresco, torte fatte in casa, brioches, marmellate e mieli di produzione locale, una selezione di prodotti salati, cereali, yogurt, succhi di frutta e frutta fresca e secca. Un carico di energie e vitamine per gli sportivi. Un occhio di riguardo anche per le persone intolleranti al glutine e ai latticini con prodotti per la colazione specifici e deliziosi.

Durante il periodo estivo potrete rilassarvi nel garden, comodamente seduti nei salottini di vimini disposti nei gazebo esterni; oppure prendere la tintarella sulle sdraio dislocate sul prato vista Monviso. La sera potrete degustare le proposte alla carta dello chef, nel dehor vista garden, a lume di candela accompagnati dalla selezione di

musica d'ambiente come sottofondo. Chi ama lo yoga dinamico potrà partecipare alle sedute individuali e di gruppo proposte all'interno dell'area Kinesy dalla bravissima Sandra Zoppi, la giusta carica prima di affrontare la giornata.

L'Hotel Barrage è perfettamente attrezzato per soddisfare tutte le richieste dei cicloturisti. Tra i servizi a disposizione il deposito bici chiuso, dotato di allarme e videocamere di sorveglianza, officina tecnica con attrezzature per la manutenzione, area lavanderia con servizio di lavasciuga e spazio per stendere, spogliatoio attrezzato a disposizione anche nel giorno della partenza, bike wash esterno per il lavaggio, stallo bici esterno per la sosta, ampia raccolta di percorsi MTB anche in formato GPS, mappe, guide e documentazione informativa a disposizione ed in vendita a richiesta, servizio di guida per escursioni e servizio shuttle su prenotazione. **E**



LE CITTA' DELLA BICICLETTA

MENDRISIO PERLA DEL TICINO

Chiesa dei SS. Cosma e Damiano

A cura della Redazione

Adagiata sulle dolci pendici del Monte Generoso si trova una località svizzera di grande fascino. Sulle sue strade tanti eventi ciclistici di prestigio, come quella volta che sfrecciò Cadel Evans...

Mendrisio (Mendris in dialetto ticinese) è un elegante comune svizzero del Canton Ticino adagiato sulle dolci pendici del Monte Generoso, sede abituale di grandi eventi ciclistici (ricordiamo il mondiale del 2009 vinto da Evans). Nel 2004 ha inglobato l'ex comune di Salorino e nel 2009 ha realizzato un'ulteriore fusione con gli ex comuni di Arzo, Capolago, Genestrerio, Rancate e Tremona. Il 14 aprile 2013 sono stati aggregati i comuni limitrofi di Besazio, Ligornetto e Meride. La prima testimonianza certa di una comunità di nome Mendrisio è di epoca lon-

gobarda, in cui per la prima volta, nel 793, è citato il toponimo Mendrici, un genitivo richiamante Mendricus o Manricus. Durante l'Età dei Comuni, Mendrisio gravitò nell'area di influenza della Città di Como. Il borgo era un'importante località di difesa, grazie ai suoi tre castelli, e presto si attirò le mire della Città di Milano che, dopo un conflitto, la conquistò.

Nel 1803 il distretto di Mendrisio, insieme con gli altri baliaggi, andò a costituire il Canton Ticino (parificato agli altri Cantoni svizzeri in seguito all'Atto di mediazione napoleonico). Dal 1810 al 1813 il territorio venne temporaneamente occupato dal-

le truppe del Regno d'Italia del generale Achille Fontanelli, che ne reclamavano l'annessione, con il pretesto di reprimere il "contrabbando" fra Svizzera e Regno d'Italia. Dal 1996 Mendrisio è sede dell'Accademia di Architettura di Mendrisio, la facoltà di architettura dell'Università della Svizzera italiana.

Tra le sue manifestazioni più celebri le Processioni storiche pasquali (pasqua), la Fiera dell'antiquariato (maggio), il Festival Jazz (giugno), la salita con moto d'epoca al Monte Generoso (luglio), la Sagra dell'uva (settembre), Saperi e Saperi (ottobre) e la Fiera di San Martino (novembre). **iB**