

Pedalare

RISPARMI
390 €



Veloce, pulita, silenziosa e salutare. La bicicletta è la regina della mobilità sostenibile. Attenzione però alla sicurezza, perché nel traffico non si scherza.

IL NOSTRO TEST

Abbiamo acquistato nove modelli di city bike da donna verificandone, tra gli altri aspetti, la sicurezza in frenata.

IMPIANTO FRENANTE

Le prove sono state svolte lungo un rettilineo asfaltato su cui è stata ricavata un'area della lunghezza di 15 m. Su ogni bicicletta sono stati montati due serbatoi di acqua per raggiungere il peso di 100 kg compreso il ciclista. Si è provveduto a fare due tipi di test: uno su asfalto asciutto e l'altro sul bagnato. In entrambi i casi abbiamo provato a frenare con ciascuna bicicletta prima con entrambi i freni,



successivamente solo con quello posteriore. I freni sono stati azionati quando la bicicletta ha raggiunto una velocità di 25Km/h su terreno asciutto e 16Km/h sul bagnato.

LA PROVA PRATICA

I nostri tecnici hanno passato una giornata in città, percorrendo strade asfaltate, superfici acciottolate e in terra battuta.

M

uoversi in bicicletta fra le vie di una città trafficatissima per andare al lavoro o per fare la spesa è una scelta apprezzabile. Ci guadagna l'ambiente e fa bene anche alla propria salute. Attenzione però alla sicurezza. Fra semafori, piste ciclabili popolate da pedoni o che si interrompono bruscamente, buche e binari dei tram, occorre un mezzo affidabile, dotato di un buon impianto frenante - indispensabile per cavarsela negli imprevisti - e di gomme con una tenuta eccellente, soprattutto su fondo bagnato. Il test di questo mese parla proprio di questo. Abbiamo infatti provato nove modelli di city bike da donna (la marca Decathlon non è inclusa per via di un loro rinnovo della gamma) munite di parafanghi, luci anteriori e posteriori, portapacchi e ganci per montarci i seggiolini, davanti e dietro. Insomma tutto ciò che occorre per muoversi in città in stile ecosostenibile.

Un test a spasso per la città

Una volta montati in sella, i nostri tecnici hanno guidato le biciclette per un'intera giornata fra tutti i tipi di terreno: dall'asfalto al pavé fino alla terra battuta.

nel traffico urbano

LA SICUREZZA PRIMA DI TUTTO

Muoversi in città in bicicletta nasconde parecchie insidie. Buche, asfalto liscio, automobili parcheggiate in seconda fila. Meglio essere preparati.

Campanello

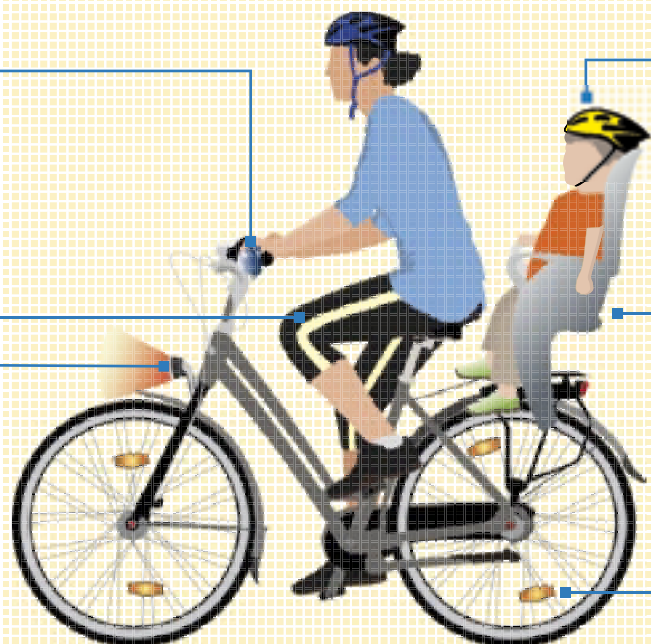
La bici è fra tutti il mezzo più silenzioso. Ma a volte è necessario essere sentiti. Fra i campanelli, obbligatori, i più duraturi sono a martelletto.

Vestiaro

Renditi sempre visibile, soprattutto di sera. Indossa un giubbotto o delle strisce fluorescenti da applicare sulle parti del corpo.

Luci

La sera, per vedere ed essere visti, è indispensabile poter disporre di un buon impianto di illuminazione. Meglio avere la luce posteriore lampeggiante.



Casco

Consigliato al di sotto dei 14 anni di età, rappresenta però una sicurezza in più per tutti. Deve essere conforme alla norma europea UNI EN 1078.

Seggiolini per bambini

Per garantire la comodità, vanno scelti in base al peso del bambino. Per la sicurezza, dal 2005 è in vigore la normativa EN14344.

Catadiottri

I catarifrangenti sono indispensabili. Non devono mai mancare quelli sui pedali e sul retro. Obbligatori sui raggi, meglio a coppie di due.

Alla fine della giornata, per ogni bicicletta è stato compilata una scheda che riportava il giudizio sulle più importanti specifiche tecniche, come la sincronizzazione del cambio, il confort di guida, la tenuta di strada e la manovrabilità generale. A pagina 32 riportiamo i giudizi delle nove biciclette provate. Sul nostro sito (www.altroconsumo.it/tempo-libero), inoltre, potrete visionare una galleria fotografica che presenta le bici e le caratteristiche di ciascuna.

È la frenata che conta

Il test si è poi concentrato sulla qualità della frenata delle nove biciclette scelte. I nostri esperti hanno provato a frenare sia utilizzando entrambe le leve, sia solo quella posteriore. Prima su asfalto asciutto e successivamente sul bagnato. I risultati sono stati molto diversi da modello a modello, anche se in media compresi fra il giudizio buono e accettabile.

Il titolo di Migliore del Test se l'è aggiudicato il modello Ayda di Montana, proposto a un prezzo compreso fra i 210 e i 255 euro. A spiccare durante la prova pratica, in particolare, è stato l'ottimo comportamento di guida, la qualità dell'impianto frenante e di quel-

lo di illuminazione. Buona poi la precisione del cambio a sette rapporti, il confort e la dotazione generale. Se consideriamo anche il prezzo, è invece la Charbonnel di Lombardo la bici che si è meritata il titolo di Miglior Acquisto: costa un po' meno, dai 175 ai 205 euro, e presenta una buona qualità di frenata. Buona anche la dotazione e la precisione del cambio a sei rapporti.

Meno soddisfacenti, malgrado i prezzi decisamente maggiori, l'Expression di Giant (oltre 550 euro), mediocre nelle performance di frenata sull'asciutto, e il modello Met Flower proposto da Carraro (dai 300 ai 325 euro), carente in particolare per quanto riguarda l'impianto di illuminazione anteriore e posteriore e la dotazione di base.

Non solo nel tempo libero

Quando si pensa alla bicicletta come mezzo di trasporto, ogni ragionamento non può prescindere dal contesto in cui ci si muove. In Italia, il traffico urbano è sempre più congestionato da un parco macchine che non ha pari in Europa.

Secondo un recente studio di Legambiente, il traspor-



**Buona
nel complesso
la qualità dei
modelli testati**



ESCLUSIVO SOCI

Sul nostro sito i dieci consigli per evitare il furto della bicicletta
www.altroconsumo.it/tempo-libero

**TABELLA
COME LEGGERLA**

Numero di rapporti Le biciclette testate presentano un numero diverso di rapporti. 1X7, ad esempio, significa che la bici ha un pignone anteriore e sette corone sulla ruota posteriore. 3X7 significa invece che, oltre alle sette ruote dentate posteriori la bici possiede anche tre corone anteriori, quindi in tutto 21 rapporti.

Comportamento di guida Questa voce misura la stabilità della bicicletta durante una frenata improvvisa o un cambio di direzione repentino.

Luci Non tutte le bici presentano di serie il faro anteriore e posteriore. La legge infatti prescrive che le luci siano obbligatorie quando si viaggia sulla strada, ma non impone il montaggio da parte del rivenditore, che le può commercializzare a parte. Per le bici che non presentano luci di serie, ma che sono acquistabili separatamente come Trek, è stato dato un voto negativo. Voti alti per le luci a led e per la presenza di due catadiottri su entrambe le ruote.

★ Migliore del Test: ottiene i migliori risultati nelle nostre prove

🕒 Miglior Acquisto: buona qualità e il miglior rapporto con il prezzo

€ Scelta Conveniente: qualità accettabile, prezzo molto vantaggioso

■ Ottimo
 + Buono

Qualità buona

□ Accettabile

— Mediocre

● Pessimo

La nostra scelta City bike da donna



76

MONTANA Ayda 28''

210-255 euro

Migliore del Test grazie anche all'ottimo comportamento di guida e alla qualità dell'impianto frenante e di illuminazione.



72

LOMBARDO Charbonnel 26

175-205 euro

Miglior Acquisto grazie a un prezzo competitivo (390 euro in meno della più cara) e giudizi buoni in tutti i test.

CITY BIKE DA DONNA	PREZZI	RISULTATI									QUALITÀ GLOBALE (su 100)	
		Numero di rapporti	In euro min-max (aprile 2011)	Dotazione	Confort generale	Comportamento di guida	Cambio	Freni	Luci	Risultato del test pratico		Frenata sull'asciutto
★ MONTANA Ayda 28''	1x7	210-255	+	+	■	+	■	■	+	+	+	76
BIANCHI Yard 26''	1x6	290-330	+	+	■	+	■	+	■	□	+	74
🕒 LOMBARDO Charbonnel 26 6v	1x6	175-205	+	+	+	+	+	+	+	+	+	72
TREK Navigator 2.0	3x7	499	+	+	■	■	■	-	■	□	+	71
OLYMPIA Shopper 7V Donna	1x7	320-370	□	+	+	+	+	■	+	□	■	71
GIANT Expression W	3x7	555-565	■	+	+	+	+	■	+	-	+	70
BOTTECCHIA 752 Monotube Tx 50	3x7	270-350	+	+	+	+	+	□	+	□	+	69
ATALA Life	1x6	235-300	+	+	+	+	+	+	+	□	+	65
CARRARO Met Flower 7s	1x7	300-325	□	+	+	+	+	-	+	□	+	61



»
to pubblico nelle principali città della penisola è scarsamente attrattivo, dato che gli abitanti dei capoluoghi, in media, fanno solo un viaggio e mezzo alla settimana in metro, autobus o tram, lo sviluppo delle isole pedonali è praticamente fermo (solo 0,35 metri quadrati per abitante) e le zone a traffico limitato si sono addirittura ridotte negli ultimi anni (da 2,38 mq/ab nel 2009 a 2,08 nel 2010).

Il risultato è che nelle grandi città si passano due settimane all'anno in automobile, a una velocità media che non supera i 25 km orari.

Una situazione che per il momento, denuncia Legambiente, sembra senza via d'uscita: malgrado la qualità della mobilità sia in costante peggioramento, le contromisure prese dalle amministrazioni locali paiono in massima parte insignificanti, quanto non addirittura inesistenti.

Un'alternativa che fa la differenza

Che la più valida alternativa all'automobile quando ci si sposta in città sia la bicicletta lo conferma chi le due ruote le usa quotidianamente. Con la bici si saltano gli ingorghi, si rendono certi i tempi di percorrenza urbana, non si rimane imbottigliati.

Uno studio pubblicato nel 2008 dall'Isfort, l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti, sottolinea che le motivazioni che spingono i frequent *biker* urbani a preferire la bicicletta a qualsiasi altro mezzo di trasporto, pubblico o privato, riguardano la possibilità di evitare traffico e code (29%), di mantenersi in forma (30%), di risparmiare sugli spostamenti (11%) e di ridurre l'inquinamento (11%).

Tuttavia in Italia, anche se si pedala molto, lo si fa più per sport che per soddisfare l'esigenza di mobilità. Lo dimostrano i numeri: solo 30 milioni di bici in Italia,

»

DA FIAB IL DECALOGO DELLA SICUREZZA

Muoversi con le due ruote in città è spesso rischioso. Dalla Federazione italiana Amici della Bicicletta i dieci consigli per pedalare più sicuri.

- 1 Buona norma è considerarsi alla pari di tutti gli altri mezzi circolanti. Evita le incertezze, causa di manovre incomprensibili agli altri veicoli.
- 2 Indossa il casco: protegge la parte più preziosa di te stesso. È particolarmente raccomandato ai più piccoli.
- 3 Controlla costantemente il perfetto funzionamento dei freni, delle luci, dei catadiottri posteriori e laterali su ruote e pedali, del campanello e dei pneumatici della tua bicicletta.
- 4 Invia segnali precisi e con buon anticipo agli altri utenti della strada, utilizzando il braccio e il campanello.
- 5 Sii sempre vigile nel traffico: cerca di prevenire le manovre degli altri veicoli stabilendo un contatto visivo con i guidatori e assicurandoti che ti abbiano visto.
- 6 In un incrocio semaforizzato difficile puoi svoltare a sinistra anche in due tempi: attraversa l'incrocio stando sulla destra, attendi il verde nell'altra direzione e prosegui.
- 7 Cerca di non percorrere strade dissestate o molto trafficate: preferisci se possibile un percorso più lungo, ma più sicuro.
- 8 Usa i marciapiedi solo se sono larghi a sufficienza, andando piano e fermanoti tutte le volte che è necessario: sei un ospite.
- 9 Renditi ben visibile anche quando l'illuminazione è scarsa, magari indossando qualcosa di fluorescente.
- 10 Attenzione alle rotaie: la tua ruota può incastrarsi dentro e farti cadere. Passaci sopra di traverso, con un angolo di almeno 30 gradi, senza frenare bruscamente quando piove.

LE NOSTRE PROVE VISTE DA VICINO

Taniche di acqua per simulare le condizioni piovose. Pesì per verificare la resistenza dei freni. E un tachimetro per misurare la velocità raggiunta prima di frenare. Ecco svelati i segreti dei nostri collaudatori.

PIOGGIA SULLE SPAZZOLE

Su ogni bicicletta sono stati installati due serbatoi da quattro litri ciascuno, dotati di ugelli costituiti da due tubi di rame con diametro tale da garantire una portata superiore a 4 ml al secondo per spruzzare acqua sui cerchi ed effettuare le prove su bagnato.



REGOLAZIONE DEI FRENI

Si è deciso di regolare il sistema frenante in modo che, applicando una forza di 180 Newton sulle leve freno, queste vadano a fondo corsa sulle impugnature. Per ottenere questa regolazione sono stati applicati a ciascuna leva dei pesi calibrati della massa corrispondente.



ALLA GIUSTA VELOCITÀ

Per garantire omogeneità durante il test, le biciclette sono state dotate di un tachimetro per indicare la velocità del mezzo all'inizio della frenata. Il tachimetro è un classico ciclo computer a pick-up magnetico, con sensore da fissare sulla forcella e magnete da fissare ai raggi.



» meno della metà di quelle che ci sono in Germania. Il motivo? Nelle nostre città, muoversi sulle due ruote è complicato, spesso scomodo e a volte pericoloso.

Il vantaggio di una città più pulita

In Italia possiamo contare su una certa predisposizione geografica all'uso delle due ruote: le nostre città sono spesso pianeggianti e di piccole dimensioni, quindi facilmente attraversabili in bici, quando invece in auto generalmente si è costretti a giri tortuosi per evitare il centro urbano.

In Europa oltre la metà degli spostamenti è inferiore ai 5 km, una distanza che in bici si copre agevolmente in 15-20 minuti. Eppure, come detto, la bicicletta viene utilizzata solo per il 5% degli spostamenti urbani. Grazie a un po' più di buona volontà, non sarebbe impossibile raddoppiare questa percentuale, raggiungendo la media europea. Se poi le amministrazioni locali si impegnassero seriamente nella creazione di infrastrutture pensate ad hoc per il trasporto a pedale, ecco che si potrebbe raggiungere medie ancora più alte, vicine a quelle normalmente toccate dai paesi nordeuropei.

Gioverebbe al proprio tempo, ma anche alla salute della collettività. Avere più biciclette in giro per la città significa infatti una migliore qualità dell'aria e minori emissioni di gas serra, ma anche meno rumore, minor deterioramento dei monumenti e del patrimonio storico, riqualificazione dei centri urbani, degli spazi verdi e delle aree commerciali. In poche parole, città più vivibili, rilassanti e sicure. ●

L'INTERVISTA



Eugenio Galli
Presidente Cicloby - Direttivo Fiab

"In Italia vige una cultura dominante che vede la bici più come uno strumento da tempo libero che come un mezzo di trasporto vero e proprio".

Cosa dovrebbero fare le istituzioni?

"Al momento manca del tutto una politica della mobilità. Servirebbe un progetto in grado di declinare in maniera sinergica interventi nazionali e investimenti locali. Basta prendere spunto dagli esempi europei".

Le piste ciclabili sono la soluzione?

"Non direi. Sono solo uno degli ingredienti. Esistono interventi poco costosi, che potrebbero essere messi subito in campo. Dalle corsie ciclabili al doppio senso per le bici sui sensi unici per le auto fino all'intermodalità, cioè luoghi dove sia facile lasciare la bici e salire su tram o metrò e viceversa".

Se guardiamo all'Europa, le differenze sembrano più che altro culturali...

"Si tratta di una scusa per aggirare il problema. Negli anni Settanta anche le città del Nordeuropa erano dominate dal traffico automobilistico. Ma a differenza che da noi, la crisi petrolifera è stata vissuta come un'opportunità di cambiamento".

Ma i Comuni dicono di non avere soldi.

"Il problema delle risorse esiste. Ma bisognerebbe cominciare a pensare agli interventi sulla mobilità sostenibile non come a un costo, bensì come a un investimento, ripagabile, tra l'altro, in brevissimo tempo".

PISTE CICLABILI

In Italia i luoghi deputati esclusivamente alla circolazione sulle due ruote sono ancora pochi rispetto alla media europea.

La qualità della vita in città dipende sempre di più dal modello di mobilità generalmente più utilizzato. In media in Europa il 10% degli spostamenti urbani avviene in bicicletta, un dato più che doppio rispetto all'Italia.

Questione di cultura? Forse, ma anche della disponibilità di infrastrutture pensate appositamente per il traffico ciclistico.

Molte città europee hanno ridisegnato la propria rete viaria urbana, creando una serie di piste ciclabili collegate fra loro, che permettono di attraversare con rapidità interi quartieri. In Europa, a guidare la classifica sono le città del nord, Helsinki (1.500 Km di piste ciclabili), Stoccolma e

Hannover (750 Km) in testa. La disponibilità di piste ciclabili ben attrezzate e collegate fra loro permette di utilizzare la bicicletta come vero e proprio mezzo di trasporto, per andare al lavoro o fare la spesa. Purtroppo, come dimostra la tabella qui a fianco, nelle città italiane c'è ancora molto lavoro da fare. A Roma e a Torino, le due città più all'avanguardia, la rete non raggiunge nemmeno i 200 km, mentre dei 12mila chilometri di piste previste dai piani urbanistici, a oggi ne sono stati realizzati solamente il 10 per cento.

Per i Paesi che non hanno dichiarato la lunghezza della propria rete di piste abbiamo indicato la dicitura n.d.

BICICLETTE E RETI CICLABILI IN ALCUNI PAESI EUROPEI

	Numero bici	Bici per 1000 abitanti	Percorrenza media per abitante (km)	Rete ciclabile prevista (km)	Di cui realizzata
OLANDA	16 milioni	1010	1019	6000	30%
DANIMARCA	5 milioni	980	958	3665	100%
GERMANIA	72 milioni	900	300	35000	n.d.
SVEZIA	4 milioni	463	300	n.d.	n.d.
ITALIA	25 milioni	440	168	12000	10%
FRANCIA	21 milioni	367	87	8000	20%
GRAN BRETAGNA	17 milioni	294	81	16000	50%
IRLANDA	1 milioni	250	228	n.d.	n.d.
SPAGNA	9 milioni	231	24	n.d.	n.d.
GRECIA	2 milioni	200	91	n.d.	n.d.