



COSMO
BIKE
SHOW
News

ECCO COSA SI TROVERÁ: BICICLETTE DA CORSA - MOUNTAIN BIKE
URBAN - DONNE - EBIKE - DIBATTITI - STRADE VERDI

TENDENZE DI MERCATO
MILLE NOVITÀ IN FIERA

Veronafiere: 16-19 settembre 2016

Informazioni utili

Viabilità e parcheggi

CosmoBike Show 2016 ti aspetta nei padiglioni del quartiere espositivo di Veronafiere, un polo fieristico in linea con i più alti standard europei di categoria. Il complesso fieristico dista circa 3 km dal centro cittadino e si trova a pochi minuti dalla stazione ferroviaria, dalle Autostrade A4/A22 e dall'aeroporto internazionale Valerio Catullo.

Parcheggi per i Visitatori

• **Parcheggio Bici:** per tutti coloro che visitano CosmoBike Show in bicicletta è a disposizione un bike park gratuito nei pressi delle biglietterie dell'entrata San Zeno.

Il parcheggio è custodito e gratuito.

È possibile lasciare le biciclette pieghevole in deposito al guardaroba presso le biglietterie. Per ulteriori dettagli visita la pagina "Arriva in bicicletta a CosmoBike Show" sul sito www.cosmobikeshow.com

• P3 – Ex Mercato Ortofrutticolo: accesso da V.le del Lavoro e Viale dell'Agricoltura;
• P4 – Parcheggio Multipiano- Viale dell'Industria.

Prezzo parcheggio giornaliero Auto 10,00 €

Prezzo parcheggio giornaliero Autobus 30,00€

Parcheggio e sosta Camper

• P4 – Parcheggio Multipiano- Viale dell'Industria, Area Esterna.

Prezzo parcheggio giornaliero Camper 20,00 €

Park Disabili: davanti all'ingresso San Zeno.

Con il pass disabile il parcheggio è gratuito.

IN BICI

Per i dettagli su come visitare CosmoBike Show in bicicletta visita la pagina dedicata sul sito www.cosmobikeshow.com

IN AUTO

Verona è comodamente raggiungibile percorrendo l'autostrada Serenissima Milano-Venezia (A4, uscita: casello di Verona Sud) oppure l'autostrada Brennero-Modena (A22, uscita: casello di Verona Nord – indicazioni Fiera).

Dall'autostrada in Fiera

Autostrada A22: uscita al casello di Verona Nord (distanza: 7 km): percorrere la Tangenziale Sud in direzione Vicenza e dirigersi verso Verona, prendere l'uscita n. 6 Alpo e poi seguire le indicazioni per la Fiera.

Autostrada A4: uscita al casello di Verona Sud (distanza: 1 km): seguire le indicazioni per la Fiera.

Dal centro città in Fiera

Chi giunge dal centro città deve tenere come riferimento Porta Nuova e da lì immettersi in viale Piave, imboccare il sottopasso e proseguire fino a raggiungere il parcheggio riservato ai visitatori.

IN TRENO

La stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova offre collegamenti rapidi, nazionali ed internazionali sulle linee: Monaco-Brennero-Verona-Bologna-Firenze-Roma e Torino-Genova-Milano-Verona-Venezia-Udine-Trieste. Ci sono treni diretti da tutte le principali stazioni dell'Italia del Nord circa ogni ora.

Grazie all'accordo concluso tra CosmoBike Show e DB Bahn, tutti i visitatori in possesso di un biglietto ferroviario DB Bahn relativo alle date della manifestazione avranno diritto all'entrata a tariffa ridotta (10 € anziché 12 €).

I numeri utili di DB Bahn

Call Center: +39 026747 9578

Lun-Ven 8-19

Tel.: 02 6747 9578 - Fax: 02 6747 9585

info@dbitalia.it

Per gruppi da 6 persone: gruppi@dbitalia.it - www.bahn.com

I numeri utili di Trenitalia

Call Center Trenitalia e Biglietteria Tel. 892021 (attivo tutti i giorni, H24) Sito web www.trenitalia.it

Assistenza alla clientela Tel. 045 8024271 (lun- ven, 9.00-13.00/14.00-17.00)

Assistenza disabili Tel. 199 303060 (attivo tutti i giorni, 7.00-21.00)

Gestione merci Tel. 045 522411

Dalla Stazione ferroviaria di Porta Nuova in Fiera

Taxi: (tempo di percorrenza: circa 5 min.- costo: circa 8,00/10,00 €)



Autobus: dal piazzale antistante la stazione partono in direzione Fiera diversi autobus di linea (costo indicativo del biglietto: € 1,10 – tempo stimato: 8/9 minuti)

IN AUTOBUS

Elenco delle linee ATV con fermate previste nei pressi del quartiere fieristico:

LINEA 21 e 22: Fermata di Viale del Lavoro

Frequenza: ogni 20 minuti circa

LINEA 61: Fermata di V.le del Lavoro

Frequenza: ogni 30 minuti circa

Per informazioni e tariffe dei biglietti: www.atv.verona.it

IN TAXI

Centralino Radiotaxi – Servizio 24 ore su 24 (festivi inclusi) Tel. 045 532666

Sito web Radiotaxi Verona www.radiotaxiverona.it

Dove trovare un taxi:

Posteggio Piazza Bra Tel. 045 8030565

Posteggio Stazione Porta Nuova Tel. 045 8004528

Servizio diurno Piazza Erbe Tel. 045 8030561

Servizio diurno Ospedale B.go Trento Tel. 045 8349511

Servizio diurno P.ta S.Giorgio Tel. 045 8349510

Servizio diurno P.ta Vesovo Tel. 045 8030042

Servizio diurno P.ta S.Zeno Tel. 045 8349500

IN AEREO

L'aeroporto internazionale "Valerio Catullo" di Verona Villafranca collega giornalmente la città scaligera con i principali centri italiani ed europei ed è situato a circa 8 km da Veronafiere.

Per informazioni sui voli:

Tel. 045 8095666 (attivo dalle 6.00 alle 24.00)

Sito web: www.aeroporto.verona.it

Dall'Aeroporto Catullo in Fiera

Auto: dall'aeroporto prendere la superstrada in Direzione Villafranca. Seguire la direzione verso il casello di Verona Sud e le indicazioni per la Fiera.

Taxi (tempo di percorrenza: circa 10 min. – costo: circa 20,00/25,00 €).

AVVISI IMPORTANTI

È entrata in vigore la nuova regolamentazione per la sosta nelle zone limitrofe al quartiere fieristico.

Nel perimetro comprendente Stradone Santa Lucia, via Golosine, via Po, Largo don Giovanni Calabria, via dell'Industria, via Monfalcone, via Centro, via Voltumo, via Scuderlano, viale dell'Agricoltura, viale del Lavoro, via Scopoli, viale della Fiera, sarà consentita la sosta con disco orario per un'ora tra le 8.00 e le 19.00.

Se la sosta oltrepasserà il termine di un'ora la polizia municipale provvederà alla rimozione forzata del veicolo.

Tale regolamentazione non include ovviamente i parcheggi a pagamento.



INDICE

TENDENZE

- 4 Coin: Perché una fiera
- 6 Una fiera, una raccolta di idee e l'Italia gioca in casa
- 10 Biciclette da corsa in grande fermento di innovazione
- 14 Quante soluzioni nella Mountain bike
Ruote, trasmissione e... quelle bici speciali

DONNE IN BICI

- 18 La bicicletta è sempre più femminile

CITTÀ

- 20 Urban: in città pedalare diventa più facile

ELETTRICHE

- 22 eBike: e si lascia indietro anche il traffico



Quarantamila metri quadri di esposizione, 50mila visitatori, oltre 500 aziende

CosmoBike Show è la fiera di riferimento nel panorama della bicicletta in Italia

COIN: PERCHÉ UNA FIERA

ARRIVA LA FIERA: UN MOMENTO DI AGGREGAZIONE E DI RITROVO DEGLI OPERATORI DEL SETTORE MA ANCHE DEL PUBBLICO CHE, NON SOLO PUÒ TOCCARE CON MANO TANTE NOVITÀ, MA CONFRONTARSI CON LE AZIENDE E TROVARE LE SOLUZIONI PERFETTE PER LE PROPRIE ESIGENZE.

HANNO ANCORA SENSO LE FIERE OGGI, QUANDO TUTTE LE NOVITÀ SPESSO SONO ANTICIPATE DAI MEDIA, SOPRATTUTTO ON LINE? LA RISPOSTA È SÌ.

CE LO SPIEGA PAOLO COIN, PROJECT MANAGER DI COSMOBIKE SHOW

Nella promozione della bici qual è la scelta migliore? Disputarsi alla baionetta i clienti consolidati in un gioco di continue anticipazioni ed inseguendoli uno ad uno su ogni collina del Paese? Sposare il nuovo che avanza e che nuovo non è? Con i bike test che qualcuno funziona e qualcuno no anche se fatti dallo stesso buon organizzatore? Oppure con le fiere (parola antica e semplice, “temporary” clusters renderebbe il tutto più moderno), un lungo rapporto di amore-odio che ciclicamente dovrà sfidare le inquietudini di un settore alla ricerca della soluzione “perfetta”... o più semplicemente di un'altra soluzione. Il mondo è cambiato e le informazioni viaggiano veloci e ci accompagnano dovunque. Restano però tante cose in cui il fattore umano

ed esperienziale è decisivo e la massa critica, umana e di prodotto, che viene determinata da una fiera la rendono lo strumento ideale per assolvere ad una serie di funzioni strategiche. Per un B2B che non è uguale per tutti ma anche per lavorare sul futuro, sull'allargamento di un mercato che la sfida ambientale dovrebbe favorire ma che ha bisogno di lobby, sicurezza e cultura. Differentemente dagli eventi a forte specializzazione, la fiera può contribuire a creare un'immagine della bici nuova e diversa rappresentandola nella sua complessità e nelle nuove opportunità che ne possono derivare. E parlare concretamente di cicloturismo che è la grande occasione per far innamorare la gente della bici. Magari anche far provare una bici a qualcuno che non ce l'ha già e che



magari nel weekend non gira vestito di lycra ma che potrebbe decidersi a fare il grande passo. Una fiera a servizio di un sistema è probabilmente il miglior strumento per supportare l'esigenza fondamentale di allargare il mercato.

Il mio è ovviamente il punto di vista abbastanza interessato di uno che le fiere le organizza e attribuire alla fiera un grande potere potrebbe apparire presuntuoso e di parte, ma che le fiere possano risultare un potente alleato e sostenere un settore ed essere determinanti per la creazione di una cultura del consumo ha un esempio assoluto proprio a Verona con Vinitaly. Per chiunque, in aprile, è praticamente impossibile ignorare che a Verona si parla di vino. E che possa contare poco o tanto non lo hanno ignorato il Presidente della Repubblica, il Primo Ministro e nemmeno i Ministri Europei dell'Agricoltura che a Verona si sono dati appuntamento assieme ad altre 150.000 persone, nella stragrande maggioranza operatori del settore, molti dei quali stranieri. L'Italia oggi è il primo produttore mondiale di vino e il merito è sicuramente delle

nostre aziende vitivinicole e della nostra terra, ma il Vinitaly le rappresenta in Italia e nel mondo anche grazie ad un adeguato programma di internazionalizzazione. Il mondo del vino italiano ha deciso di giocare in casa con un appuntamento forte ed attrattivo e la strategia ha pagato perché questa leadership è tutt'altro che scontata. Fino a qualche anno fa, in Europa, erano i Francesi a dettare legge. I Paesi Emergenti del Vino (Stati Uniti, Australia, Cile, etc. etc.) hanno goduto (proprio come nella bici) di un know how da carpire e perfezionare ma la capacità di fare sistema e di esprimerlo in una fiera ha contribuito alla creazione di un mercato vario e vitale.

Oggi uno strumento con una forte componente emozionale come la bici ha bisogno di parlare e convincere un mercato che deve essere allargato e ha bisogno di chi la rappresenti e che abbia una voce potente. Il "coro" di interessi condivisi di centinaia di aziende è un'opportunità che solo un evento fieristico, interattivo e capace di interpretare le necessità può offrire.

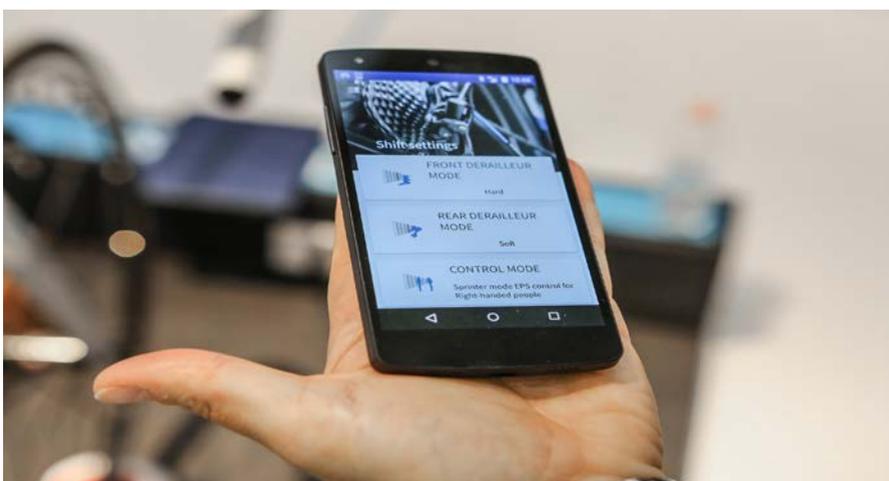
Paolo Coin

UNA FIERA, UNA RACCOLTA DI IDEE E L'ITALIA GIOCA IN CASA

*A VERONA UN MOMENTO DI CONFRONTO TRA PUBBLICO E PRODUTTORI
E ANCHE PICCOLI INNOVATORI. TUTTA LA CREATIVITÀ ITALIANA*

In una fiera ci sono sempre delle novità. Non ci riferiamo solo a quelle che troviamo negli stand dei marchi più famosi, ma anche nei corridoi nomi che magari non avevamo mai sentito. Una fiera è sempre un incontro di idee e tante sono state quelle dell'anno scorso presentate anche al CosmoBike Tech Award. Le novità spesso si annidano proprio qui. Ci sono nomi importanti ma anche piccole aziende che hanno idee interessanti e il premio è uno dei primi passi per essere messi in luce e portati all'attenzione del mercato e anche dei produttori. E non si parla solo di biciclette top di gamma, ma anche di mobilità ed ecologia, fino al turismo, che è la maggiore industria italiana di cui la bicicletta può esserne strumento ed espressione. Ecco allora che si vede l'idea di un telaio stampato in 3D (a proposito di nuovi materiali e tecnologie





costruttive) ma anche una soluzione efficace per la realizzazione delle piste ciclabili, ovviamente passando per innovazioni che vanno al di là dei classici telai “più leggeri e più rigidi” come a volte gli uffici marketing ci abituanano un po’ troppo velocemente.

Così come la tecnologia va al di là del funzionamento elettronico di alcune parti della bicicletta che può essere programmata nelle sue funzioni e “dialogare” con programmi alla portata di tutti. Meglio ancora della tecnologia motociclistica che per determinate regolazioni richiede la visita dal meccanico specializzato.

Tecnologia che perfeziona sempre di più anche il posizionamento in bicicletta, la biomeccanica diventa sempre più scienza esatta e sempre meno corrente di pensiero. Se si spendono tanti soldi per una bicicletta è giusto che sia quella



perfetta alle nostre caratteristiche e non noi che ci dobbiamo adattare alla bicicletta che ci piace.

Le idee sono anche le startup, aziende giovani che in Italia troppo spesso fanno fatica, ma in una fiera che guarda al futuro diventano un punto di partenza per le aziende di domani. Nelle fiera più importante d'Italia la prima edizione di CosmoBike Show ha dimostrato che il nostro Paese, in quanto a idee, è ancora fortissimo, anche rispetto a mercati che hanno l'indiscutibile potenza dei numeri.

Ecco allora che nei corridoi della fiera non ci sono da vedere solo i nomi più importanti e famosi. Provate ad andare a curiosare tra quei marchi che conoscete meno. Rischiate di fare delle scoperte che non vi aspettavate. Come quelle che vedete in queste pagine che





raccogliamo alcuni dei premiati dello scorso anno al CosmoBike Tech Award.

Nelle immagini di queste pagine ecco alcuni degli oggetti premiati nella scorsa edizione del CosmoBike Tech Award. La giuria tecnica specializzata è stata molto attenta non solo alle soluzioni tecniche ma anche alle idee e alle proposte che possono favorire la mobilità. Il premio si sta confermando anche quest'anno come un punto di riferimento per le nuove idee nel settore ciclistico, sia dal punto di vista dell'agonismo che nell'utilizzo quotidiano della bicicletta.

Partecipare è facile, basta partire dal sito www.cosmobikeshow.com (e non è necessario avere lo stand in fiera per sottoporre il proprio prodotto).



BICICLETTE DA CORSA IN GRANDE FERMENTO DI INNOVAZIONE

MAI COME IN QUESTI ANNI TRA LE BICICLETTE DA CORSA CI SONO TANTE NOVITÀ. ECCO LE IDEE PIÙ INTERESSANTI CHE LASCERANNO UN SEGNO NEL NOSTRO MODO DI PEDALARE. E NON È SOLO QUESTIONE DI MARKETING

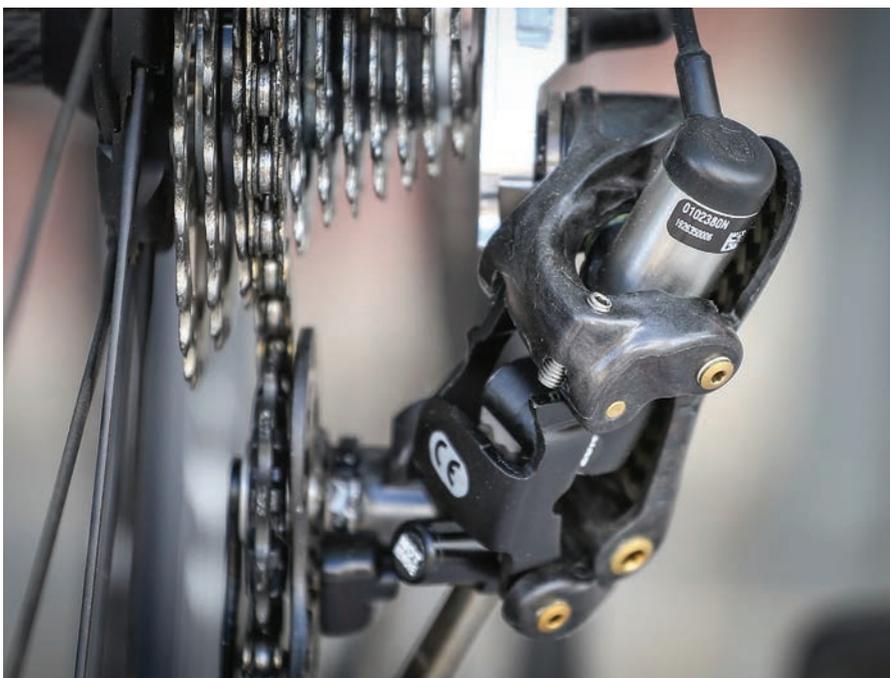
Un fermento come quello di questi anni, tra le biciclette da strada, non c'era nemmeno quando si sono scoperti i nuovi materiali dopo l'acciaio. L'alluminio prima, la fibra di carbonio poi.

Sì, perché qui non si è trattato solo di cambiare materiale per fare biciclette ed accessori (con tutto quello che una cosa del genere ha comportato comunque), ma proprio di rivedere alcuni concetti di funzionamento e costruzione delle biciclette pur senza stravolgerne il concetto. Era stato così, ad esempio, quando arrivarono i pedali a sgancio rapido, ma anche i comandi cambio al manubrio.

Oggi parliamo di freni a disco, elettronica e telai aerodinamici e integrati sempre di più in tutte le parti. Ma anche di biciclette da corsa che sfumano verso il fuoristrada senza imitare le mountain bike. Semplicemente si tratta di modelli

più versatili e fatti per chi, con l'agilità e l'impostazione della bicicletta da corsa, vuole affrontare anche qualche strada più difficile. Partiamo dalle gravel, allora, le nuove biciclette che poi tanto nuove non sono, a ben guardare. Non è la geometria che già avevano le bici da ciclo-cross? Con innovazioni sui materiali e i freni a disco ed ecco servita la novità. L'idea è decisamente buona e funziona pure, scommettiamo? Freni a disco? Sì, anche.

Probabilmente tutte le aziende si sarebbero aspettate un passaggio più veloce al nuovo sistema, ma lo stop che si è avuto nelle competizioni non ha giocato a favore. Ci sono soluzioni in arrivo però, sia per quanto riguarda la sicurezza dei freni (in definitiva schermare i dischi, se si ha paura di tagliarsi, non è cosa così complicata), ammesso che ce ne sia davvero bisogno, che per lo sgancio



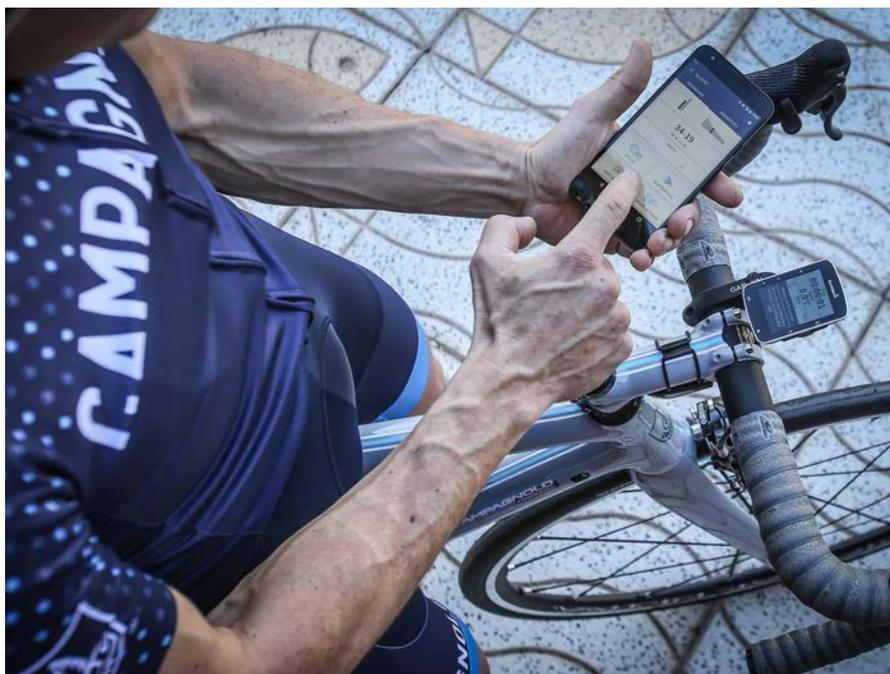
della ruota. Qualcuno ci sta già lavorando: in fondo basterebbe lasciare tutto il sistema frenante attaccato al telaio e questo, a sentire le voci che circolano, non dovrebbe essere nemmeno complicato fattivamente. E neanche implicherebbe un nuovo standard per i telai di cui, certo, non se ne sente il bisogno. C'è ancora il passaggio ai nuovi telai per freno a disco da digerire.

Si può fare insomma. E sicuramente si farà. Nella fiera che arriva le proposte di nuove bici o, semplicemente, di modelli aggiornati al freno a disco saranno decisamente tanti. D'altra parte il vantaggio c'è tutto e chi parla di nessuna differenza è perché non ha ancora provato il nuovo sistema. È logico comunque



immaginare una migrazione graduale e non netta.

È il momento delle biciclette aerodinamiche poi. Nello studio esasperato in galleria del vento all'aerodinamica è stato dato il peso dei watt che si possono risparmiare lavorando sulle forme della bicicletta. Sommando tutti i dettagli (aerodinamica delle ruote, scorrevolezza



e così via) si possono risparmiare diversi watt ed arrivare ad un guadagno ben quantificabile su strada. Roba da corridori, ma non solo. E poi le biciclette aerodinamiche, che grazie all'ottimizzazione della fibra di carbonio non aumentano di peso, sono anche molto belle a vedersi ed hanno un carattere molto deciso grazie anche all'integrazione delle varie parti che le fa sempre più speciali ma anche più curate dal punto di vista geometrico.

Il ciclista evoluto sfrutta sempre di più l'elettronica. La bicicletta non tradisce i suoi valori ma la tecnologia offre vantaggi in ogni campo. I cambi elettronici, nelle diverse evoluzioni (e qualcosa è da vedere anche in





fiera) sono giunti alla piena maturità e offrono possibilità avanzate di funzionamento e programmazione. Non si tratta più di una semplice sostituzione della parte meccanica con una elettronica: aggiungono possibilità in più, concrete, che possono essere apprezzate da tutti, non solo dai professionisti. Anzi, permettono di avvicinarsi sempre di più anche ai meno esperti. L'elettronica comanda anche negli accessori. I misuratori di potenza, sempre più alla portata di tutte le tasche, permettono di migliorare il modo di pedalare a prescindere dal tipo di impegno: meglio dei cardiofrequenzimetri aiutano il ciclista a conoscersi e risultano utilissimi anche per i principianti.

E poi c'è da scoprire un'infinità di accessori: su tutti i ciclocomputer GPS che fanno da diario di bordo e si interfacciano con misuratori di potenza, cardiofrequenzimetri e contribuiscono pure alla sicurezza offrendo possibilità e soluzioni avanzate per essere più visibili nel traffico e muoversi con tranquillità.

Anche i telefoni cellulari vengono coinvolti per visualizzare i dati o per amplificare le funzioni dei vari accessori con app dedicate. Pedalare è faticoso sempre allo stesso modo (ma oggi, magari, si va un po' più forte), ma si può fare decisamente di più e sicuramente le ore in bici passano più rapidamente.

QUANTE SOLUZIONI NELLA MOUNTAIN BIKE RUOTE, TRASMISSIONE E... QUELLE BICI SPECIALI

IL DIVERTIMENTO PRIMA DI TUTTO, AVVENTURA, SCOPERTA E PIÙ POSSIBILITÀ PER UTENTI MOLTO DIVERSI. MODELLI DI OGNI TIPO E UN'INFINITÀ DI ACCESSORI

Nel mondo della bicicletta, considerato nella sua totalità, la mountain bike continua a mantenersi in testa in fatto di innovazione e di ricerca tecnologica. Lo era stata per necessità, quando dalle prime front si passò alle biammortizzate per copiare meglio il terreno e diventare più efficienti, lo è per questione culturale e pratica: la mountain bike è una bicicletta che racchiude in sé tanta tecnologia, quindi c'è più terreno fertile per innovazioni, ricerche e sperimentazioni. Probabilmente è anche un atteggiamento culturale. La mountain bike nasce da un contesto meno tradizionalista e più aperto al cambiamento e i biker, di conseguenza, hanno un atteggiamento diverso, al riguardo, rispetto al più tradizionalista settore stradale. Basti vedere le

prese di posizione piuttosto acritiche che ci sono rispetto ad alcune innovazioni che, una volta provate, poi mostrano la loro efficacia anche al di là di quanto possano suggerire le pubblicità.

La mountain bike è arrivata più di una volta, a rimettersi in discussione completamente, al punto da rivedere anche la dimensione delle ruote per sperimentare qualcosa di più efficace. Per questo chiaramente, ci sono anche situazioni di mercato a spingere: ogni cambiamento così radicale si traduce in una nuova voglia di acquisto da parte degli utenti ma se il senso c'è, perché non cambiare?

La rivoluzione delle ruote ha visto diversi standard ma ormai possiamo dire definitivamente abbandonato il diametro da 26" e c'è stato anche

il coraggio di rivedere le decisioni una volta appurato che le ventinove pollici erano per molti ma non per tutti. La soluzione da 27,5" ha messo d'accordo anche gli scettici permettendo anche meno ricercatezze geometriche per far stare dentro le ruote più grandi senza che ne abbiano a soffrire rigidità ed efficienza su strada. Molti, infatti, delle 29 pollici lamentavano la poca agilità di guida e dell'eccessivo ingombro. Poi ci sarebbe il discorso "fat", quelle ruote così grandi da galleggiare su neve e sabbia e, per questo, decisamente divertenti. Si tratta di una scommessa di mercato cui molti non credevano. Ovviamente non si





viaggia su grandi numeri, ma il fenomeno c'è e piace. E chi può si fa volentieri un giro a scoprire come non ci siano davvero limiti nel pedalare in fuoristrada e su qualsiasi terreno. Basta avere le ruote della giusta dimensione e, soprattutto, le gomme adatte.

Che trasmissione

La tripla moltiplica anteriore e i pignoni in aumento sulla ruota motrice sembravano, fino a qualche anno fa, la soluzione ad ogni arrampicata nei percorsi, a volte al limite del ribaltamento, del fuoristrada. Poi si è cominciato a ragionare al contrario. Tabella dello sviluppo metrico alla mano, ci si è resi conto che tanti pignoni dietro, moltiplicati per tre dalle corone anteriori, davano sviluppi metrici spesso inutili e ridondanti, soprattutto in determinati contesti (agonismo fra tutti). E allora si è cominciato a sfol-tire provando a passare alla doppia davanti, al posto della tripla e poi,



addirittura, alla singola corona. In termini pratici e pure tecnici i vantaggi sono tanti: si toglie il peso del deragliatore e si va ad avere uno sviluppo metrico sequenziale tra i vari rapporti, inoltre la catena lavora con un migliore allineamento. Per contro, ovviamente, si sacrifica qualcosa nella scelta degli sviluppi metrici ma anche qui chissà. C'è già chi si è spinto alle 12 velocità sul pacco pignoni; poi si parla di allargare ancora i mozzi (quindi spazio in più), vuoi vedere che c'è qualcosa nell'aria? Non per quest'anno, questo è certo, ma è chiaro che in termini di scelta, a seconda dei percorsi che si affrontano, in fiera si potranno vedere e discutere direttamente con produttori e importatori, mountain bike sempre più



calibrate per le specifiche esigenze di ciascuno.

Anche nella mountain bike l'elettronica prende sempre più piede. Anzi, qui le possibilità sono pure di più: dal controllo intelligente delle sospensioni alle trasmissioni più efficaci oltre, ovviamente, a tutti gli accessori dedicati (e nel campo dell'illuminazione potrebbe essere addirittura plausibile pedalare dopo l'oscurità. Cosa impensabile fino a qualche anno fa).

La trasmissione elettronica in mountain bike ha pure senso anche se questo è forse il campo in cui è il settore stradale a fare da traino nel ciclismo. Però si sta pure dimostrando come possa essere efficace interfacciare l'elettronica con cambio e deragliatore e dove le pendenze



cambiano all'improvviso il campo di applicazione può essere ancora più mirato ed efficace.

Mtb speciali

Parliamo di quelle a pedalata assistita. Di ebike diciamo più avanti ma nella mountain bike l'integrazione è possibile e, anzi, decisamente efficace ed ha un senso che su strada, per le velocità più elevate che si raggiungono, non ci sarebbe (almeno rimanendo negli ambiti legislativi attuali che prevedono la pedalata assistita fino a 25 chilometri orari). C'è addirittura chi sta pensando a delle vere proprie prove in salita con le eMtb, ma prima di questo c'è la comodità di sfruttare bici all'mountain o comunque divertirsi in discesa senza doversi preoccupare troppo della risalita. Mountain bike di questo tipo hanno l'impianto di risalita incorporato e promettono divertimento. La quantità di proposte fa pensare ad un aumento esponenziale di modelli equipaggiati col motore.

LA BICICLETTA È SEMPRE PIÙ FEMMINILE

Le donne in bicicletta hanno raggiunto, ormai da diversi anni, la massa critica per diventare importanti anche nei bilanci delle aziende. Significa che, da un po', realizzare prodotti dedicati al ciclismo femminile conviene, non si tratta solo di sposare una causa pure bella e di immagine.

Si pedala in tanti modi e la bicicletta non è più il simbolo di una riscossa culturale come si trovò ad affrontare Mery Cressari agli esordi della sua carriera. Le donne in bici sono

guardate con ammirazione oggi altro che sospetto. E le spinte a far crescere il movimento vengono da più direzioni. Ci si è messa anche l'UCI che ha equiparato, almeno nelle proprie prove, i premi a quelli del settore maschile. Un passo non da poco che diventa un segnale forte.

Le donne sono esigenti e il mercato lo sa. Quello che si trova nei cataloghi delle aziende che producono biciclette, abbigliamento e accessori dedicati al ciclismo femminile



seguono proprio questa linea. «Le donne sono molto attente a quel che indossano così come ai dettagli della loro bicicletta – ci spiegava Paola Santini, che lavora nel maglificio sportivo di famiglia – e spesso sono esigenti più degli uomini. Inoltre, potete ben immaginare, una donna non uscirebbe mai in bicicletta con maglia e pantaloncini diversi tra loro pure se perfettamente funzionali. A certi dettagli, ormai, fanno sempre più caso anche gli uomini, tanto più le donne che, mediamente, tendono a cambiare più spesso le loro cose quando iniziano a consumarsi».

È una questione di stile ma non solo. Le differenze fisiologiche delle donne rispetto agli uomini richiedono, per prestazioni di alto livello, ma anche per pedalare comodamente in ogni situazione, di avere dei materiali appositamente realizzati. Si parte dai telai, la cui geometria deve adattarsi alle diverse proporzioni, ma si arriva ai punti di appoggio, persino le calzature, per non parlare, poi, dell'abbigliamento dedicato. Caschi compresi che, magari, tengono conto dei capelli normalmente più lunghi che non devono inficiare la calzatura del casco ai fini della sicurezza.

Donne e pedali sono anche social. Nelle diverse piattaforme on line ci sono molte donne che si confrontano tra loro e creano gruppi per poter uscire insieme e condividere esperienze. Basta cercare un po'



per trovare molti spunti (conoscete l'app StrongHer, ad esempio?) e riuscire, anche piuttosto facilmente, a pedalare insieme anche se si va in posti nuovi. E poi, una donna che pedala piace a tutti, tanto più se ha una famiglia che con cui condividere esperienze e viaggi. Il cicloturismo è un mercato che cresce sempre di più e l'impronta femminile sta trovando sempre più consensi. E non c'è bisogno di chiamarsi Paola Gianotti, Giuliana Buhning o Annie Londonderry.



URBAN: IN CITTÀ PEDALARE DIVENTA PIÙ FACILE

Che in Italia il concetto di mobilità cittadina e la bicicletta fossero in antitesi è stato per troppo tempo qualcosa di assunto e scontato. Mentre in Europa molti si evolvevano in questo senso noi ci siamo lasciati andare ad un'accettazione delle cose ancora più illogica se si considera il favore meteorologico di cui gode la nostra penisola rispetto ad altri posti dove il pedalare fa parte del vivere quotidiano. Anche in città.

E in città non si pedala perché “non si può comprare altro”, si pedala perché è il modo più pratico per spostarsi e, ebbene sì, anche più veloce. Quindi è bene farlo nel modo giusto e con la bicicletta più adatta, che non vuol dire costosa, ma commisurata alle esigenze di ciascuno.

C'è un mondo da scoprire in fiera in questo senso. Dalle biciclette da passeggio per portare il giornale e piccole spese, ai modelli che possono allargare il raggio d'azione e uscire dalla città nel fine settimana. Poi ci sono le pieghevoli, per

una mobilità che si integra con altri mezzi e non soffre del problema, molto cittadino del “dove lascio la bici?” quando si arriva a destinazione. Biciclette più o meno leggere, adatte a città piatte oppure con saliscendi oppure a scatto fisso direttamente, una moda che in Italia ha preso più gli utenti del mercato: perché si basa più su una cultura del recupero delle vecchie bici che non sull'acquisto di nuove.

Ma ha comunque innescato un mercato di accessori: abbigliamento, borse dedicate, caschi e quant'altro possa servire per muoversi in città tranquillamente e senza





preoccuparsi se dovesse piovere. L'abbigliamento per pedalare in città è un argomento in cui si sta registrando un ritorno in forze anche sul mercato italiano. Pedalare comodi in bicicletta non significa vestirsi di Lycra, ma avere libertà di movimento anche con capi casual ma tagliati nel modo giusto e magari con tessuti sufficientemente elastici per lasciare libero il movimento. Ed è una bella differenza.

Mobilità

A Verona si parlerà tanto di mobilità con **CosmoBike Mobility**: seminari e tavole rotonde per un confronto tra operatori di mercato e pubbliche amministrazioni (attenzione alle date: dal 14 al 16 settembre, in anticipo sulla fiera) partendo anche dal confronto con le realtà europee per scoprire anche che andare in bici

non solo fa bene alla salute nostra e delle nostre città, ma è anche economicamente vantaggioso per tutti.

Strade verdi

Ancora di più, poi, uscendo dalle città e scoprendo che in Italia ci sono tantissime vie da percorrere in bicicletta in tranquillità che attraversano in lungo e in largo la penisola. Vie dedicate alle biciclette e strade ritagliate al traffico. C'è un premio, anche questo al secondo anno di vita, che si chiama **"Green Road Award"** e valorizza proprio i percorsi ciclabili sottoposti alla giuria specializzata dalle amministrazioni locali. Soprattutto è un modo per portare alla conoscenza del grande pubblico i percorsi ciclabili più belli d'Italia, da Nord a Sud.

EBIKE: E SI LASCIA INDIETRO ANCHE IL TRAFFICO

Pedalata assistita, ebike, parole magiche di una nuova mobilità che coinvolge sempre più persone (si parla di 35 milioni di biciclette a pedalata assistita vendute nel 2016 in tutto il mondo) e non si tratta solo di “biciclette col motore”, ma di un nuovo concetto di mobilità che ha campi di applicazione molto diversi.

L'ebike, prima di tutto, è un'alternativa nel traffico delle città. Permette di allungare il raggio d'azione di una pedalata ma anche di faticare meno e arrivare a destinazione senza sudare troppo (pensate a chi la usa per andare al lavoro anche in estate, ad esempio). Soprattutto è in grado di far pedalare tutti, pure chi non è allenato, e di spostarsi seguendo percorsi altrimenti impossibili.

Alternativa agli scooter?

Chi si sposta in città può prendere in considerazione una bicicletta a pedalata assistita e risparmiare un bel po' di soldi (e tenersi pure in forma). Anche i modelli più efficienti hanno costi inferiori ad uno scooter pure entry level, con la differenza,

soprattutto, che con la bicicletta le spese si esauriscono al momento dell'acquisto, per un mezzo motorizzato, invece, tra assicurazione, bollo e carburante (per non contare i



costi di manutenzione decisamente più elevato) la spesa è molto più importante.

A che punto siamo

Perché il paragone possa essere efficace le biciclette a pedalata assistita devono essere all'altezza in termini di efficienza. Sono migliorate le batterie e anche i motori in questo senso e l'uso sapiente del cambio permette di ottimizzare ancora di più le prestazioni (anche la muscolatura, se si usano bene i rapporti, rende meglio. Il principio è lo stesso).

Di biciclette a pedalata assistita ce ne sono di ogni tipo. Dalle più sofisticate con sistema integrato nel telaio, quindi anche meglio bilanciate perché la distribuzione dei pesi ricalca quella della bicicletta normale, ai modelli in cui il motore viene applicato come accessorio. Meno utilizzato il motore sulla ruota anteriore, prerogativa di alcune soluzioni più veloci, a favore della trazione posteriore o di sistemi da applicare all'altezza del movimento centrale con varie soluzioni. Tutte idee piuttosto efficaci che permettono di trasformare una bicicletta normale in pedalata assistita in maniera efficace, pur non arrivando, ovviamente, all'ottimizzazione di un prodotto che nasce già integrato con il motore. Naturalmente si tratta di fasce di prezzo differenti.

Nelle biciclette a pedalata assistita, l'elettronica gioca un ruolo sempre più importante. Si va dalla gestione del sistema, alla possibilità di un check costante del funzionamento



tramite ciclocomputer dedicati che fanno anche da navigatori evoluti (in alcuni modelli c'è anche la possibilità di gestire un allenamento progressivo) alle app che si interfacciano via bluetooth col sistema o, in alcuni casi, lo comandano direttamente, dall'accensione alla scelta della potenza da erogare.

Turismo

Le ebike, nella loro naturale applicazione, diventano possibilità di turismo in più. Già in diversi territori italiani vengono fornite in affitto a chi voglia pedalare senza troppo allenamento o, magari, ha voglia di seguire il compagno o la compagna più allenati senza diventare una zavorra. Anche nella mountain bike, abbiamo visto, offrono possibilità in più per avvicinare un pubblico che non nasce sui pedali. E dagli investimenti che molte aziende stanno facendo sull'Italia è evidente come la situazione sia stata studiata bene. D'altra parte, se si parla di turismo, siamo in prima linea. Basta guardarsi intorno anche a CosmoBike Show.

 VERONAFIERE

COSMO BIKE SHOW



INTERNATIONAL BIKE EXHIBITION
VERONA 16/19 SETTEMBRE/SEPTEMBER 2016

WWW.COSMOBIKESHOW.COM