

T.Bag Dual

Cos'è il cicloturismo?

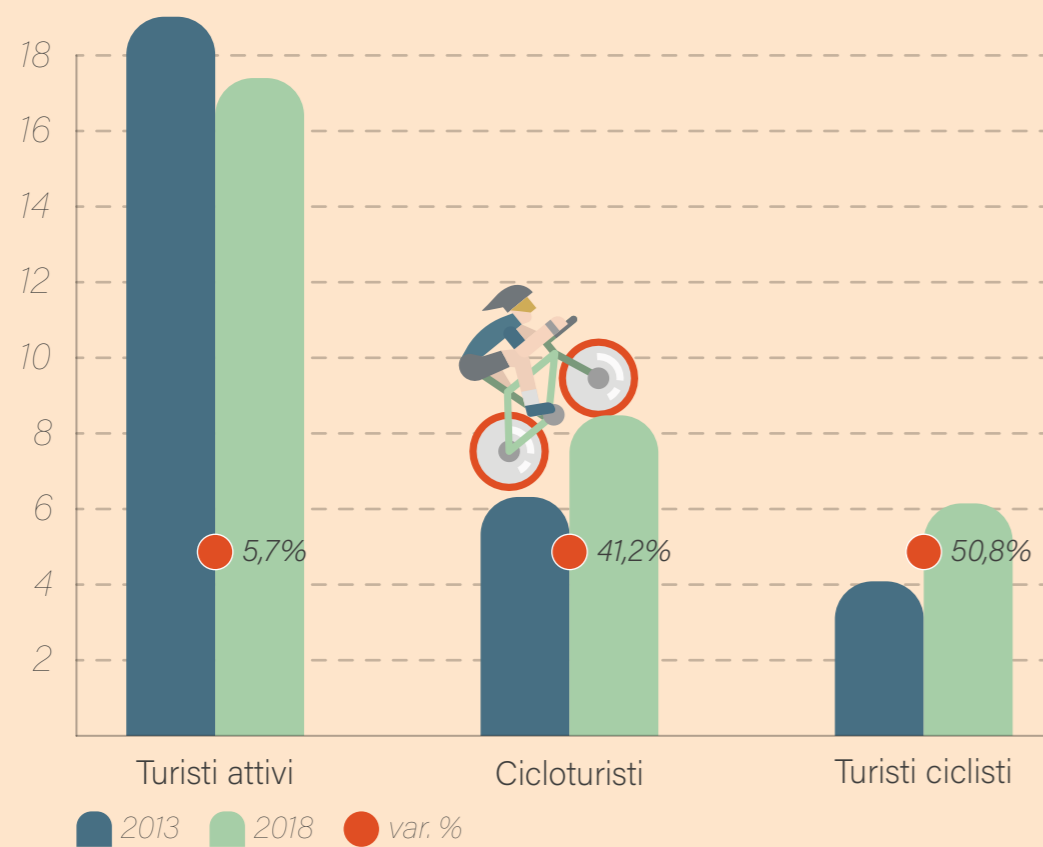
Il cicloturismo è una forma di turismo praticata in bicicletta, con le varianti "treno + bici", o in generale in accoppiata con un mezzo di trasporto che ha il solo scopo di portare il turista all'inizio del suo percorso. È una maniera di viaggiare particolarmente economica, che fuoriesce dai canoni e dai consueti itinerari del turismo di massa. Inoltre è la forma di turismo che tra tutte ha l'impatto ambientale iù basso, essendo svolto interamente in sella alla proia bici, senza necessità eccessiva di mezzi di trasporto.

Chi è il cicloturista?

Il cicloturismo è una forma di turismo praticata in bicicletta, con le varianti "treno + bici", o in generale in accoppiata con un mezzo di trasporto che ha il solo scopo di portare il turista all'inizio del suo percorso. È una maniera di viaggiare particolarmente economica, che fuoriesce dai canoni e dai consueti itinerari del turismo di massa. Inoltre è la forma di turismo che tra tutte ha l'impatto ambientale più basso, essendo svolto interamente in sella alla proia bici, senza necessità eccessiva di mezzi di trasporto.

Incremento negli anni

Come si vede dal grafico, il settore del cicloturismo è in netta espansione nel tempo. Di conseguenza anche tutto il mercato che vi gira intorno, che suera il miliardo di euro, è in crescita, e necessita costantemente di nuove soluzioni per agevolare il viaggio dei turisti



Di cosa necessita il cicloturista?

A seconda della durata del viaggio che intraprenderà, il cicloturista avrà bisogno di trasportare con se una determinata serie di essenziali, che sono fondamentali alla corretta riuscita dell'avventura.



Il bikepacking

Quando si parla di "bikepacking" non si parla altro che del modo in cui viene trasportato il materiale durante un viaggio in bicicletta. Chi fa del bikepacking ha eliminato l'assetto classico del portapacchi più borse laterali per passare ad un assetto molto più snello con borse che vanno ad agganciarsi direttamente sulla bicicletta. In questa maniera si riesce a viaggiare più leggeri e si ha una maggiore maneggevolezza della bicicletta nella guida. Questo avviene però a discapito della capacità di carico della stessa, che sarà quindi nettamente limitata.



Benchmarking



Borsa da portapacchi capiente e profonda che può trasportare ciò di cui si ha bisogno. La sua impermeabilità e robustezza la rendono adatta a tutte le situazioni.

Piccola borsa da sottosella, indicata per il trasporto di un kit di riparazione di emergenza. Alloggia comodamente una camera d'aria e gli essenziali per cambiarla.



Questa borsa da telaio offre un doppio scomparto con zip. Sulla parte superiore troviamo il supporto trasparente per smartphone, utile quando usato come navigatore. All'interno c'è una cinghia per assicurare le chiavi. Aggancio con fasce a strappo.



Questa borsa da manubrio dalle modeste dimensioni è indicata per il trasporto di ciò che necessitiamo a portata di mano durante le nostre escursioni. Chiavi, occhiali da sole, barrette energetiche e un piccolo kit di riparazione alloggianno perfettamente al suo interno.

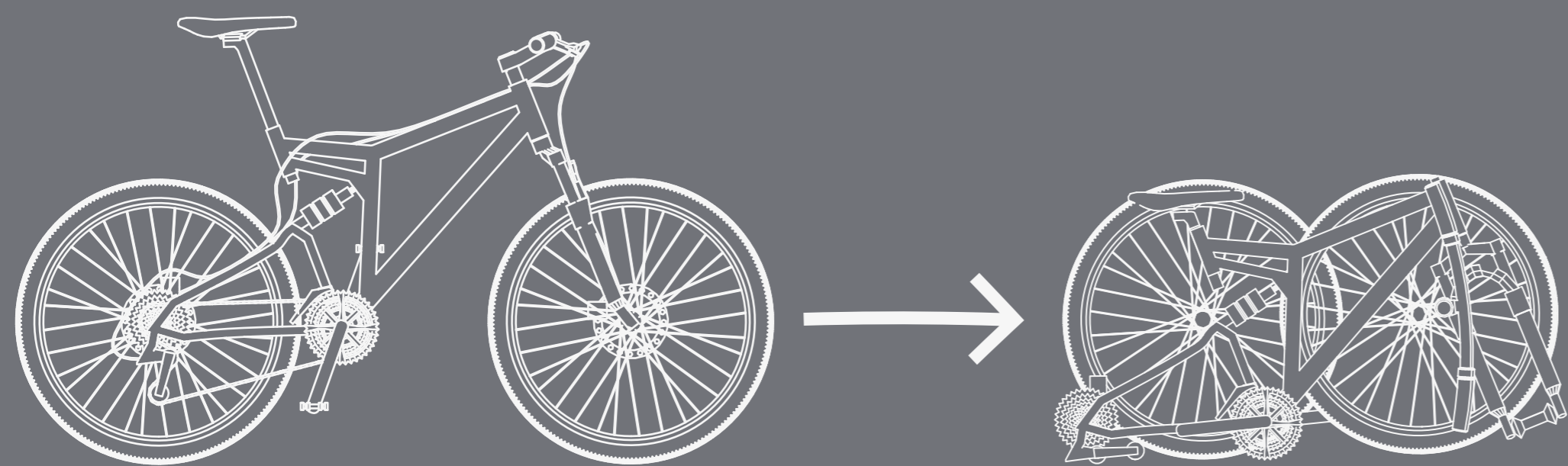


Rimorchio per biciclette robusto con telaio stabile in acciaio rivestimento, con verniciatura a polvere e pneumatici da 16 pollici. Ampia superficie di carico di 130 litri e fino a 60 kg di capacità massima di carico. Parapioggia rimovibile, bandiera di segnalazione e gancio per il traino.

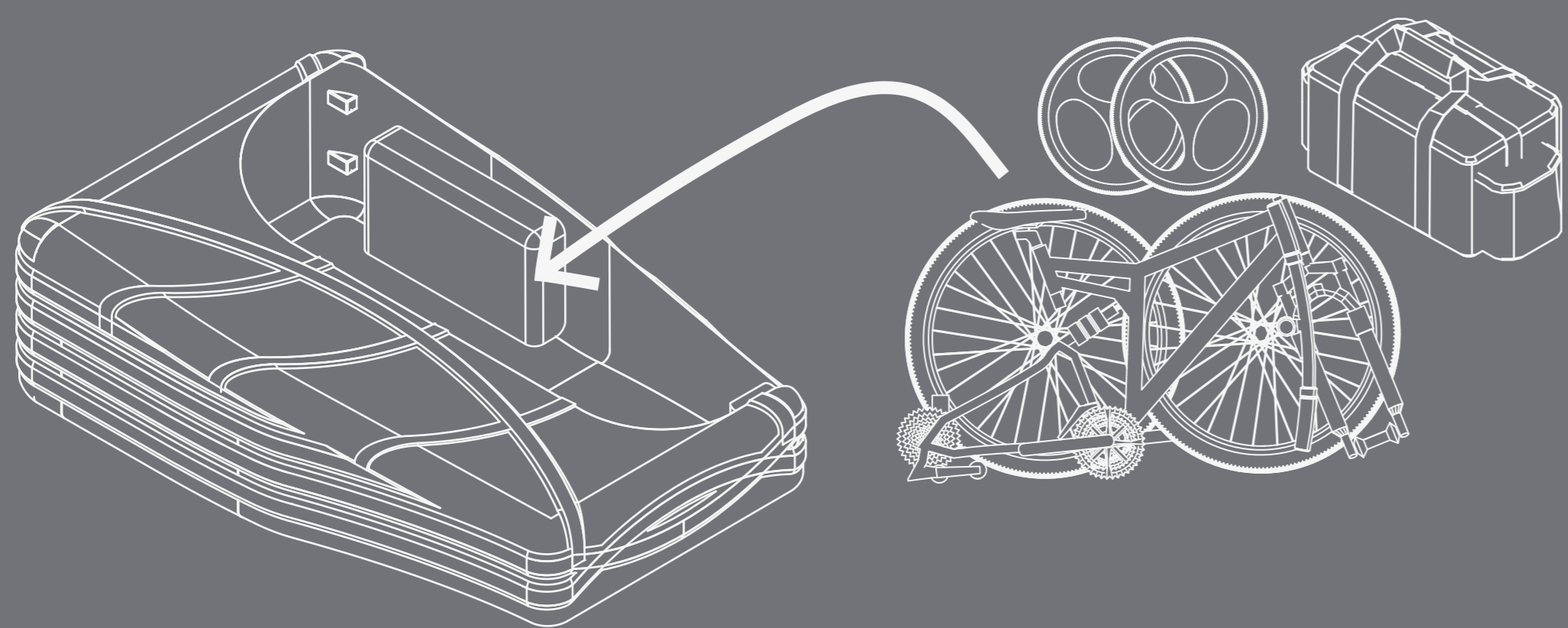
HOW TO PACK AND RIDE A MOUNTAIN BIKE OR A ROAD BIKE WITH YOUR T.BAG DUAL

PACKING

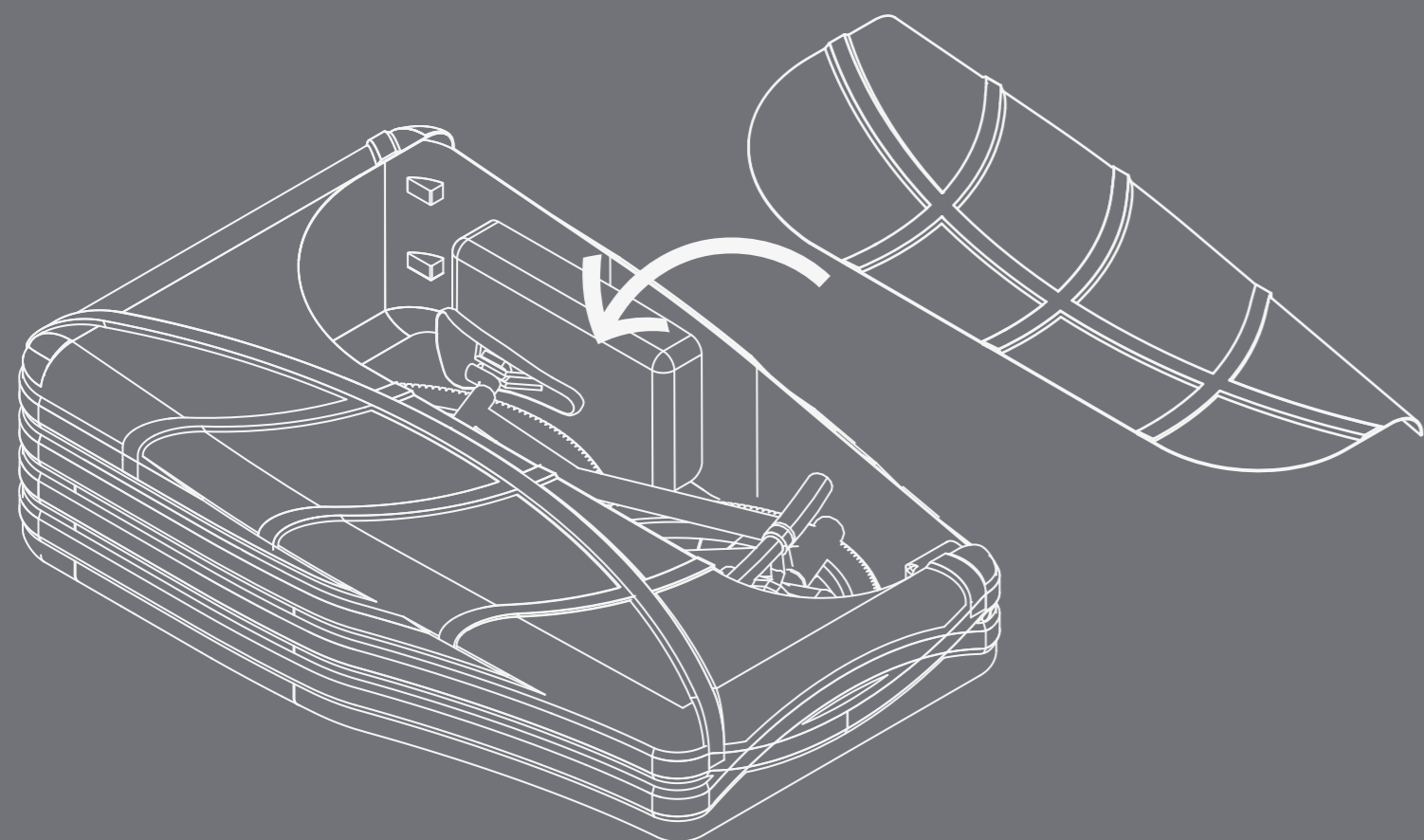
.1 Smonta la bici



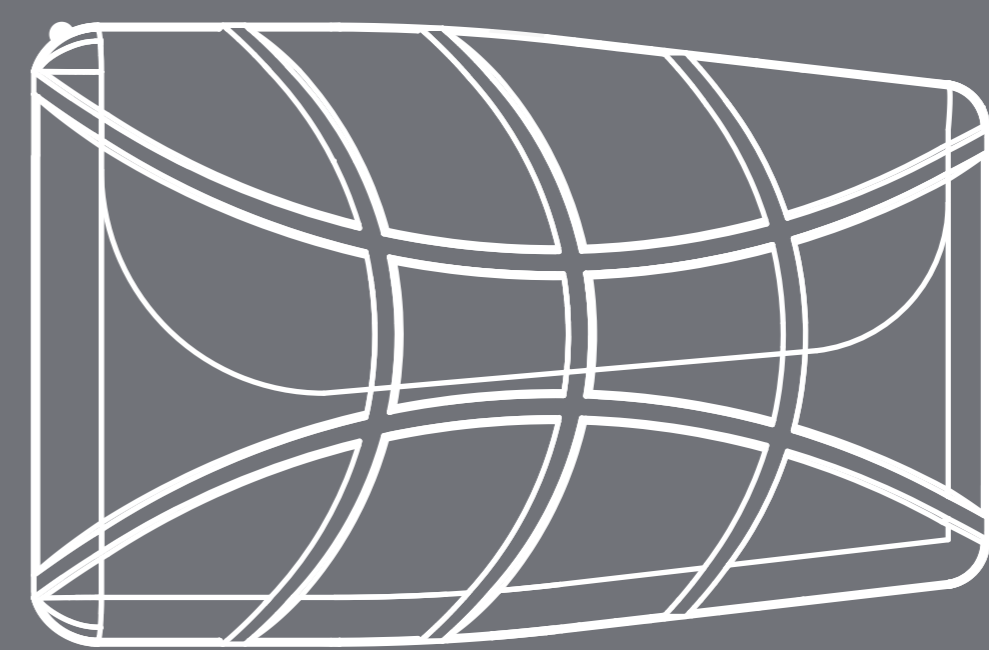
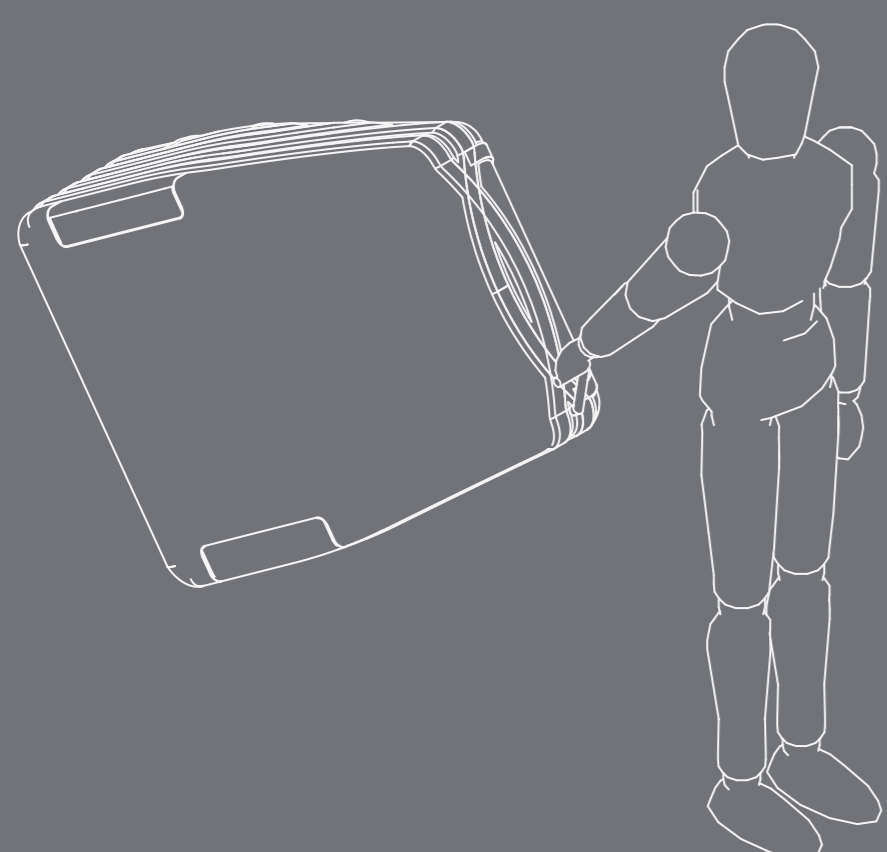
.2 Caricala col necessario nel T.Bag Dual



.3 Copri e chiudi il T.Bag Dual

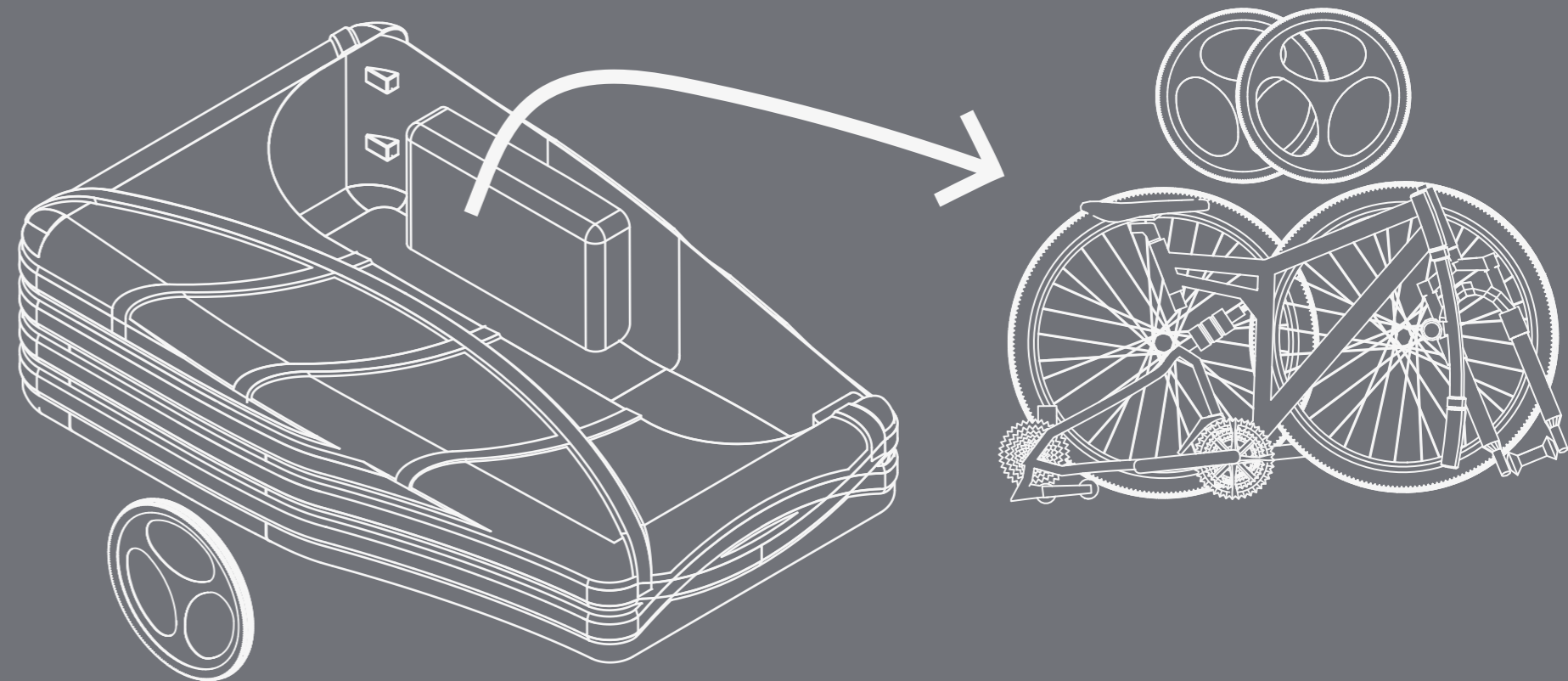


.3 Monta la maniglia e vai

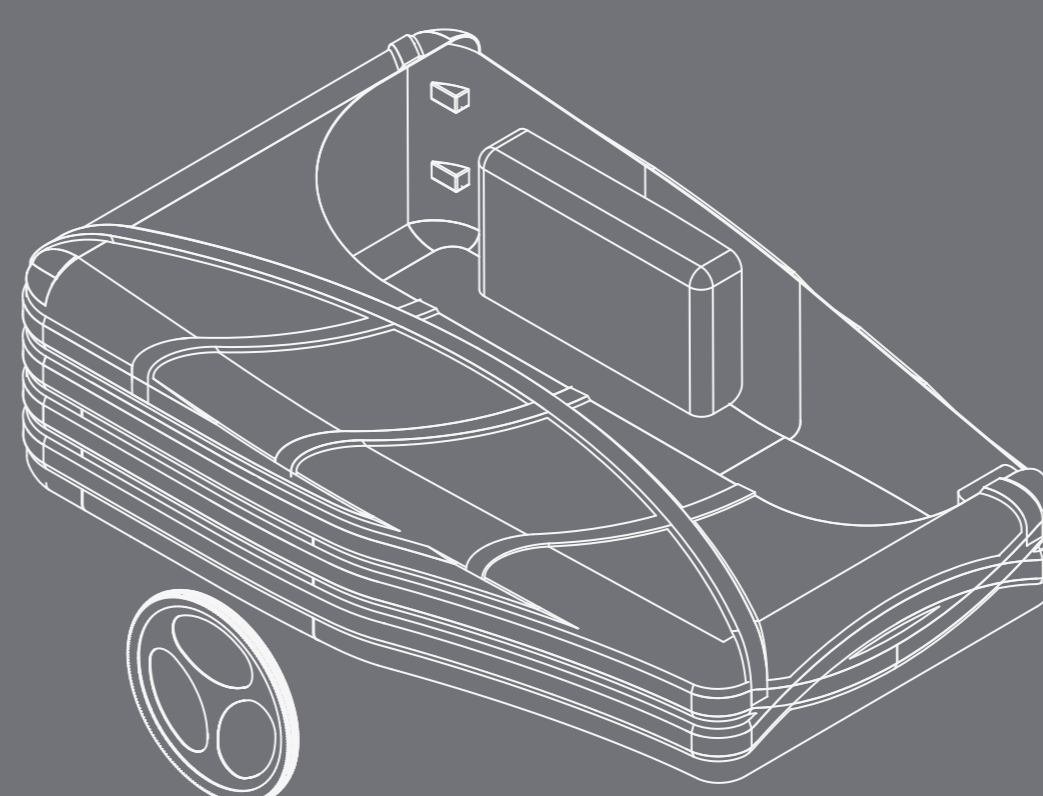


RIDING

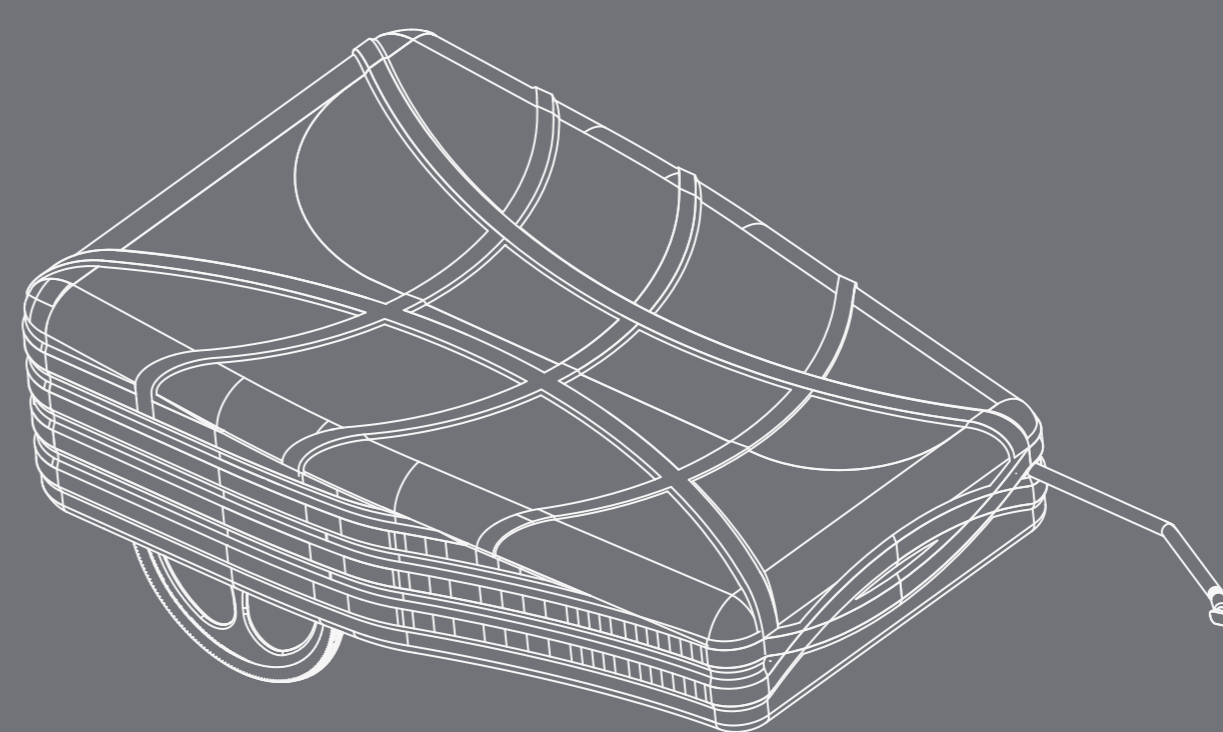
.1 Estrai la bici e le ruote dal T.Bag Dual



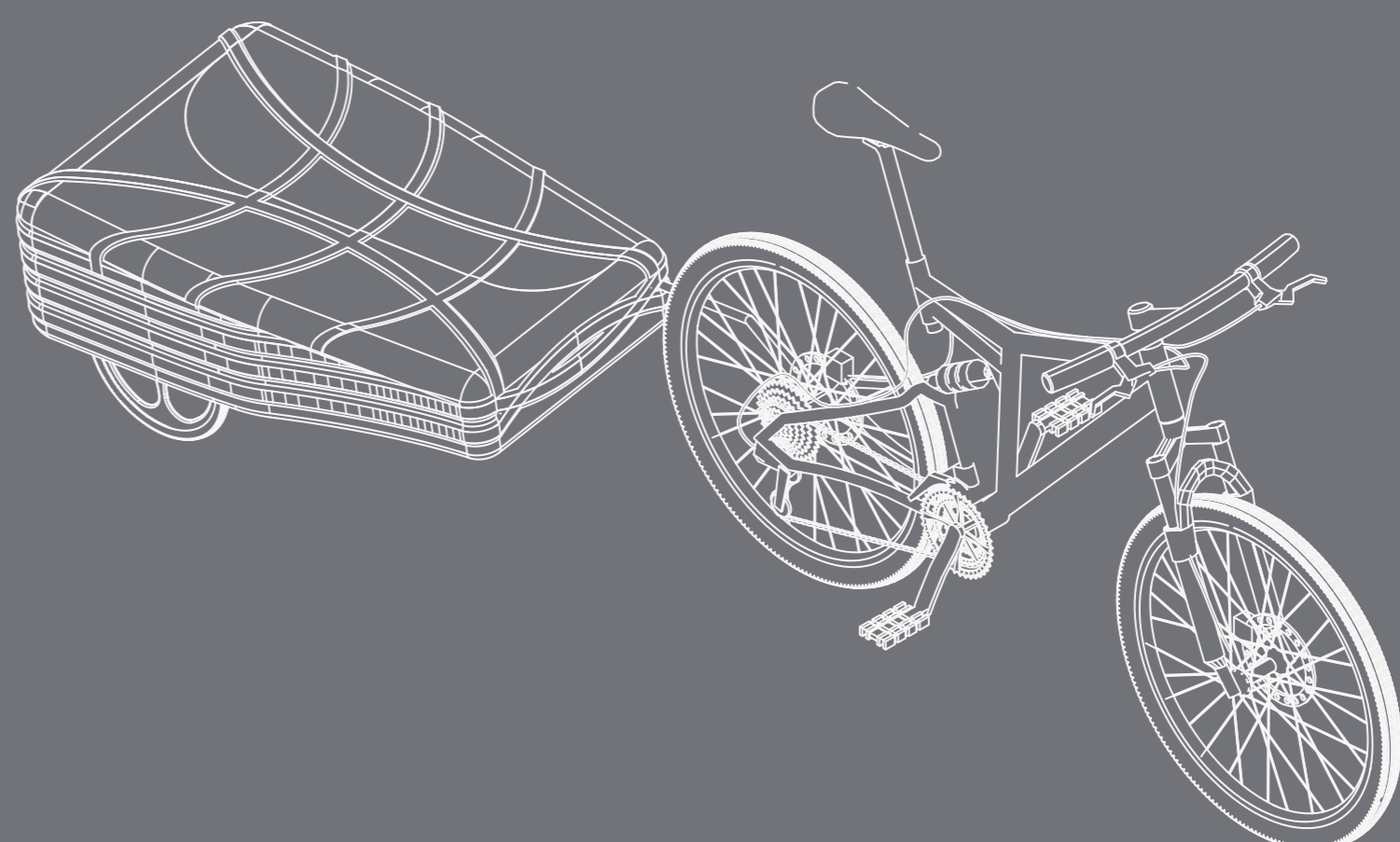
.2 Monta le ruote spingendole nelle sedi



.3 Inserisci l'asta di collegamento



.4 Aggancia alla bici e parti!



Render ambientati



T.Bag Dual

Sistema di trasporto e carico bici per il cicloturismo

Laureando: Domenico Cavo
Relatore: Carlo Vannicola
Correlatore: Manuel Scorthichini

a.a. 2018/2019



S A A D

Scuola di Ateneo

Architettura e Design "Eduardo Vittoria"

Università di Camerino

Università degli studi di Camerino
Scuola di Ateneo Architettura e Design Eduardo Vittoria – Ascoli Piceno
Corso di Laurea triennale in Disegno Industriale e Ambientale



Indice

01

Il Cicloturismo

Il cicloturismo è molto di più di quanto ci si aspetti. È un'esperienza, un'avventura, che rafforza i legami del gruppo e ci fa stare meglio fisicamente e mentalmente. Scoprire pedalata dopo pedalata le bellezze che ci circondano danno alla fatica un altro sapore.

- 1.1 Cos'è il cicloturismo?
- 1.2 I vantaggi

02

Bici e Natura

Andare in bicicletta è un'ottima abitudine, sia per effettuare piccoli spostamenti nella vita di tutti i giorni, sia per praticare sport e tenersi in forma. Il tutto ad emissioni quasi zero.

- 2.1 Una forma di turismo sostenibile
- 2.2 Chi è il cicloturista itaiano?
E quello europeo?
- 2.3 Turismo in bicicletta
- 2.4 Negli anni
- 2.5 EuroVelo

03

L'evoluzione della bici

Si pensa che le prime ruote in gomma su una safety bicycle si ebbero dopo il 1888, anno in cui Dunlop inventò lo pneumatico ad aria.

- 3.1 Le origini
- 3.2 Miglioramenti
- 3.3 Innovazioni nei materiali
- 3.4 Problematiche di mobilità
- 3.5 Un efficace mezzo di trasporto
- 3.6 Ai giorni nostri



04

Il mezzo

Dalla bici da corsa alla mountain bike, passando per le bici da touring e da strada. Un'analisi ai mezzi presenti sul mercato.

- 3.1 Le origini
- 3.2 Miglioramenti
- 3.3 Innovazioni nei materiali
- 3.4 Problematiche di mobilità
- 3.5 Un efficace mezzo di trasporto
- 3.6 Ai giorni nostri

05

I bagagli

Per far sì che il cicloturista abbia tutto con sé, deve avere i posti giusti dove metterlo.

- 5.1 Bagagli laterali da portapacchi
- 5.2 Il sotto sella
- 5.3 Da telaio
- 5.4 Da manubrio
- 5.5 Carrello a rimorchio

1. Il Cicloturismo

1.1 Cos'è il cicloturismo?

Il cicloturismo è una forma di turismo praticata in bicicletta, con le varianti "treno + bici", o in generale in accoppiata con un mezzo di trasporto che ha il solo scopo di portare il turista all'inizio del suo percorso.

È una maniera di viaggiare particolarmente economica, che fuoriesce dai canoni e dai consueti itinerari del turismo di massa.

I praticanti, detti cicloturisti, sono quasi sempre accomunati da una spiccata sensibilità ambientale, da una grande passione per la bicicletta come mezzo di trasporto e come stile di vita, da una vivace curiosità per i luoghi sconosciuti al grande pubblico e da una grande adattabilità alle situazioni impreviste. Il cicloturismo è un modo di scoprire il territorio in maniera lenta e diretta, respirando la stessa aria e osservando il tutto senza filtri.

Per cicloturismo, o turismo in bicicletta, quindi intendiamo viaggi itineranti o gite giornaliere, senza motivazioni agonistiche, lungo percorsi prevalentemente facili, su strade a scarso traffico o riservate alle biciclette (ciclopiste). Il cicloturismo è un modo per avvicinare ed incontrare luoghi e persone.

È una proposta turistica che offre un contatto diretto con l'ambiente circostante, la sua cultura e la sua tradizione, ad una velocità a misura d'uomo che consente di "vivere" i percorsi, sostandovi per visita, ristoro, ospitalità.

Si parla dunque di una permanenza turistica prolungata, per vivere e conoscere approfonditamente il territorio, non solo per attraversarlo in modo frettoloso.

È un turismo che oltre ad essere in maniera caratteristica lento, risulta anche sostenibile consentendo di poter fruire ed al tempo stesso preservare l'ambiente, l'attrattiva principale del turismo stesso. Ovviamente il territorio che sceglie di proporsi ai cicloturisti deve impegnarsi a realizzare un prodotto che risulti appetibile.



Perché ciò possa realizzarsi, sono necessari una serie di interventi:

1. bisogna offrire al turista in bicicletta la possibilità di venire in contatto e di fruire di un significativo ambiente naturale e di una cultura locale vitale fatta di manufatti, attività, prodotti, manifestazioni, eventi, ecc.

2. è necessario che sul territorio sia presente una rete di percorsi cicloturistici appositamente realizzati o che sfruttino la viabilità secondaria esistente, facilitando gli spostamenti "lenti" e che questa rete sia supportata da una cartografia e da una cartellonistica apposita.

3. è necessaria soprattutto una rete di imprese, pubbliche e private, in sinergia, per il successo dell'iniziativa. Dalla creazione dei percorsi alla promozione e offerta dei servizi, che coordinando l'informazione, la logistica in senso lato (dalla manutenzione e cartellonistica, alla gestione del vitto e dell'alloggio), l'organizzazione di attività di accompagnamento, di gioco, sportive, enogastronomiche, culturali, ecc.

1.2 I vantaggi

Si tratta di un'offerta turistica che non si pone in competizione con quella tradizionale, al contrario, la completa, qualificando l'intero prodotto turistico. Il cicloturismo inoltre ha un'elevatissima importanza economica e sociale. Economica poichè valorizza le zone attraversate, anche quelle che risultano marginali rispetto alle migrazioni turistiche di massa, esercita ricadute positive sull'economia locale (alberghi, ristoranti, agriturismi, bed & breakfast, campeggi, ecc.) e favorisce la nascita di iniziative imprenditoriali turistiche locali. Sociale e culturale dato che l'obiettivo del cicloturismo è quello di avvicinare le persone all'uso della bici in vacanza, trasferendo questa "good practice" anche per gli spostamenti quotidiani. Diventa così strumento di diffusione di comportamenti virtuosi all'interno di una mobilità urbana ormai soffocata ed avvelenata dall'uso indiscriminato dell'auto privata.



2. Bici e natura



2. Bici e natura

2.1 Una forma di turismo sostenibile.

Che cosa intendiamo quando parliamo di turismo sostenibile?

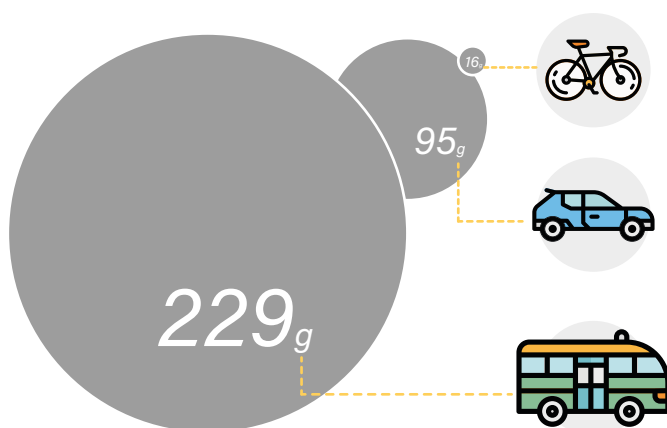
Per capirlo approfonditamente dobbiamo fare un passo indietro e comprendere il significato di "sviluppo sostenibile" definito nel Rapporto Brundtland del 1987.

"Lo sviluppo sostenibile è lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle future generazioni di soddisfare i propri".

Partendo da questa definizione, l'anno dopo, l'Organizzazione Mondiale del Turismo fornisce la prima definizione di turismo sostenibile dichiarando che "le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente circostante e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche". Forte di queste basi l'ONU, attraverso l'Organizzazione Mondiale del Turismo, definì l'Agenda 21 per l'Industria del Turismo che costituì una guida per lo sviluppo turistico sostenibile proponendosi come riferimento per gli operatori del settore.

Tra i principi si legge: "I viaggi e il turismo devono contribuire affinché le persone possano condurre una vita sana e attiva, in armonia con la natura; i viaggi e il turismo devono basarsi su modalità di consumo e di produzione sostenibili; i viaggi, il turismo, la pace, lo sviluppo e la protezione dell'ambiente sono interdipendenti; la protezione

Totale di emissioni di CO2 di differenti mezzi di trasporto [per passeggero/kilometro]



Che cosa intendiamo quando parliamo di turismo sostenibile?







Per capirlo approfonditamente dobbiamo fare un passo indietro e comprendere il significato di "sviluppo sostenibile" definito nel Rapporto Brundtland del 1987.

"Lo sviluppo sostenibile è lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle future generazioni di soddisfare i

2.2 Chi è il cicloturista italiano? E quello europeo?

I cicloturisti italiani e stranieri che scelgono di trascorrere le loro vacanze in Italia, in sella ad una bici, optano soprattutto per le regioni del nord che offrono molti chilometri di piste ciclabili di qualità e numerosi servizi accessori. Di questi, il 61% è straniero e il 39% italiano, un dato che evidenzia come questa attività sia apprezzata anche dai nostri connazionali. Tra tutti i dati disponibili, emerge con evidenza come nelle regioni del nord d'Italia ci sia una particolare affluenza di cicloturisti non solo nei mesi estivi (come ci si potrebbe aspettare) ma anche in quelli immediatamente precedenti e successivi (ovvero marzo e aprile, settembre e ottobre). A giugno, luglio e agosto, la percentuale di turisti stranieri che scelgono una vacanza cicloturistica in Italia si attesta al 60% del totale, contro il 40% di italiani. A maggio e settembre invece la percentuale scende intorno al 55%, mentre nel mese di aprile si registra un interesse maggiore da parte degli italiani, che

Profilo identificativo del cicloturista

 Profilo demografico-sociale		 Preferenze di viaggio	
Livello economico	Medio-alto, il 44% con reddito da €2.000 a 3.000 mensili	Dove alloggiare	Appartamenti, campeggi, alberghi 1-2-3-4*, b&b, case degli amici della natura
Livello culturale	Medio-alto	Aree europee maggiormente visitate	Austria, Svizzera, Italia, Olanda
Composizione famiglia	48% coppie, 28% famiglie, 14% gruppi di amici, 9% singoli, 1% altro	Aree italiane maggiormente visitate	Trentino Alto Adige, Emilia Romagna, Toscana, Sardegna
Fasce d'età	Età media 45 anni		
 La Spesa (incluso alloggio)		 Canali di informazione	
Spesa media giornaliera	€60-80 a persona	Canali di informazione per il viaggio	59% Internet, 30% Amici, 10% Uffici Turistici, 1% altro
 Come si muovono		 Tempi	
Mezzo di trasporto	77% Macchina, 7% treno, 6% roulotte, 10% altro	Periodo preferito per viaggiare	Primavera-autunno
		Tempi di permanenza medi	ca. una settimana



rappresentano il 70% del totale dei cicloturisti presenti in quel periodo. E' importante sottolineare come molti dei cicloturisti, non solo quelli che visitano il nostro paese ma in generale, scelgano di vivere un'esperienza completamente naturale, optando di dormire in campeggio. Quindi portano con loro una grande quantità di attrezzatura.

2.3 Turismo in bicicletta

Non è possibile dare una definizione univoca del cicloturismo in sé, date le sue innumerevoli sfaccettature. la FIAB (Fondo Italiano Ambiente e Bicicletta) lo definisce a grandi linee come "forma di turismo e/o di viaggio che usa la bicicletta come mezzo di trasporto".

La bicicletta infatti è l'unico mezzo che oltre a limitare i danni ambientali di vario tipo, consente un notevole risparmio economico ed un incredibile giovamento alla salute di chi la adopera.

Quindi che sia per questioni ambientali, economiche o di salute il cicloturismo sta assumendo una posizione sempre più definita.

E' un'attività alla portata di tutti, grandi e piccini. C'è chi la vive come un'avventura all'ultimo chilometro, chi come una vacanza lontani dall'inquinamento, e altri ancora che semplicemente apprezzano lo spostamento su un mezzo così benefico in compagnia di parenti e amici.

Consumi turistici in Italia

Stima delle presenze e dei consumi turistici in Italia per tipologia di turista: anno 2018		
	valori assoluti	
	Presenze	Consumi (€)
CICLOTURISTI	77.649.000	7.673.238.000
di cui		
Cicloturisti	21.943.000	2.070.221.000
Turisti ciclisti	55.706.000	5.603.017.000
TURISTI ATTIVI	165.367.000	17.845.805.000
	perso % sul totale presenze Italia	
CICLOTURISTI	8,4	9,1
di cui		
Cicloturisti	2,4	2,5
Turisti ciclisti	6,1	6,6
TURISTI ATTIVI	18,0	21,2

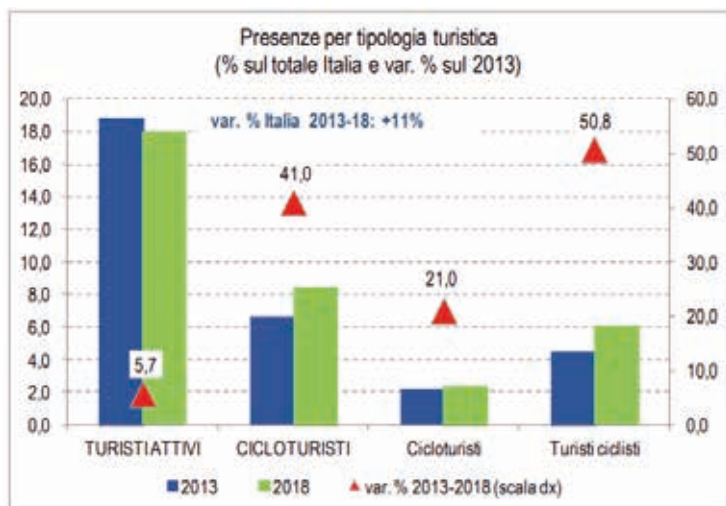
Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere



2.4 Negli anni

Le presenze cicloturistiche rilevate nel 2018 ammontano a 77,6 milioni, pari all'8,4% dell'intero movimento turistico in Italia. Si tratta cioè di oltre 6 milioni di persone che hanno trascorso una o più notti di vacanza utilizzando la bicicletta. Le presenze dei cicloturisti, nel più vasto orizzonte della vacanza attiva, sono aumentate del 41% nel quinquennio 2013-2018. Il dato economico è coerente con le dimensioni del movimento turistico. Il PIB (Prodotto Interno Bici) promosso e calcolato da Legambiente sale, grazie ai dati di Isnat, a ben 7,6 mld di euro annui di ricavi solo per ciò che riguarda il cicloturismo, facendo così arrivare a quasi 12 miliardi di euro annui il valore attuale della ciclabilità in un paese dove le infrastrutture per la bicicletta sono ancora a uno stato embrionale.

Presenze per tipologia turistica



2.5 Progetto Eurovelo

EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto del ECF (European Cyclists' Federation www.ecf.com) teso a sviluppare una rete di 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo.

Il progetto prevede oltre 70000 km di rete ciclabile di cui più di 40000 km già in essere.

La rete europea ha visto la luce alla fine degli anni '90, ma solo nel 2007 si sono resi disponibili sia un gruppo di lavoro ad hoc sia primi finanziamenti che hanno consentito al progetto di partire in concreto. Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali e hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e di valorizzare localmente la via ciclabile come soluzione contro il traffico motorizzato.

EuroVelo rappresenta la controparte europea del progetto Bicalitalia che si integrano pienamente in termini di standard e qualità dell'infrastruttura.

Gli scopi di EuroVelo sono:

Assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso.

Favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche.

Promuovere la attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato EuroVelo può servire infatti a portare la biciclette e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o

Logo del progetto EuroVelo



penalizzata da scelte trasportistiche appiattite sulla automobile.

Favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e ambientalmente di pregio da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti ad esempio quelli con figli piccoli che sono frenati dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta. Catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dal successo dell'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti. Promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo è il mezzo di trasporto motorizzato con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. La bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto.

Portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente scelti dal turista in bicicletta. Indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. la bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.



2.5 Progetto Eurovelo



3. Evoluzione della bici



3. L'evoluzione della Bici

3.1 Le Origini

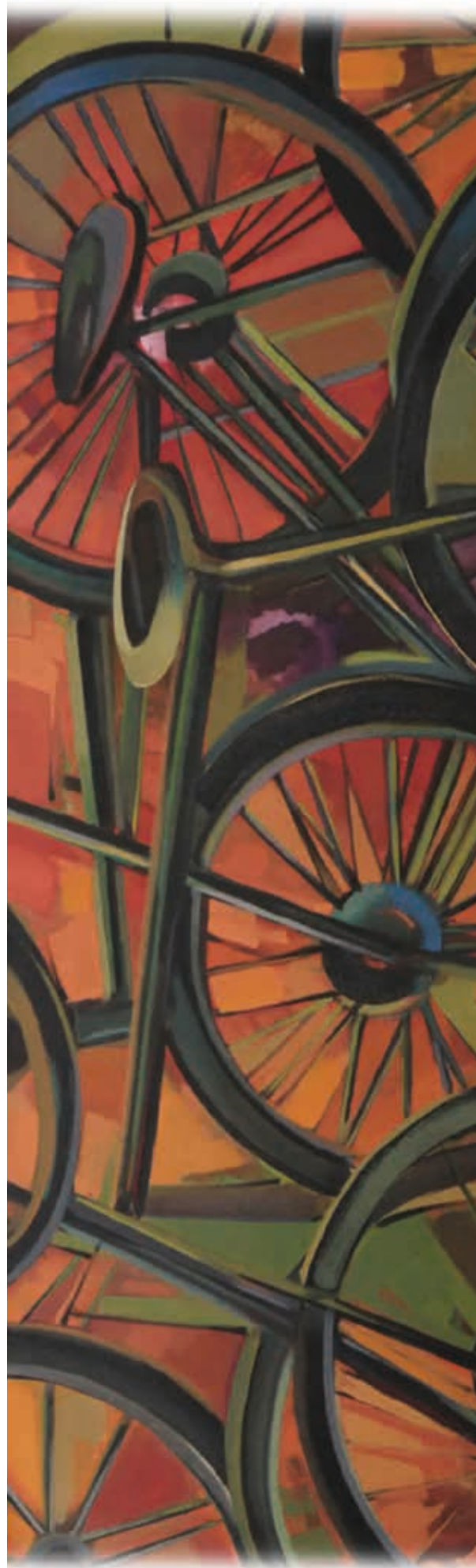
E' probabilmente il mezzo di trasporto più semplice ed accessibile che conosciamo ed utilizziamo, ed ha una diffusione pressochè planetaria.

Tuttavia le sue origini non sono certe e sono fortemente radicate nel passato. Infatti la bicicletta come da noi conosciuta ha subito diverse fasi e trasformazioni nell'arco della sua vita, e anche attualmente questa metamorfosi, seppur in maniera minore sembra continuare.

La sua invenzione viene storicamente affidata a Leonardo da Vinci nell'arco del xv secolo, per via di alcuni bozzetti ritrovati che riportavano un possibile antenato della bicicletta. Tuttavia non essendo mai stato realizzato come mezzo non possiamo avere la certezza matematica che sia effettivamente lui il vero ideatore originario.

Le prime notizie attendibili riguardo il nostro conosciutissimo mezzo si hanno verso la fine del '700 quando il conte francese Mède de Sivrac sembra avesse messo a punto un rudimentale modello a due ruote dotato di un'asse di legno e di un manubrio con la sola funzione di appoggio: il "célérifère".

Era costituito essenzialmente da un asse orizzontale con un manubrio e due ruote alte e strette non sterzanti montate una di fronte l'altra; non ci si sedeva ma ci si limitava ad appoggiarsi. non era un vero e proprio mezzo di trasporto quanto più un accessorio che velocizzasse la normale camminata. ad oggi lo approssimeremmo, per utilizzo, ad un gigantesco monopattino.

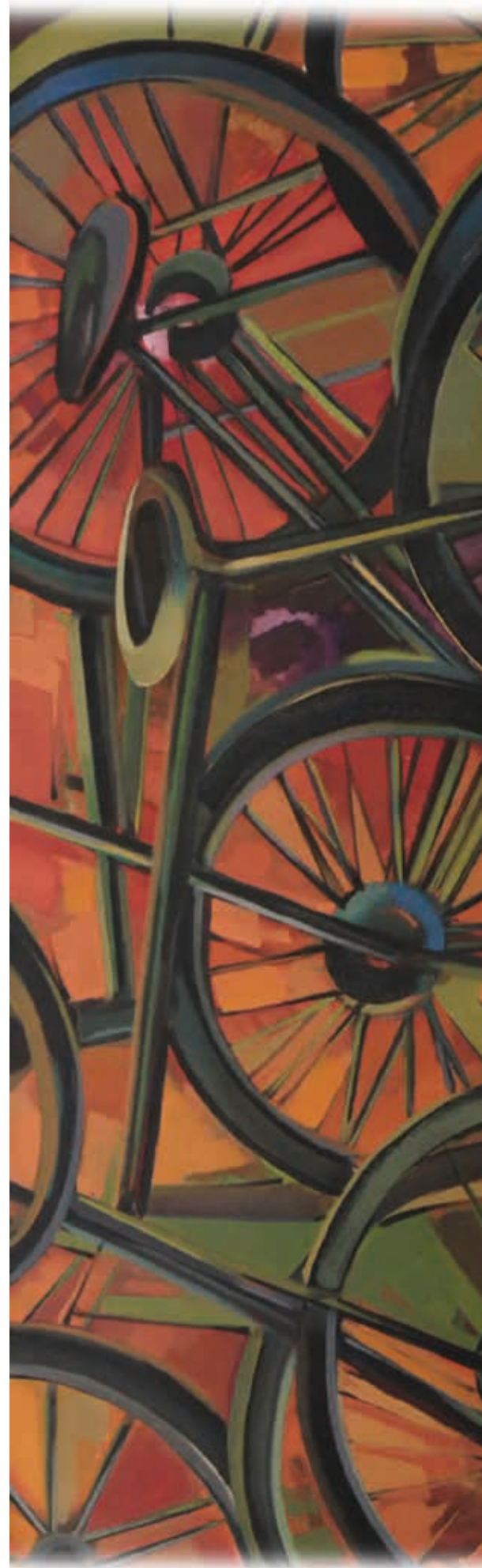


3.2 Miglioramenti

Nel XIX secolo il progetto viene ripreso e migliorato dal barone tedesco Karl von Drais, che sostanzialmente aggiunge al primo progetto le ruote sterzanti, semplificandone la manovrabilità. Durante questo secolo il mezzo fu sempre più perfezionato fino all'aggiunta dei pedali da parte di Ernest Michaux tra il 1850 e 1860 che diede il via all'era dei velocipedi. Questi erano ancora molto lontani dall'efficienza e dalla funzionalità del mezzo che noi conosciamo; erano infatti molto alti, e con una grande ruota di legno all'anteriore. Questo lo rendeva tutt'altro che comodo, dal momento che vibravano talmente tanto da venir soprannominate scuotiossa. Questo però non ne minò assolutamente la diffusione, tant'è che anche Napoleone 3 ne aveva uno. La trasmissione comunque non era a catena, dal momento che i pedali erano montati direttamente sul mozzo anteriore. Quindi per aumentare la velocità bisognava necessariamente aumentare la cadenza della pedalata. Fu solo più avanti, verso la fine dell'800, che si iniziarono a vedere i primi prototipi più ragionevoli con ruote di dimensioni normali, chiamate bicyclette o safety bicycle.

3.3 Innovazioni nei materiali

Si pensa che le prime ruote in gomma su una safety bicycle si ebbero dopo il 1888, anno in cui Dunlop inventò lo pneumatico ad aria. Così un po' alla volta il ciclismo entrò nell'alta società, e vennero alla luce i primi ciccoli. Le gare che organizzavano erano un evento molto mondano e rispettato, tant'è che anche i giornali ne parlavano.



3.4 Problematiche di mobilità

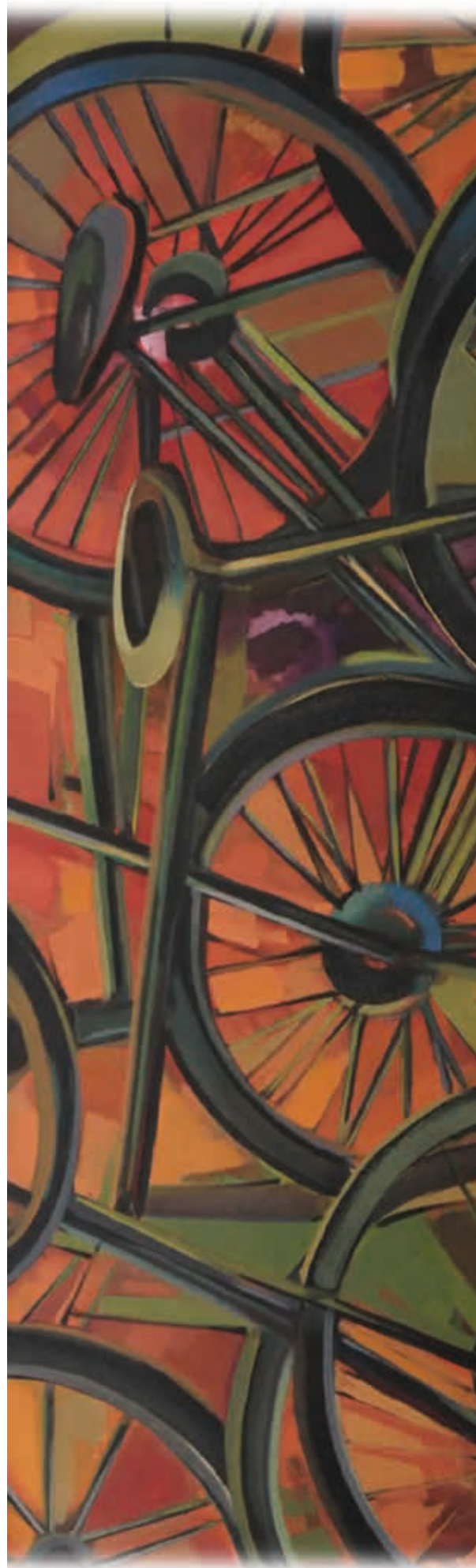
Uno dei grandi problemi che l'antenata della bici era costretta ad affrontare era quello delle starde sconnesse. Non ci si era mai posti questo problema, dal momento che fino ad allora i mezzi più diffusi erano il cavallo, che non aveva difficoltà sul terreno accidentato, e le automobili che però erano molto poco diffuse. Quando vennero installate le filovie sul ponte di Brooklyn, diventò rischioso per i cittadini, che quotidianamente utilizzavano la bicicletta, passarvi accanto. Richiesero quindi delle corsie riservate esclusivamente a loro, una specie di prime piste ciclabili.

3.5 Un efficace mezzo di trasporto

La diffusione e la notorietà della bicicletta crebbero esponenzialmente negli anni, grazie anche alle competizioni che nacquero grazie a questa; il Tour de France e il Giro di Italia solo per nominarne alcune, erano tra gli eventi sportivi in assoluto più seguiti nell'Europa dell'epoca. Fu all'incirca negli anni '60 del '900 che la bicicletta conobbe il suo picco massimo come mezzo di trasporto. Ma l'avvento dell'automobile ne segnò inderogabilmente il declino. Negli anni '70, con la crisi petrolifera e tutto ciò che ne conseguiva, si tornò a pedalare ma gli anni gloriosi della bicicletta come rappresentante di ceti sociali erano finiti ed essa diventò il mezzo per il tempo libero, cosa che comportò l'uscita di famosi modelli come la "Graziella" e, qualche anno dopo, la mountain bike. La bicicletta quindi non ebbe una fine ma solamente una trasformazione.

3.6 Ai giorni nostri

Attualmente, dato il periodo di crisi climatica che stiamo vivendo, la bicicletta sta subendo un netto rialzo nell'utilizzo. Ne viene infatti accentuato l'impatto ambientale nullo, che non vuol dire solo la non emissione di sostanze nocive; questo si traduce anche in una strada meno affollata, meno rumorosa, e molto meno rischiosa per chiunque la frequenti. L'interesse sempre maggiore per l'ambiente fa sì che alla bici si possa riconoscere la facoltà di diventare protagonista di quel futuro ecologico che dovrebbe migliorare le condizioni del nostro ecosistema. Optare per le due ruote non significa solo maggiore agilità di spostamento; vuol dire eliminare l'inquinamento, ma anche quello olfattivo e acustico. Chi ha riscoperto la bicicletta, ha ritrovato dunque anche "la capacità di essere tutt'uno con lo spazio fino a divenirne un componente naturale".



4. Il Mezzo



4. Il Mezzo

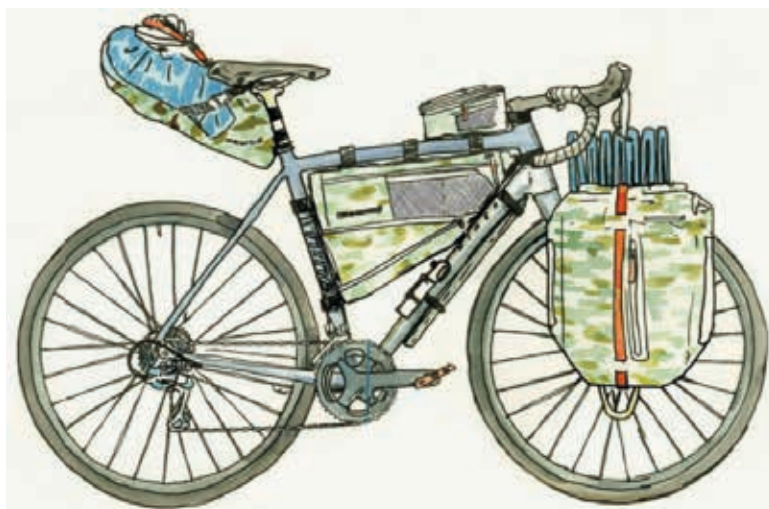
4.1 La bici da corsa.

Questo tipo di ciclo è tra i più diffusi nel mondo del cicloturismo; leggero e veloce, spazia tra varie fasce di prezzo ed offre un discreto livello di comfort. Gli pneumatici stretti e lisci creano un attrito minimo con il manto stradale asfaltato o cementato tipico delle piste ciclabili, riducendo in parte lo sforzo necessario alla pedalata sulle lunghe percorrenze. Una sella morbida ed ergonomica è fondamentale su questo mezzo in quanto manca completamente di sospensioni, e la postura di guida è piuttosto aggressiva, funzionale a ridurre la resistenza dell'aria. Il telaio, al quale andrebbero montate le borse, è molto corto, il che non lo rende ottimale per montare tutte le borse necessarie al cicloturista.



4.2 La bici da strada.

Molto simile ad una prima occhiata ad una bici da corsa, la bici da strada si differenzia principalmente per il telaio, che la rende più stabile e meno reattiva. Le geometrie sono più aperte, soprattutto sul carro posteriore, il passo è più lungo e di conseguenza la postura in sella è meno aerodinamica e più eretta, aumentandone il comfort anche su lunghe tratte. Gli pneumatici sono stretti e lisci con qualche scanalatura che ne aumenta il grip su superfici non ottimali. I freni sono di solito i datati V-brake, ma sui mezzi più nuovi non è raro trovare freni a disco, meccanici e non idraulici, per una questioni di pesi.



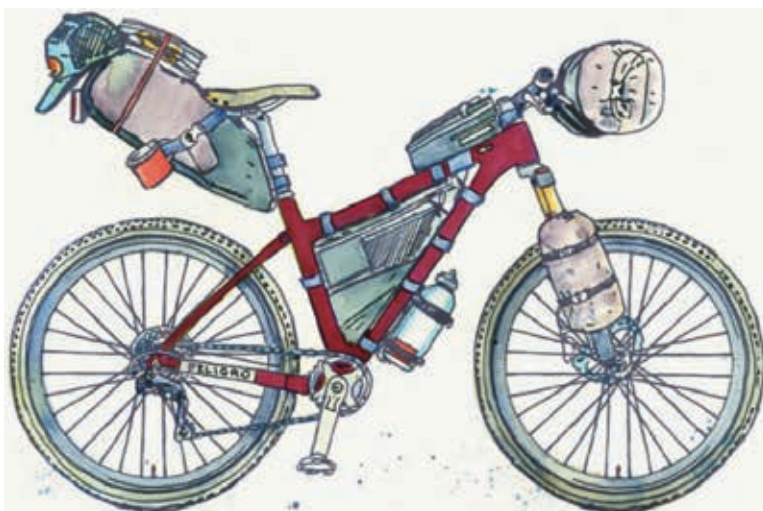
4.4 La bici da touring.

Il mezzo per eccellenza per il cicloturismo. Viene progettato con l'idea di garantire all'utilizzatore il massimo comfort, date le lunghe distanze che solcherà, e una decente capacità di carico di bagagli "on-board". Il telaio è lungo e con geometrie morbide e aperte, che ne favoriscono la stabilità rinunciando alla maneggevolezza, non fondamentale. Sommarariamente si può dire che offra l'agio di guida di una mountain bike, con una posizione eretta, e la scorrevolezza di una bici da strada, data dal battistrada più largo di uno slick ma non tassellato come una bici da montagna.



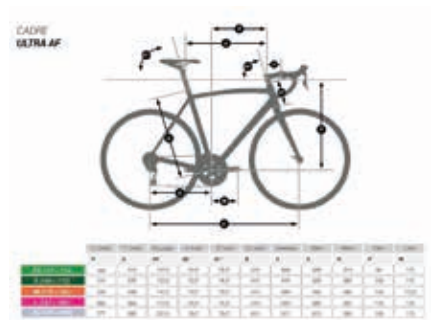
4.3 La mountain bike.

Veicolo molto comune e praticamente a disposizione di tutti. Geometrie aperte, telaio lungo e spesso dotato di almeno una sospensione. La posizione in sella è studiata per offrire manivrabilità ed efficienza, dal momento che alle velocità alle quali si viaggia su questa bici la resistenza dell'aria non è un fattore così importante. I pneumatici sono larghi e possono avere diversi tipi di tassellaure, il che rende questa bici idonea per affrontare qualunque tipo di terreno, dalle strade asfaltate a quelle bianche, ma anche sentieri e mulattiere montane. Le più recenti montano freni a disco idraulici, i quali offrono una potente e rapida frenata.



Benchmark

Bici da corsa - Utra RCR AF 105



Peso: 8,9 kg

Telaio: geometrie chiuse, passo corto, prestazioni preferite al comfort

Trasmissione: corona da 52 denti, ideale per alte velocità su tratte pianeggianti

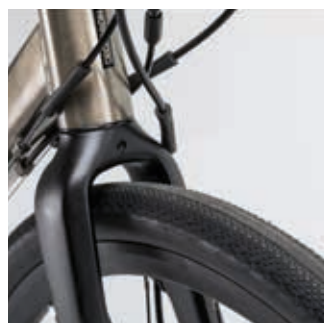
Ruote: cerchi stretti che ospitano pneumatici lisci e affusolati, da strada

Freni: classici freni V-Brake, leggeri ma poco prestanti

NOTE: Bici da corsa in tutto e per tutto. Passo corto per massima agilità, angoli del telaio stretti, manubrio ricurvo e rapporti del cambio molto alti. Dato il comfort non elevato non è indicata per pedalare tutto il giorno. Le gomme strette e lisce inoltre la rendono adatta al solo utilizzo su strada asfaltata.

Benchmark

Bici da strada/Gravel - Triban RC 520



Peso: 10,5kg

Telaio: geometrie più aperte, buon bilanciamento prestazioni-comfort

Trasmissione: 2x11 velocità, ideali per affrontare i vari terreni che si incontrano

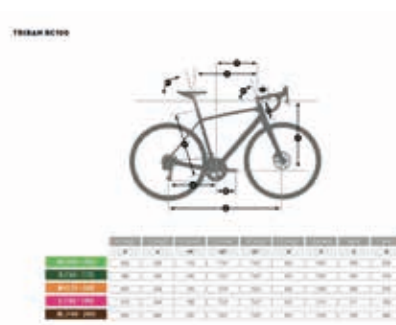
Ruote: cerchi non troppo stretti che ospitano pneumatici semi-lisci

Freni: freni a disco meccanici, leggeri e dall'elevata potenza frenante

NOTE: Bici da gravel/strada. Questo la rende ideale per il cicloturismo dal momento che è dotata di tutto ciò che serve per affrontare i vari terreni che si presentano. La posizione in sella non è eccessivamente aggressiva, quindi è possibile pedalare per varie ore senza sentire dolori. La meccanica è semplice, in modo da poter essere riparata anche senza attrezzi particolari.

Benchmark

Bici da strada - RC 100



Peso: 8,9 kg

Telaio: geometrie chiuse, passo corto, prestazioni contro comfort

Trasmissione: corona da 52 denti, ideale per alte velocità su tratte pianeggianti

Ruote: cerchi stretti che ospitano pneumatici lisci e stretti, da strada

Freni: classici freni V-Brake, leggeri ma poco prestanti

NOTE:

Benchmark

Mountain bike - Rockider 520



Peso: 8,9 kg

Telaio: geometrie chiuse, passo corto, prestazioni contro comfort

Trasmissione: corona da 52 denti, ideale per alte velocità su tratte pianeggianti

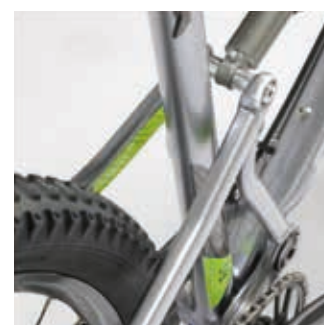
Ruote: cerchi stretti che ospitano pneumatici lisci e stretti, da strada

Freni: classici freni V-Brake, leggeri ma poco prestanti

NOTE:

Benchmark

Mountain bike - Rockider ST 900 S



Peso: 8,9 kg

Telaio: geometrie chiuse, passo corto, prestazioni contro comfort

Trasmissione: corona da 52 denti, ideale per alte velocità su tratte pianeggianti

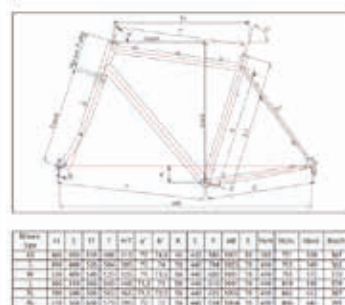
Ruote: cerchi stretti che ospitano pneumatici lisci e stretti, da strada

Freni: classici freni V-Brake, leggeri ma poco prestanti

NOTE:

Benchmark

Touring bike - Cinelli Hobootleg EasyTravel



Peso: 8,9 kg

Telaio: geometrie chiuse, passo corto, prestazioni contro comfort

Trasmissione: corona da 52 denti, ideale per alte velocità su tratte pianeggianti

Ruote: cerchi stretti che ospitano pneumatici lisci e stretti, da strada

Freni: classici freni V-Brake, leggeri ma poco prestanti

NOTE:

Benchmark

Touring bike - Koga World traveller



Peso: 8,9 kg

Telaio: geometrie chiuse, passo corto, prestazioni contro comfort

Trasmissione: corona da 52 denti, ideale per alte velocità su tratte pianeggianti

Ruote: cerchi stretti che ospitano pneumatici lisci e stretti, da strada

Freni: classici freni V-Brake, leggeri ma poco prestanti

NOTE:

5. I Bagagli



5. I Bagagli

Come si vede nelle immagini precedenti, per poter trasportare tutto il necessario, il cicloturista può adottare questo sistema di bagagli. Le borse, create dai produttori appositamente per lo scopo, vengono fissate al telaio, o in generale, dovunque sia possibile agganciarle in maniera sicura. Spesso vengono montati dei veri e propri portapacchi aftermarket sulle biciclette, per rendere il montaggio dei bagagli più agevole.



①

Panniers



②

Sotto sella



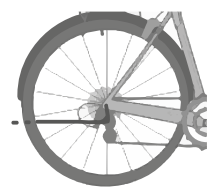
③

Da telaio



④

Da manubrio



⑤

Carrello

5.1 Borse laterali da portapacchi

Sono in genere i bagagli più capienti del set. Vengono montati sulla parte posteriore della bici, proprio sopra la ruota, ma non è raro vederne montati anche all'anteriore. E' però sempre necessario montare preventivamente un portapacchi sul telaio, altrimenti non sarà possibile montare queste borse. Questo le rende adatte alle bici da turismo, che di solito lo hanno di serie, ma difficoltose in fase di montaggio per le altre, dal momento che non esiste un vero e proprio portapacchi universale. Sono le più capienti, ma bisogna sempre montarne due e dello stesso peso, altrimenti il ciclista sarà sbilanciato da uno o dall'altro lato.



5.2 Il sotto sella

Come si intuisce, è un tipo di bagaglio che viene montato sotto la sella. Per questioni di spazio è il più piccolo tra i vari bagagli presenti sul mercato. Non tutte le selle offrono la stessa possibilità di alloggiare questo tipo di borsa, che inoltre può essere soggetta a schizzi e detriti che provengono dalla ruota. Viene utilizzato quasi esclusivamente quando si ha bisogno di riempire ogni minima parte della bici per trasportare il necessario. Inoltre, se abbiamo un bagaglio sotto sella molto ingombrante, questo ci può portare ad una posizione scomoda in pedalata, o ancora peggio ad una situazione di squilibrio verso dietro quando si affronta una salita.



5.3 Da telaio

La loro capienza non è molto elevata, dal momento che sono montate sul telaio proprio tra le gambe del ciclista. Data questa necessità sono di solito molto strette e di conseguenza poco capienti. Inoltre data la moltitudine di biciclette in commercio non è sempre detto che una borsa da telaio sia adatta a noi; se infatti prendiamo una mountain bike con ammortizzatore completo, sarà sempre impossibile utilizzare delle borse da telaio dal momento che questo offre degli spazi veramente minimi. Al contrario se invece si usa una bici da strada o ancora meglio da cicloturismo. Generalmente queste borse sono riservate al trasporto dei materiali e degli strumenti di riparazione rapida della bici nonché ad un essenziale kit di primo soccorso.



5.4 Da manubrio

Molto leggere e dalla capienza minima, le borse da manubrio hanno di solito una funzione diversa rispetto quella degli altri bagagli. Infatti sono spesso dedicate al trasporto di tutto ciò che può servire alla mano quando si è proprio in viaggio sulla bici, pedalando. Integratori, crema solare, occhiali da sole, lo smartphone, questi sono alcuni esempi di ciò che di solito trasporta questo piccolo bagaglio.



5.5 Carrello a rimorchio

Il carrello spesso si rivela la scelta più efficace per praticità e velocità di utilizzo. Infatti caricarlo è veramente semplice dato che non abbiamo le esagerate restrizioni spaziali delle borse, ed è altrettanto comodo reperire ciò che ci serve al suo interno. È il più utilizzato da chi fa viaggio particolarmente lunghi, per via del carico più numeroso, e dalle famiglie.



Benchmark

Borsa sottosella - Rockider 500 M



Capienza: 0,6L.

Composizione: esterno 50% PES 50% PA, fodera 100% PES

Compatibilità: adatta al montaggio su tutte le selle grazie allo strap regolabile. Possibilità di montare una luce al posteriore per aumentare la propria visibilità.

Impermeabilità: Non impermeabile ma resistente agli schizzi della ruota posteriore.

NOTE: piccola borsa da sottosella, indicata per il trasporto di un kit di riparazione di emergenza. Alloggia comodamente una camera d'aria e gli essenziali per cambiarla.

Benchmark

Borse laterali da portapacchi - Rockider 540 XL



Capienza: 2x20L. Carico massimo 15kg.

Peso: 1650g

Composizione: 100% PES

Compatibilità: Necessario un portapacchi per poterle montare. Agganci regolabili per adattarsi all'altezza della bici.

Impermeabilità: Tessuto impermeabile con cuciture impermeabilizzate. Chiusura con zipe fibbia.

NOTE: Borsa da portapacchi capiente e profonda che può trasportare ciò di cui si ha bisogno. La sua impermeabilità e robustezza la rendono adatta a tutte le situazioni.

Benchmark

Borsa da telaio - Rockider 520



Capienza: 2x1L

Composizione: 100% PES

Compatibilità: si può fissare sulla maggior parte dei telai dritti. Adatta per la maggior parte delle MTB, bici trekking, bici da corsa.

Impermeabilità: No

NOTE: questa borsa da telaio offre un doppio scomparto con zip. Sulla parte superiore troviamo il supporto trasparente per smartphone, utile quando usato come navigatore. All'interno c'è una cinghia per assicurare le chiavi. Aggancio con fasce a strappo.

Benchmark

Borsa da telaio - Rockider 300



Capienza: 2,5L

Composizione: 100% PES

Compatibilità: possibilità di montaggio di una luce sul davanti per aumentare la visibilità

Impermeabilità: No

NOTE: questa borsa da manubrio dalle modeste dimensioni è indicata per il trasporto di ciò che necessitiamo a portata di mano durante le nostre escursioni. Chiavi, occhiali da sole, barrette energetiche e un piccolo kit di riparazione alloggiato perfettamente al suo interno.

Benchmark

Carrello a rimorchio - DURAMAXX Mountee



Capienza: 130L - fino a 60kg

Dimensioni: 90 x 66 x 144 cm (LxAxP)

Utilizzabile: 60 x 32 x 70 cm

Peso: 13,2kg

Composizione: copertura 100% nylon, telaio ferro e acciaio

Compatibilità: montaggio universale per tutte le bici da 26"-28"

Impermeabilità: Parziale

NOTE: Rimorchio per biciclette robusto con telaio stabile in acciaio rivestimento, con verniciatura a polvere e pneumatici da 16 pollici. Ampia superficie di carico di 130 litri e fino a 60 kg di capacità massima di carico. Parapioggia rimovibile, bandiera di segnalazione e gancio per il traino.

6. Il Trasporto



6. Il Trasporto

Come abbiamo visto in precedenza, la pratica del cicloturismo è in grande ascesa tra tutte le età e le provenienze. Il cicloturista moderno non si limita a girare solo il paese di provenienza, quasi sempre viaggia anche molto lontano per poter scoprire nuovi posti e vivere nuove avventure. A livello pratico questo si trasforma nella necessità di dover trasportare in sicurezza, su mezzi che spesso non sono automobili ma treni o aerei, la propria biciletta. Questa però deve viaggiare nella massima sicurezza, perchè la bici è effettivamente il centro del cicloturismo. Non possiamo infatti rischiare che per mancanza di accorgimenti nella preparazione della bici per la stiva si vada a danneggiare, e di conseguenza a rovinare o impedire la nostra vacanza. Per questo motivo esistono i "travel case". Queste sono delle borse, studiate e progettate apposta per contenere e preservare la bici, quando questa si trova in posti che potrebbero danneggiarla (stiva dell'aereo, vagone del treno) o anche solo semplicemente per facilitarne il trasporto in auto.

Sorge quindi la necessità di avere un "contenitore" che tenga al sicuro il nostro mezzo dai danni accidentali che potrebbero accadere senza una cura adeguata. Dobbiamo tenere conto non solo delle dimensioni del travel case, ma anche del peso, dal momento che un bagaglio troppo pesante farà lievitare il costo del biglietto aereo.

Esistono vari tipi di bagagli portabici, che si differenziano tra di loro per prezzo e materiali, anche se sostanzialmente svolgono tutti le stesse funzioni.



Benchmark

Travel case - Thule RoundTrip



Dimensioni: 120 x 27 x 77cm

Utilizzabile: 115 x 26 x 75cm

Peso: 17kg

Composizione: 100% PET

Compatibilità: per tutte le bici fino a 29"

Prezzo: 370€

NOTE: Travel case compatta e fra le più economiche sul mercato. Rigida grazie al materiale e alle forme utilizzate, formata da due semiparti che ne semplificano l'utilizzo. Questo però è anche il suo punto debole. Se non stretta a dovere potrebbe aprirsi e far disperdere il contenuto.

Benchmark

Travel case - Pack 'n Pedal RoundTrip



Dimensioni: 137 x 39 x 94cm

Utilizzabile: 134 x 38 x 90cm

Peso: 17,6kg

Composizione: scocca in ABS, anima in Alluminio

Compatibilità: per tutte le bici fino a 29"

Prezzo: 730€

NOTE: Unico travel case sul mercato che presenta oltre alle sacche porta ruote anche un cavalletto integrato per lavorare sulla meccanica della bici. Questo però lo rende tra i più costosi in circolazione, nonché tra i più pesanti.

Benchmark

Travel case - Scicon Aerotech Evolution X TSA



Dimensioni: 114 x 36 x 94cm

Peso: 11kg

Composizione: 100% ABS

Compatibilità: per tutte le bici fino a 29"

Prezzo: 799€

NOTE: Dotato di sistema STS che mantiene il telaio sospeso all'interno del case, evitando potenziali danneggiamenti durante lo spostamento. Tra i più leggeri in circolazione. Tuttavia è particolarmente costoso ed è ideato esclusivamente per i telai di dimensione ridotta della bici da corsa.

Benchmark

Travel case - Evoc Bike Travel Bag



Dimensioni: 138 x 39 x 85 cm

Utilizzabile: 130 x 27 x 80 cm

Peso: 9,1kg

Composizione: copertura in polietilene intrecciato, ricoperta in poliuretano

Compatibilità: per tutte le bici fino a 29"

Prezzo: 440€

NOTE: Travel case in tela, quindi non rigido. Offre una leggerezza superiore rispetto ai concorrenti al costo però di non offrire lo stesso livello di protezione. È facilmente richiudibile quando non è in uso e occupa poco spazio.

7. Problema



Il problema

Spazi di carico

Nonostante tutte le soluzioni analizzate riguardo la situazione dei bagagli sulla bici, c'è comunque un problema generale che le accomuna: la macchinosità di esecuzione. Infatti per utilizzare i vari tipi di borse, siano esse da telaio, da manubrio, o da portapacchi, sarà sempre necessario agganciarle in maniera postuma alla bici. Spesso questo avviene in maniera complicata, dovendo addirittura dotarsi di ulteriori parti non presenti sulla bici, come il portapacchi, che a loro volta portano la possibilità di ulteriori problemi meccanici.

Questo problema viene arginato con l'utilizzo del carrello al posto dei bagagli da aggancio. La differenza sostanziale sta nel fatto che il carrello sia un'entità a se, agganciato alla bici solo per un punto. Esso quindi non andrà ad influire negativamente sulla manovrabilità della bici, dal momento che non avremo pesi che sono direttamente caricati sulla bici.



8. Soluzione



Soluzione

Evitare l'instabilità

Se per i nostri viaggi da cicloturisti utilizziamo i soliti bagagli che si montano direttamente sulla bici stessa, andremo inconsciamente a gravare la nostra sicurezza. Infatti dal momento che i bagagli dalle due parti del telaio non saranno mai esattamente identici in quanto a peso, saremo sempre sbilanciati da una parte o dall'altra. Ovviamente in caso di andatura normale ne sentiremo a malapena il fastidio, dovendo ogni tanto ricalibrare la nostra direzione. Ma nel momento del pericolo, di una frenata improvvisa, questo sbilanciamento può fare la differenza tra una frenata senza danni o una brusca caduta. Quando in questa situazione andremo a tirare energicamente i freni, la bici uscirà dalla tangente della sua direzione e tenderà ad accasciarsi dalla parte più pesante. Per un ciclista non esperto, questo si riduce nel 90% dei casi in una caduta. Non sarà una caduta a spaventarci, si penserà, quanto più il fatto che potremmo dover continuare il nostro giro turistico doloranti, o ancora peggio doverlo interrompere.

Per questo motivo è bene che i bagagli non siano direttamente sulla bicicletta, ma vi siano direttamente collegati. Come? Con un carrello, simile a quello visto in precedenza. Tuttavia sarebbe gravoso per il cicloturista dover portare con se contemporaneamente ciò che serve per trasportare la bici da casa al punto di inizio del giro cicloturistico, e poi il carrello con dentro il necessario per potersi godere la vacanza. È quindi necessario un sistema che assolve ai due compiti contemporaneamente.

