

LE GUIDE DI **EPOCA**



**TUTTO CIÒ CHE  
È UTILE SAPERE SU  
LA BICICLETTA**

di Silvano Piacentini-foto di Franco Rossi

## UN'INVENZIONE ANTICA PER IL NOSTRO FUTURO

I primi rudimentali velocipedi compaiono nel Medioevo ma solo alla fine dell'Ottocento la bicicletta prende forma e si diffonde come moda fra i ricchi e come necessità fra la povera gente.



**Nella foto qui sopra:** dame e cavalieri, in una stampa di fine secolo, percorrono in bicicletta i viali del Bois de Boulogne di Parigi. Le donne indossano le prime gonne-pantalone, un capo che fu condannato dal Pontefice come immorale, ma che ottenne un travolgente successo per la sua comodità. **In basso a destra:** un negozio di biciclette a New York, in una stampa del tardo Ottocento. Allora, il velocipede era un lusso riservato all'alta società: un tipo normale costava la stessa cifra che un operaio guadagnava in un anno di lavoro.

Fino a poco tempo fa erano i medici a rivalutare la bicicletta come cura efficace per calare di peso, per tenersi in esercizio, per favorire la circolazione del sangue. Da qualche mese, però, i propagandisti involontari del velocipede sono diventati gli sceicchi che, con la stangata del petrolio, ci hanno quasi appiedati. In Italia, i mezzi non mancano (ci sono 16 milioni di bici), l'interesse neppure: lo provano il successo di libri come « Tutto il ciclismo » di Claudio Ferretti o « Il corridore professionista » di Pezzi e Santini, e il recente revival del mito di Coppi. Più per necessità che per moda, quindi, torna alla luce dalle cantine e dai garage il più popolare mezzo di locomozione a spinta umana, quello che avevamo frettolosamente abbandonato nell'età aurea dell'utilitaria e della moto.

L'invenzione della bici risale al Medioevo. Anche se non si conosce il nome di quella specie di monopattino raffigurato nei quadri dell'epoca, l'idea, *in nuce*, c'era già: impiegare due ruote indipendenti, poste l'una dietro l'altra, anziché impennate sullo stesso asse come nei carri.

Frutto di una lenta evoluzione, gli antenati più prossimi della bicicletta comparvero qualche secolo più tardi: nel 1790, il « celerifero » di De Sivrac; nel 1818, la « draisina » di Dra's von Saurbronn; nel 1861, il biciclo con ruote in legno di Michaux. Mancava ancora, però, una componente fondamentale: la catena. La spinta, infatti, veniva impressa puntando i piedi per terra (da qui, il termine « velocipede »), o con pedali direttamente collegati alla ruota anteriore.

Nel 1879, l'inglese Lawson ideò la trasmissione a catena sulla ruota posteriore, e con essa la pedalata « moderna ». Nel 1888, l'invenzione dei tubolari di gomma vulcanizzata, gonfiabili, e avvolti in una forte guaina di tela (dovuta allo scozzese John Boyd Dunlop) completò la bicicletta in tutte le sue parti essenziali, che ancor oggi rimangono le stesse.

In un primo tempo, la ruota anteriore aveva un diametro notevolmente maggiore rispetto alla posteriore e ciò rendeva l'andatura parecchio instabile. Ma l'invenzione del telaio - nel 1884 - per collegare le ruote alla sella, il manubrio alla forcella anteriore, risolse gradatamente anche questo problema. Da allora, le novità riguardano soprattutto i materiali - l'impiego delle leghe leggere, dei tubolari stretti e leggeri come



**Qui sopra:** due sottopantaloni per donne cicliste, in uso nel secolo scorso. **Sotto:** un modello di antico velocipede con ruota anteriore alta.

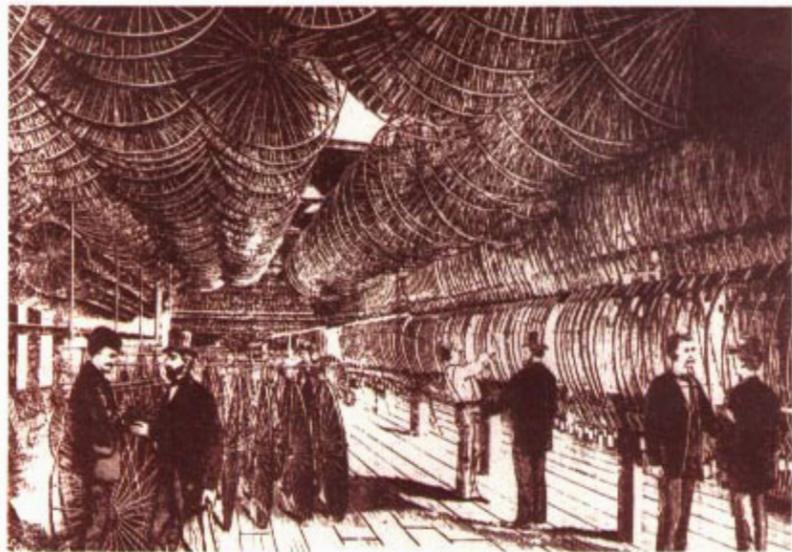


seta - e i movimenti dei meccanismi, studiati dai costruttori con una precisione e una minuzia da orologiai.

Il progresso ci dà biciclette sempre più comode e veloci. Una volta, la bici era il regalo per lo studente promosso, o il mezzo di trasferimento per operai e contadini. Oggi è diventata uno strumento di divertimento e di turismo, destinato a soppiantare l'auto nel caotico traffico delle città.

Purtroppo, anche i prezzi non sono più quelli di una volta. Un buon modello costa sulle 100 mila lire e anche più. I meccanici ciclisti stanno diventando una merce rara, e le riparazioni non sono certo a buon mercato.

Ma tutto questo non arresta il « ritorno al pedale »: si è riscoperto il fascino della bicicletta primo amore. Chi non ricorda, con la malinconia del tempo perduto, la prima pedalata senza rotelle o senza una mano amica che ci trattenesse per il sellino? E il primo ruzzolone? E la prima gita in compagnia? Emozioni che restano e che ritornano fatalmente nella maturità: la bicicletta non può essere solo una moda passeggera o un esercizio fisico. Sulle sue ruote corrono la fantasia e i ricordi.



## LA BICI E I SUOI SEGRETI NEI CONSIGLI DI UN CAMPIONE

Alfredo Binda, il re del ciclismo negli anni Trenta, vincitore di cinque giri d'Italia e di tre campionati del mondo, spiega come si possa pedalare a lungo senza fare troppa fatica.



Qui sopra: un'immagine di Alfredo Binda ai tempi in cui dominava la scena ciclistica internazionale.

A fianco: due corridori dilettanti di oggi: le bici sono molto cambiate, ma la fatica e l'ostinazione rimangono uguali.

**A**lfredo Binda, oggi cavaliere della Repubblica per meriti sportivi, ieri campionissimo del ciclismo. Il suo nome è legato a un'epoca eroica in cui le corse si disputavano su strade tortuose, spesso sterrate, in cui l'uomo solo e la sua terribile fatica contavano più del gioco di squadra.

Binda è un maestro di sport: affabile, cortese, non ha mai lesinato ai giovani corridori consigli tecnici e suggerimenti sulla tattica da seguire in gara. «Epoca» gli ha posto alcune domande che non riguardano l'agonismo, ma la bicicletta come mezzo di trasporto e di turismo.

*Qual è la prima cosa a cui deve badare il « principiante »?*

« Anzitutto, alla scelta della bici adatta alle sue esigenze. Chi

inizia non ha bisogno di un mezzo sofisticato, o da competizione. Se non vuole fare troppa fatica, scelga una bicicletta da turismo non troppo pesante, con una buona sella e un manubrio comodo. Quanto all'altezza, bisogna affidarsi all'occhio esperto del rivenditore e ai propri gusti: si provi sempre la bicicletta che si intende acquistare. »

*Come si deve regolare l'altezza della sella?*

« La posizione migliore è quella che consente al ciclista di arrivare ai pedali con la punta dei piedi. È un piccolo stratagemma per evitare uno dei difetti più comuni: la pedalata a piede piatto, con la pianta che spinge proprio al centro della pedivella. »

*Qual è il modo migliore per pedalare senza fatica?*

« Il primo segreto è quello di spingere il rapporto quasi accarezzando la pedivella con la punta del piede, proprio come una ballerina di danza classica. In principio sembrerà di fare più fatica e di sviluppare meno potenza. Ma dopo un breve periodo di adattamento ci si accorgerà che è il modo migliore per realizzare una "pedalata rotonda". Pedalare bene significa andare più forte, economizzando le energie. Secondo segreto: si cerchi di mantenere un ritmo costante e una posizione corretta. Le braccia devono arrivare al manubrio quasi tese, con quel minimo di gioco che permetta eventualmente di appoggiare le mani al centro, vicino al perno dello sterzo. »

*Come può il « principiante » trovare il ritmo giusto?*

« Bisogna partire in progressione, prima lentamente, poi, piano piano, fino alla velocità desiderata. L'importante è che tutto avvenga senza strappi improvvisi, anche per evitare stiramenti muscolari. In genere, la velocità giusta la si sente nelle gambe: il ciclista attento capisce subito quando ha raggiunto la posizione migliore e l'andatura meno dispendiosa. Comunque, per i primi tempi, si tenga presente una regola ferrea: quando si scende dalla bici dopo un tragitto piuttosto lungo non si deve avere il fiatone, le gambe non devono essere in stato di anchilosi. Se ciò si verifica vuol dire che si è pedalato dissennatamente. La meta è raggiunta, ma a prezzo di un notevole dispendio di energie: qualsiasi ciclista esperto può testimoniare quanto penose siano le crisi improvvise. Quelle che costringono a fermarsi, stanchi e umiliati, sul ciglio della strada. »



## ECCO COME PEDALARE NON SPRECA ENERGIE

Anzitutto, è importante che la bici sia ben preparata, con la sella e il manubrio all'altezza giusta.

Poi, lo stile: procedere in modo fluido evitando i movimenti scomposti e gli strappi.

**P**er poter trarre i maggiori benefici dalla pratica del ciclismo è molto importante conoscere la posizione più idonea e naturale che bisogna assumere in sella alla bicicletta. La bici deve « calzare » bene, proprio come un paio di scarpe su misura. Una unione perfetta tra bicicletta e uomo significa soprattutto non sprecare energia. Bisogna, infatti, evitare al fisico, e in particolar modo agli arti inferiori e alla colonna vertebrale, costrizioni nocive che annullerebbero gli effetti benefici del pedalare.

Ecco alcuni principi fondamentali da tener presente: l'altezza del telaio deve essere in relazione alla lunghezza delle gambe; la lunghezza invece deve essere calcolata in relazione all'altezza del tronco e alla lunghezza delle braccia. Trovata una bicicletta il cui telaio si avvicini alle proprie caratteristiche morfologiche, è necessario considerare altri due importanti elementi: la sella e il manubrio.

Per determinare la loro posizione ottimale basta montare in sella e dopo aver appoggiato le mani sul manubrio e i talloni sui pedali, si fa qualche pedalata all'indietro. La sella viene regolata fino a quando la gamba non si distende quasi completamente. Per una perfetta posizione del tronco bisogna agire ancora sulla sella, arretrandola o avanzandola, ed anche sul manubrio, sia per quanto riguarda la larghezza che l'altezza.

Il sellino, che deve essere sempre parallelo al terreno, deve distare dal manubrio quel tanto che basta affinché la colonna vertebrale non assuma una posizione innaturale, cioè una curvatura forzata ed eccessiva. Le braccia non sono rigide, ma leggermente piegate. Le ginocchia nella pedalata non devono, naturalmente, toccare in alcun modo il torace, mentre il peso deve essere distribuito in modo che il 55% gravi sulla sella e il 45% sul manubrio. Nel complesso occorre assumere una posizione abbastanza aerodinamica, senza alcuna forzatura.

Si può parlare di uno « stile » per andare in bicicletta? Ognuno può dire di avere il proprio particolare modo di pedalare, ma, anche se può apparire strano, lo stile ha una importanza notevole, e non solo per i grandi campioni. Un modo disordinato di andare in bicicletta porta allo spreco di energia a cui abbiamo accennato prima: un certo coordinamento e una armonia di movimenti, invece, evitano questo spreco e significano anche una maggiore sicurezza, derivante da un miglior controllo del mezzo.

Quindi è sbagliato ondeggiare con la testa o le spalle, movimento che non aiuta affatto la pedalata. I glutei non devono seguire il moto delle gambe perché questo altera e sbilancia la pedalata. Sbagliatissimo anche buttare in fuori o in dentro le ginocchia e le braccia. Per quanto riguarda il giro del pedale anche questo deve essere armonico ed uniforme, non a strappi o violento: sono le caviglie a regolare il movimento imprimendo una potenza costante. Quindi, con una certa concentrazione, si può ottenere un buono stile, che non solo è bello a vedersi, ma rende meno faticosa e più facile la pratica ciclistica.



**Foto in alto:** la posizione più giusta per pedalare in città: in questo caso non è la velocità che conta, ma la comodità e l'assoluto rilassamento nell'assetto di guida.  
**Qui sopra:** un'elegante bicicletta per uso turistico soprattutto cittadino. I freni sono « a bacchetta », il carter è completamente chiuso per evitare che i vestiti si sporchino o finiscano nella catena, il manubrio ha una forma speciale, adatta a mantenere una posizione eretta.  
**A fianco:** un altro tipo di bici da turismo, però dotata di cambio: è l'ideale per lunghe scampagnate o per il cicloturismo.



## QUANTO COSTANO E QUALE TIPO SCEGLIERE

Le biciclette hanno prezzi sempre più alti, i modelli sono molti, forse troppi: per questo, quando si compra, bisogna aver chiare le proprie necessità. Nell'usato, si trovano buone occasioni, ma anche brutte sorprese.

**C**hi ha detto che la bicicletta è uno sport «povero»? Si vada in un negozio e si sfoglino i listini dei prezzi: un modello di marca costa quanto una lavatrice e anche più. E alla marca, purtroppo per il portafoglio, bisogna sempre stare attenti perché i «bidoni» - prezzo basso ma nessuna garanzia di durata - abbondano.

Le biciclette in commercio si possono dividere in quattro categorie: da turismo, da corsa, pieghevoli e da cross. Diverse le utilizzazioni, diversi i prezzi: dalle 60 mila lire a oltre il milione.

Per acquistare la bici giusta, dunque, è importante tenere conto dell'uso che se ne vuol fare. Cominciamo dai percorsi in città (le cifre che riportiamo si riferiscono sempre ai prezzi delle industrie più note): è adatto un modello turistico, senza cambio, robusto, con pneumatici piuttosto larghi. Un tipo simile, adatto anche per brevi scampagnate, costa dalle 90 alle 200 mila lire.

Per il cicloturismo, il mezzo è simile a quello da città ma deve essere dotato di cambio e possibilmente più leggero. Costa dalle 90 alle 130 mila lire, esclusi accessori fondamentali come il portapacchi o il portacartina.

Chi vuole fare dell'agonismo deve aprire per forza i cordoni della borsa: i modelli sono numerosi e partono da un minimo di 150 mila lire per arrivare al milione e 200 mila dei tipi realizzati con leghe al titanio.

Le pieghevoli - adatte solamente a percorsi brevi ma assai comode da trasportare nei luoghi di vacanza - costano dalle 50 alle 100 mila lire, mentre i modelli da cross - felicità dei bambini fino al giorno in cui non arriva il motorino - dalle 50 alle 120 mila lire.

Fiorenti, dati i prezzi delle bici nuove, è anche il mercato dell'usato. Le botteghe dei ciclisti o i rivenditori ambulanti nelle fiere offrono sempre occasioni buone: attenzione ai prezzi troppo stracciati che possono nascondere modelli difettosi o, addirittura, rubati.



Una bicicletta da turismo con il cambio: costa circa 100 mila lire.



Elegante e comoda, la bici da città costa dalle 90 alle 200 mila lire.



Qui sopra, una pieghevole (70 mila) e, sotto, una da corsa (150 mila).



EPOCA



**LA GIOIA  
"ECOLOGICA"  
DI PEDALARE  
NEL VERDE**

Un gruppo di ragazzi  
fra i dolci declivi  
della campagna toscana:  
in questi casi la bicicletta  
non è solo divertimento  
ma diventa un modo  
di riscoprire e di vivere  
insieme la natura.



## COME ESEGUIRE DA SOLI UNA BUONA MANUTENZIONE

Bastano pochi attrezzi e un po' d'inventiva per risparmiare, almeno in parte, le spese del meccanico ciclista: vediamo in pratica come si devono fare le principali operazioni di verifica e di riparazione.

**P**er una perfetta manutenzione della bicicletta è necessario un numero relativamente limitato di attrezzi:

- una chiave esagonale
- un martello
- un punzone di ferro
- una mazza di legno o di ferro
- tre cacciavite (piccolo, medio e grosso)
- olio minerale fluidissimo e grasso
- un estrattore per ruota libera
- una chiavetta a brugola
- due pinze, una a punta larghe e una a punta strette
- il tiraraggi
- levette per togliere il coperchietto in caso di foratura
- cartavetro, mastice, pezze di gomma, un paio di forbicine
- protettivo per cromature

### Regolazione dello sterzo

Per regolare lo sterzo al punto giusto occorre aprire il dado di fissaggio con una chiave e con una seconda chiave registrare il dado di regolazione, quindi bloccare di nuovo col dado di fissaggio. Attenzione a non stringere troppo, lo sterzo s'indurirebbe.

### Sostituzione delle sfere dello sterzo

È sufficiente un uso prolungato, una mancata lubrificazione o anche una maldestra regolazione dello sterzo per ridurre le sfere dello sterzo in cattive condizioni. Per sostituirle occorre svitare con la chiave il dado di fissaggio, poi quello della regolazione. Si estraggono le sfere superiori, messe allo scoperto, e si mettono da parte. Per il recupero delle sfere inferiori occorre sollevare il telaio. Per togliere la sede inferiore di queste sfere si fissa il canotto di sterzo in una morsa, capovolto e si smuove con delicati colpi di martello e punzone, fino a farlo sfilare dalla sede. Rimettete in posizione la sede delle sfere inferiori con un tubo di diametro di poco superiore a quello del canotto,

riempite la sede di grasso e collocate le sfere nuove. Quindi, infilate il telaio sul canotto, ingrassate la sede delle sfere superiori e collocate le relative sfere.

### Regolazione del manubrio

Occorre svitare di quattro o cinque giri la vite situata al centro del manubrio, sul canotto di sterzo, quindi apportare le necessarie modifiche di assetto. Per prima cosa è meglio agire sull'altezza, è sufficiente sbloccato com'è, alzarlo e abbassarlo. Per regolare la direzione basta piegare il manubrio da una delle due parti (inforcando tra le gambe la ruota della bicicletta) finché l'asse del manubrio non è perpendicolare rispetto alla canna del telaio.

### Sostituzione dei pedali

Per i pedali il guaio più comune è l'usura della gomma. Dato che raramente si trovano in vendita i supporti in gomma, è necessario sostituire l'intero pedale. Per svitarlo occorre una chiave: il pedale destro si svita in senso orario, quello sinistro in senso antiorario.

### Sostituzione della ruota

Togliere i dadi di fissaggio ed estrarre la ruota dalla forcella posteriore. Fissare il mozzo in una morsa e applicare lo speciale estrattore. Riavvitare il dado di fissaggio finché non è a contatto con l'estrattore. Stringerlo con una chiave. Togliere la ruota dalla morsa, farlo ruotare, e bloccare con la morsa l'estrattore. Girare la ruota in senso orario. Quindi togliere dalla morsa, svitare il dado di fissaggio e svitare l'estrattore finché non esce la ruota.

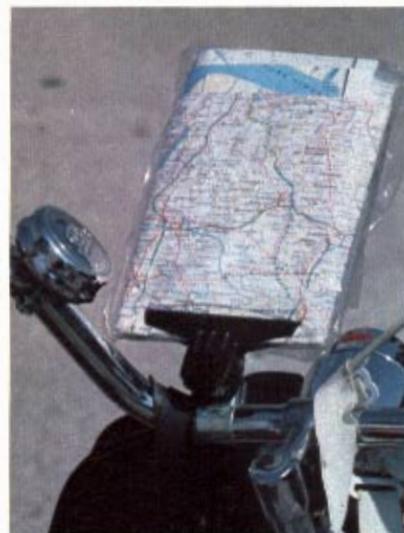
### Foratura

È consigliabile togliere la ruota dalla bicicletta per rendere più facile la riparazione. Estrarre il coperchietto della valvola e quindi svitare il dadino che normalmente fissa la valvola al cerchione. Occorre ora inserire sotto il coperchietto la prima delle tre levette apposite. Per far alzare il coperchietto dal bordo del cerchione spingere la levetta verso il basso e fissarla con il gancetto apposto ad un raggio. Fare la stessa cosa con le altre due levette. In questo modo una parte del copertone uscirà dalla sua sede. Bisogna estrarre la valvola dall'interno del cerchione, e quindi tutta la camera d'aria. Immergendo quest'ultima in una bacinella d'acqua, si potrà localizzare la foratura dalle bollicine che si formeranno. Si asciuga a questo punto la zona

della foratura, la si gratta con cartavetro e la si cosparge con il mastice speciale. Si ritaglia un quadratino di gomma (ricavato da una vecchia camera d'aria) smussandone gli angoli. Si spalma del mastice sulla camera e, quando è quasi asciutto, si applica la pezza, premendo con le dita.

### Controllo dei cavi

I cavi di comando vanno ispezionati periodicamente per assicurarsi che non stiano rompendosi o sfilacciandosi. È bene, ogni tanto, lubrificarli, facendo cadere qualche goccia d'olio nelle guaine.



**Qui sopra:** ecco come si deve caricare la bicicletta per non sbilanciarla. **In alto:** il portacartina consente di avere sempre sotto gli occhi l'itinerario da seguire. **A fianco:** questi due giovani hanno preferito il sacco al più tradizionale portapacchi.



## CICLOTURISMO: LA MODA GIOVANE DELL'ESTATE

Scoprire la gioia  
di un viaggio senza  
la schiavitù  
dell'auto, conoscere  
paesi nuovi,  
fare del sano esercizio  
fisico: tutto questo  
è possibile con  
una buona bici, tenda  
e sacco a pelo.

**U**na buona bicicletta (anche vecchia ma con un grande portapacchi), tenda e sacco a pelo, un po' di spirito d'avventura: gli elementi basilari del cicloturismo sono semplici, e tutti a buon mercato. Per questo, far vacanze pedalando è diventata la moda dell'estate '79.

In Italia esistono numerose associazioni che organizzano viaggi e *raid* in bicicletta. Comunque, la cosa migliore, per ottenere indirizzi e informazioni sugli itinerari, è rivolgersi ai comitati regionali della Federazione ciclistica italiana, di cui, qui sotto, vi diamo l'elenco.

C. R. Piemonte-Valle D'Aosta: 10123 Torino, corso Sommelier 10, tel. 011/650.50.66.

C. R. Lombardo: 20137 Milano, via Piranesi 44/B, tel. 02/715.900.

C. R. Veneto: 35100 Padova, via Calatafimi 9, tel. 049/28.410.

C. R. Trentino-Alto Adige: 38100 Trento, casella postale 158, tel. 0461/21.891.

C. R. Friuli-Venezia Giulia: 34121 Trieste, via Teatro 2 (pres-

so CONI), tel. 040/60.980.

C. R. Ligure: 16122 Genova, via Assarotti 17/3, tel. 010/882.415.

C. R. Emiliano: 40121 Bologna, via Indipendenza 24, tel. 051/274.970.

C. R. Toscano: 50123 Firenze, piazza Stazione 2, tel. 055/283.926.

C. R. Marchigiano: 60035 Jesi (Ancona), casella postale 5, tel. 0731/52.678.

C. R. Umbro: 06100 Perugia, via Gigliarelli 4, tel. 075/71.884.

C. R. Laziale: 00185 Roma, via Montebello 17, tel. 06/463.696.

C. R. Abruzzese: 65100 Pescara, via Botticelli 28, tel. 085/23.458.

C. R. Campano: 80141 Napoli, via Arenaccia 29, tel. 081/336.118.

C. R. Pugliese: 70123 Bari, corso Italia 15/F, tel. 080/219.205.

C. R. Lucano: 85100 Potenza, via Leonardo da Vinci 51, tel. 0971/27.622.

C. R. Calabro: 87100 Cosenza, corso Mazzini 92, tel. 0984/24.970.

C. R. Siculo: 00141 Palermo, via Pignatelli Aragona 46, tel. 091/247.649.

C. R. Sardo: 09100 Cagliari, via Sonnino 155, tel. 070/654.742.

Altre grosse organizzazioni che svolgono attività cicloturistica sono l'Enal Udace (Via Metastasio 6, Milano, Tel. 872.321) e l'Arci Uisp (Via Carrara 24, Roma, Tel. 314.452).

A chi voglia, invece, fare un viaggio con amici senza appoggiarsi ad alcuna organizzazione, senza percorrere itinerari prestabiliti, consigliamo la lettura della « Guida al cicloturismo » di Josti e Maletto (ed. Il Castello; lire 10 mila). È un libro che contiene molti utili consigli e un elenco delle strade italiane più belle da percorrere in bicicletta.

Ma non tutti gli itinerari (soprattutto se lunghi) si traducono in una splendida pedalata. Conviene a volte prevedere anche utili combinazioni: bicicletta più auto oppure bicicletta più treno.

**Nella foto grande, al centro:**

**il trasferimento su chiatto di un gruppo di cicloturisti. La bici, nella splendida cornice della natura, diventa un modo per fare amicizia, per stare insieme con gli altri. Qui a fianco: insieme, lontani dal chiasso della città.**



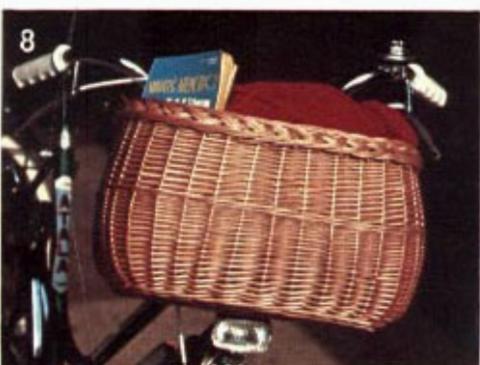
## TANTI ACCESSORI UTILI E DIVERTENTI

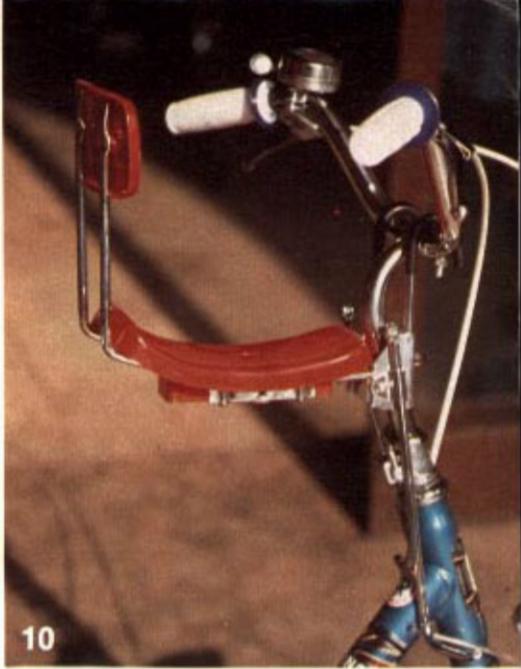
In questa pagina vi presentiamo alcuni oggetti con cui, senza molta spesa, potrete « personalizzare » la vostra bici, renderla più comoda, più sicura, o addirittura a prova di ladro.

L'abbigliamento più semplice e pratico per chi voglia andare in bicicletta senza fare dell'agonismo è un paio di pantaloni, una maglietta e un paio di scarpe da ginnastica. Un completo di capi specializzati, comunque - comprensivo di pantaloncini, maglia, caschetto e scarpette - costa sulle 80 mila lire. E ora vediamo alcuni utili accessori, spesso indispensabili per il cicloturista.

**Foto 1:** guaina copri-manopole (dalle 3500 alle 7 mila lire). **Foto 2:** manopola con catarifrangente (1200 lire). **Foto 3:** sella molleggiata per corsa o grandi distanze (19 mila lire). Le selle di tipo più ordinario costano dalle 3 mila lire in su. **Foto 4:** sellino posteriore per bambini (4500 lire). **Foto 5:** portabicicletta per auto (dalle 20 alle 30 mila lire a seconda del modello). **Foto 6:** trombetta per segnalazioni acustiche (5 mila lire). **Foto 7:** contachilometri (18 mila lire). **Foto 8:** cestino portaoggetti, comodissimo al mare (8500 lire). **Nella foto numero 9:** il retino sulla ruota posteriore consente anche a questa ragazza, che ama gli abiti romantici, di andare in bicicletta senza pericolosi impacci. **Foto 10:** seggiolino anteriore per bambini (5500 lire). **Foto 11:** guanti (8 mila) e lucchetti di vario tipo (il prezzo varia dalle 2500 alle 11 mila lire).

**Foto 12:** portapacchi posteriore (3700 lire). **Foto 13:** cambio a manopola per biciclette da cross. **Foto 14:** il particolare di un meccanismo del cambio che agisce sulla ruota posteriore. Il costo varia, secondo il tipo, dalle 30 alle 60 mila lire.





## UNO SPORT CHE FA BENE A TUTTE LE ETÀ

Andare in bicicletta è una delle attività più redditizie per il fisico: aiuta a guarire molti malanni - dall'artrosi alla stitichezza - favorisce la respirazione e mantiene in forma.

**S**ecundo il celebre cardiologo statunitense White, la bicicletta dovrebbe diventare simbolo di salute per il popolo americano: mezzo di trasporto adatto a ogni età e a ogni fisico, libero da vincoli energetici e non inquinante, può anzi essere considerato come incentivo per una attività sportiva alla portata di tutti, fra le più sane e complete; attività sportiva che richiede un impegno facilmente graduabile, talora indicato persino in alcune situazioni patologiche (come quando si tratti, ad esempio, di attuare una ginnastica di recupero in caso di paresi o di realizzare un blando esercizio di stimolo cardio-circolatorio in caso di sofferenze arteriose periferiche, degli arti, o centrali, delle coronarie).

A beneficiare in questo senso della bicicletta è, infatti, la circolazione anzitutto: la messa in azione della così detta « pompa muscolare » aiuta il movimento del sangue soprattutto nelle vene (circolazione di ritorno) con grandi vantaggi specialmente per il lavoro del cuore. Anche la respirazione si avvantaggia poi dei movimenti regolari che il ritmico alternarsi della pressione sui pedali impone al diaframma: l'andare in bicicletta richiede tutto un delicato gioco di equilibrio e di tempismo che disciplina infine il funzionamento dell'intero sistema nervoso viscerale, con ripercussioni oltremodo favorevoli per l'attività dell'intestino e del rene.

Un incalcolabile pregio della bicicletta, poi, è anche quello di

Ecco un esempio di cosa non si deve fare con la bicicletta: l'andatura di questi ragazzi è più adatta al circo che alle insidiose strade della città. Le piccole ruote delle « pieghevoli » aumentano ulteriormente la pericolosità dell'esercizio.

promuovere le funzioni disintossicanti del nostro organismo attraverso un incremento delle secrezioni cutanee sebacee e sudorali. Anche quando non è il caso di parlare di « agonismo ciclistico » - e, per la maggior parte delle persone, certamente non lo è - l'accresciuta attività muscolare di chi deve spingere con i propri mezzi quello che con metafora ottocentesca veniva elegantemente chiamato « cavallo d'acciaio », fomenta un aumento di traspirazione. Ciò si traduce ovviamente in una accresciuta eliminazione di tossine, in una salutare azione dimagrante e in una provvidenziale dinamizzazione del ricambio alquanto torpido.

Andare in bicicletta, dall'infanzia alla senilità, può configurarsi quindi quasi come una cura per tutte le persone nelle quali le più intime funzioni biochimiche siano tendenzialmente rallentate; in nessun caso nuoce, nemmeno durante il periodo mestruale o in gravidanza; chi soffre di vene varicose e di artrosi potrà registrare insperati successi anche senza ricorrere ai tradizionali medicinali.

**Lucio Daffini**

## RISPETTARE IL CODICE E ANCHE IL BUON SENSO

Per evitare i pericoli della strada il ciclista deve conoscere le leggi che lo riguardano e seguire alcune regole di comportamento che in Italia, purtroppo, vengono spesso dimenticate.

**L**a bicicletta ha le sue gioie, ma anche i suoi pericoli e i suoi divieti. Anzitutto, come evitare di essere « arrotati » dagli automobilisti? Seguendo quattro regole, semplici ma spesso dimenticate:

- 1) annunciare con grande anticipo la svolta a destra o a sinistra con il braccio steso orizzontalmente in fuori;
- 2) tenere sempre la destra evitando scarti improvvisi;
- 3) di notte, avere i fari anteriori e posteriori funzionanti e puliti, e applicare un catarifrangente supplementare sul retro della sella e sul fondo delle manopole;
- 4) prestare la massima attenzione,

nei percorsi cittadini, alle rotaie dei tram e a tutti coloro che spalancano le porte dell'autovettura in sosta senza curarsi del ciclista che sopraggiunge.

Un altro modo per evitare guai è attenersi strettamente a quanto prescrive il codice stradale a proposito di biciclette.

### Regole generali

Il codice prescrive che tutte le biciclette siano munite di pneumatici montati in modo che due dispositivi indipendenti siano in grado di dare una frenatura simultanea ed efficace: quindi, è indispensabile revisionare periodicamente i freni.

C'è poi l'obbligo del segnalatore acustico - il campanello deve sentirsi almeno a 30 metri di distanza -, di un fanale anteriore a luce gialla o bianca, di uno posteriore a luce rossa e di un catarifrangente rosso posto a non più di 55 centimetri da terra. I pedali devono essere anch'essi muniti di una striscia gialla a luce riflessa. Tutti i dispositivi luminosi e acustici non sono obbligatori durante le competizioni sportive autorizzate.

Chiunque circoli con una bicicletta carente nella frenatura o nei dispositivi visivi e acustici è punito con una ammenda.

### Marcia notturna

Da mezz'ora dopo il tramonto, per tutto il periodo di oscurità e di giorno quando le condizioni meteorologiche lo richiedano, le biciclette sprovviste di dispositivi di segnalazione visiva non possono circolare. Possono soltanto essere condotte a mano.

### Rispetto dei segnali stradali

Oltre alle norme che lo riguardano specificatamente, il ciclista è tenuto a rispettare i segnali stradali generali e soprattutto quelli di precedenza, di direzione obbligatoria, di divieto di transito.

### Norme di prudenza

Anche se il codice non le cita esplicitamente, vanno seguite alcune regole dettate dal buon senso: non lasciare mai il manubrio con entrambe le mani, non portare pacchi o borse che intralcino la guida, non caricare sul manubrio oggetti pesanti, non farsi trainare da macchine o autocarri.

Ha collaborato alla realizzazione di questo servizio Patricia Missaglia. Ringraziamo anche per l'assistenza prestata le industrie Bianchi e Legnano, la Rizzato Accessori e la boutique Dada di Padova.

