



CHANGE & SMILE

di Albano Marcarini, foto di Stefano Casati

Otto giorni in E-bike sull'altopiano svizzero

Lo confesso. Ero scettico, molto scettico. No. Di più. Ero contrario, decisamente contrario. Sono sempre stato un purista. Una bicicletta si spinge con la propria forza, quali che siano le condizioni. Io, che ritengo una sfida con me stesso anche solo salire su un cavallo non avrei mai accettato di fare una vacanza con una bicicletta "a pedalata assistita". Già solo l'enunciazione del termine mi fa rabbrivire, mi fa pensare a qualcosa di anagraficamente tardivo, a una cosa da pensionati, bisognosi di aiuto, di assistenza appunto.

Ebbene, mi sono dovuto ricredere. Potrei prenderla alla larga per giustificarmi e dichiarare che ormai certi valori, oggi come oggi, non sono più spendibili e che la debolezza dello spirito sta diventando un facile e sbrigativo esercizio. Ma no. Faccio un chiaro e netto outing. Ho preso una E-bike, ho coperto 400 chilometri da una parte all'altra della Svizzera, ho vinto un dislivello complessivo di 9800 metri e mi sono enormemente divertito. Con una bicicletta normale, con il bagaglio appresso, con rampe vicine al 20% e strade sterrate, non ce l'avrei mai fatta, neppure allenato. Dunque fine della discussione.

Con questo non dico che mi sono convertito, per carità! Affermo solo che in certe condizioni e per certi viaggi si può benevolmente rinunciare alle cascate di sudore, ai fuori soglia delle pulsazioni cardiache e alle barrette energetiche.

Soprattutto quando sei in un posto come la Svizzera, dove faticare, così senza poter godere appieno delle bellezze del paesaggio e della natura, è un errore imperdonabile. Si chiama Herzroute la mia rotta. Strada del cuore. La interpreto in due modi: nel senso romantico, dei loro ideatori, come una felice occasione di conoscere strada facendo la parte più intima di questo Paese, le sue pulsazioni nascoste; e nel senso fisico, di instaurare un rapporto di fiducia con il mio motore interno, senza sottoporlo a inutili stress. La E-bike mi aiuterà in questo.



Tutte le aziende agricole, lungo il percorso della Herzroute, basano la loro attività sull'allevamento del bestiame da latte.

Nella foto di apertura: prati, boschi, fattorie dell'altopiano svizzero: la cornice paesaggistica della Herzroute.

Nelle pagine seguenti: la Rathausplatz di Thun vista dall'altura del castello; una fontana nella storica cittadina di Murten.



☞ Si chiama Herzroute la mia rotta. Strada del cuore.

Caricaaa!

Ore 11 del mattino. L'Eurocity da Milano mi scarica alla stazione di Zug, che non è la vicina Zurigo, col nome più compresso, bensì una cittadina del tutto diversa, bella e moderna (due aggettivi che sarebbe bene declinare ovunque insieme). Da un container, stabilmente ubicato fuori dalla stazione, fanno calare la mia compagna di viaggio, intendo la E-bike. Niente di troppo sportivo, una semplice e robusta city-bike che nasconde da qualche parte una forza aggiuntiva sulla quale, per ora, non intendo indagare. Mi basta verificare la carica della batteria: full! Quindi via!

La prima sensazione è di guardarsi alle spalle, perché ho la netta impressione che qualcuno mi stia spingendo o che il vento lavori a mio favore. Poi ho capito che fa parte del gioco. In pianura di questo ausilio posso anche fare a meno. Meglio spegnere, anche perché a questo punto mi assale la preoccupazione del risparmio. Fare economia è una buona idea, in bici o meno, solo che qui diventa un'esigenza

imperativa qualora mi trovassi a spingere a piedi, e magari in salita, una bicicletta a batteria esausta, che pesa quasi come un motorino.

Ma sulla Herzroute questo problema non esiste. Mi hanno garantito una stazione di ricarica ogni 30 chilometri, in media. La batteria è garantita per almeno 60, in condizioni normali. Per cui, bando alle economie e diamoci dentro a manetta: "eco" in pianura; "standard" sulle salitelle; "high" quando le cose si fanno serie. Trovo la prima stazione neppure a 2/3 del consumo. Pensavo a una cosa molto high-tech invece no. Sono casottine di legno messe nel cortile di una fattoria, fra polli ruspanti e gatti confidenti, dove su tante scansie sono allineate, secondo l'imperturbabile ordine svizzero, decine di batterie con lucine rosse lampeggianti che sembrano dire: "Prendimi! Sono bella carica per te!". Mi faccio facilmente sedurre. Sfilo quella semi sfnita e senza neppure dirle grazie la metto da parte, assicurandomi una nuova scorta di energia positiva. Già che ci sono mi offro un caffè

e una fetta di torta dal self-service della fattoria. Ci sono anche frutta, verdure, latte e formaggi, naturalmente a chilometro zero, anzi "sotto-zero", visto che tutto è conservato freschissimo. Self-service in tutti i sensi perché prendo, mangio, bevo e pago tutto da solo, deponendo i soldi in un maialino di ceramica. Sono talmente sorpreso da questo modo di fare che per eccesso di zelo infilo nella fessura qualche franco in più. Da buon italiano mi viene il sospetto che ci sia una telecamera da qualche parte, ma non ne vedo e devo convincermi che siamo davvero in una civiltà diversa dalla mia.

D'altra parte lo si vede anche per la strada. Da come gli automobilisti si fermano per farmi passare anche in mancanza di precedenza, dalla distanza che tengono quando mi superano, dagli sguardi di simpatia dei contadini o da quelle piccole manie, tipicamente elvetiche, come quella di ripulire sistematicamente le stradine di campagna dalle deiezioni organiche animali (leggi cacche delle vacche).

Per le strade di Muccaland

Sono nel luogo a più alta densità di bestiame del pianeta. Dovessi contarlo uscirei scemo dopo cinque minuti. Non esagero se affermo di aver visto in questo viaggio più mucche che persone. Difatti non vedo cow-boys e neppure rancheros. Qui è tutto più discreto. Le bovine sono una presenza cordiale, confortante per via del loro sguardo apparentemente insensibile, ma pressante. Ce ne sono di brune e di pezzate, ce ne sono dentro e fuori le stalle che sono più grandi delle case che le stanno accanto. Ce ne sono disegnate in modo naïf sulle tavole appese alle travi, raffigurate in fila indiana quando scendono dagli alpeggi alla fine dell'estate, con le vette delle montagne già innevate. Sono estasiato da questa Svizzera spiccatamente rurale, da queste fattorie con i ripidi tetti spioventi rivestiti di scandole, con le pareti di legno scurito dal tempo oppure intonacate di bianco, con i balconi che corrono lungo tutta la facciata esposta a sud e traboccano di fiori, le finestre inquadrature da fregi colorati, gli orti recintati con le erbe aromatiche e i papaveri da seme,

quella dove si possono ancora incontrare i grossi cani neri e bianchi attaccati ai carretti che trasportano i bidoni di latte dalle stalle alla latteria.

Città, ora che sono già sulla via da un bel pezzo, non ne vedo. Solo fattorie e villaggi di fattorie messe insieme. Ovunque vive la tradizione, nei capitelli sacri, nelle scritte dipinte a mano sui cartelli, nei balconcini e nelle imposte traforate a cuoricini, nei ponti coperti di legno nero, nel modo di ordinare i giardini con le loro statuine e penso, anche nel modo di far fiorire i gerani sui davanzali o far crescere i cavolfiori negli orti. Sembra tutto lì da secoli, ma non è affatto vecchie, è il desiderio di preservare le cose belle per la propria e le future generazioni. La bicicletta scorre sui prati seguendo un'esilissima striscia d'asfalto (la polvere da queste parti è vista con disprezzo calvinista). Penso che certamente mi porterà a una meta, ma la strada sembra fatta apposta per rallentare la marcia, per pedalare di meno, magari fermarmi per un po' per riempire gli occhi di tutte le meraviglie che stanno intorno. Domina il verde in tutte le sfumature, dal verde

smeraldo dei prati a quello più morbido dei filari, delle siepi, dei coltivi, fino al verde cupo delle abetaie che orlano i crinali.

Il giardino delle vecchie biciclette

È strano come la campagna sia così fortemente presidiata, si direbbe lavorata in ogni angolo, e come si vedano in giro poche persone. Forse le mucche si autogestiscono la giornata o forse i loro proprietari hanno altro a cui pensare. Ho visto in Svizzera villaggi dove in una sola persona erano riunite le mansioni di postino, conducente di bus, negoziante e vigile urbano. E tutto ciò dopo aver lavato, pulito la stalla e consegnato il latte della giornata.

Il fatto che vicino a casa tua passi un itinerario ciclabile lascia in Italia del tutto indifferenti. Non qui, dove si fa a gara a ottenere la visibilità maggiore e a offrire *facilities* al turista di passaggio. Sono ormai quasi un centinaio gli alberghi, i ristoranti, le fattorie segnalati nella mia Guida e ho l'imbarazzo della scelta. Altra nota positiva: non si fa differenza di classe.

Nel senso che spesso sono gli esercizi col maggior numero di stelle a favorire la clientela ciclabile. Alcuni di questi hanno è il caso di dirlo la bicicletta nel cuore. Come l'Albergo dell'Orso a Madiswil, alla fine del secondo giorno di viaggio. Frau Eliane è una quarantenne amabile, inevitabilmente attraente dopo una giornata di solitudine fra gli alpeggi. Sostiene che debbo assolutamente vedere il giardino. Mi accompagna con Elvis, un cagnone gelosissimo della padrona. Non ci sono statue, bensì vecchie biciclette con le loro storie. Ognuna forma una composizione fra cespugli e fiori e ha un soggetto da rivelare. Mi sembra tutto bello, ma la poesia viene meno quando sono invitato a provare lo "spaghetti-velo": un tavolo sul quale sono posati dei piatti. Stando seduti e azionando i pedali sotto lo sgabello ogni piatto gira e tenendo la forchetta ferma si può facilmente avvolgere la pasta. Essendo italiano evito ogni giudizio in merito. D'altra parte cosa potrei contestare a gourmet che sono abituati a considerare gli spaghetti ahimè un contorno della carne?





L'antico caseificio (XVIII secolo) della Emmentaler Schaukäserei.

Alle pagine precedenti:
l'incantevole panorama dal poggio di Margelsattel verso il lago di Thun (a destra) e la lunga cresta rocciosa del Sigrwilgrat (a sinistra).

Nel buco dell'Emmental

Sull'Emmental invece il giudizio lo dò. Assolutamente positivo. La Herzroute dedica a questo formaggio e al suo territorio di provenienza almeno due tappe, nel senso che attraversa in lungo e in largo la valle dell'Emme, nel Canton Berna, costellata di caseifici dop. Al culmine di questo percorso, quasi in cima a una montagna, si trova il "top del dop": la Emmentaler Schaukäserei, ovvero tutto quello che avreste voluto sapere del formaggio coi buchi. Qui lo saprete e lo assaggerete. Struttura d'accoglienza calibrata su una decina di pullman turistici giornalieri, provenienti da ogni parte della Svizzera; ristorante con specialità, ovviamente a base di Emmental, dall'antipasto al dolce; spazio merchandising e degustazione dove impera il colore giallo; un grande buco circolare nel centro della struttura da cui si osserva il sottostante caseificio operante a ogni ora del giorno e, si sospetta, anche della notte; nel giardino circostante, gli antenati del caseificio moderno, da quello a legna del XVIII sec. coi pentoloni in rame, alla latteria d'inizio Novecento, tutti in deliziose casette di legno dipinto; infine, nei prati intorno, le impiegate addette alla prima fase di produzione, a base di erba e fieno. Commovente, ma geniale come politica di valorizzazione del brand. Ancora adesso che sto a Milano, la mia bella fetta di Emmental dop è la prima cosa che spunta dal carrello del supermercato.

Concludo la visita nella valle dell'Emme sfatando la diceria che vorrebbe i buchi del formaggio prodotti dai topi. Non è così, come mi spiega Mimo Caci, direttore marketing del caseificio, di lontane origini italiane. Essi sono dovuti a sacche di anidride carbonica che si formano durante le fasi di maturazione del formaggio. Il curioso processo è detto di fermentazione propionica ed è provocato da un agente batterico chiamato *Propionibacterium freudenreichii*, altrimenti presente nelle ghiandole sebacee dell'uomo e responsabile dell'odore di sudore e di altre affezioni della pelle. Nell'Emmental si limita a fare buchi.

Paul Hasler, il "papà" della Herzroute

La Herzroute taglia in diagonale l'altopiano centrale svizzero, a metà fra le colline bernesi, i laghi prealpini e l'alta corona delle Alpi. Il termine altopiano non deve far pensare a una regione uniforme e monotona.

Il Mittelland, come lo si chiama qui, è una successione di colline ondulate, profondi solchi vallivi e brevi pianure. È un sapiente mosaico di piccoli appezzamenti coltivati, intervallati dal corso sinuoso dei ruscelli e punteggiati da migliaia di fattorie collegate da strade e carrarecce che disegnano una fitta ragnatela nel verde. Tutt'intorno, sullo sfondo, scintillano le montagne, ammorbidite dalla distanza. Panorami assicurati in ogni direzione e rischio di perdere l'orientamento in questo intrico topografico.

A Langnau, dopo essere stato ospitato nell'albergo del patron della locale squadra di hockey su ghiaccio, chiedo l'appoggio non l'assistenza di una guida. All'appuntamento si presenta Paul Hasler, il "papà" della Herzroute, il suo ideatore, in perfetta tenuta da cicloturismo. È un architetto di mezza età che insegue utopie e lavora in uno studio chiamato *Büro für utopien* nel tentativo se non di cambiare il mondo, almeno di migliorarlo, nel suo piccolo. Ispira simpatia e oggi pedaleremo insieme.

Gli chiedo se la Herzroute abbia potuto definirsi in origine un'utopia, anche in Svizzera dove di solito iniziative di questo genere sono molto apprezzate. "In realtà mi confida ci sono voluti 15 anni per metterla in pratica. Ero reduce da una traversata in bici coast to coast in America e mi ero stupito di come laggiù fosse necessario percorrere migliaia di chilometri per vedere un paesaggio cambiare d'aspetto. Qui da noi, in Europa, abbiamo la fortuna di vedere tutto splendidamente riassunto in spazi contenuti. Ecco dunque l'idea di riunire gli scenari più belli del mio Paese dentro un solo percorso ciclabile. Il primo tratto, di soli 55 chilometri, fu inaugurato nel 2003, nella regione dell'Emmental. Ora siamo arrivati a 400 chilometri e abbiamo in mente di prolungare nel futuro il percorso da Zug al Lago di Costanza".

Proseguiamo il colloquio tranquillamente seduti nel giardino del ristorante Moos Pintli in attesa del classico rösti. È settembre, siamo in quota, e sento che la Herzroute mi fa stare piacevolmente bene. "Diversamente dalla rete ciclabile nazionale (Swissmobile), la Herzroute dice ancora Paul non corre quasi mai in parallelo alle strade rotabili, ma sceglie tracciati lontani, su stradine di campagna, dentro i boschi, talvolta su stradine sterrate che non risultano essere un problema per una E-bike". In effetti una proposta di



Sopra:
Paul Hasler, l'ideatore della Herzroute.

A fianco, sopra:
lavori di campagna lungo un tratto della Herzroute.

A fianco, sotto:
la raccolta delle zucche in una fattoria di Signau.



questo genere apre ad un'offerta cicloturistica allargata. Penso a quanti me escluso non possono più permettersi, per via dell'età, di compiere grandi imprese in bicicletta. Ebbene con una bicicletta di questo genere tutto o quasi diventa possibile.

"Si tratta di un'idea che apre al futuro" conclude Paul tanto che la Herzroute è il primo itinerario nazionale ad essere sostenuto da aziende private. Oltre alla Flyer, leader nel settore delle E-bike, c'è la compagnia di assicurazioni Visana. Credo sia un gesto intelligente poiché favorire la mobilità delle persone, e di conseguenza il loro benessere, riduce i rischi per la salute e il costo dello Stato e delle imprese per la spesa sanitaria".

Pioggia e castelli

Non sempre il meteo è ottimista, specie quando si è a nord delle Alpi. Così, una mattina, ad Avenches la romana *Aventicum* con il bel teatro e le terme mi

sveglio sotto la pioggia, col vento e le nubi basse. Un tempo da lupi. Mi sorreggo con la volontà e con l'opinione che una giornata cupa si può anche mettere in conto. E poi voglio verificare l'efficienza della E-bike al contatto con l'acqua. Immagino scintille. In realtà del tratto finale del mio viaggio ho poco da raccontare. Solo gocce di pioggia su di me, indumenti umidi, scarpe intrise, occhiali perennemente appannati. Mi accorgo solo che, da qualche tempo, i cartelli stradali sono passati dal tedesco al francese. Mi aspettavo un confine con tanto di sbarre, guardie e garitte a strisce diagonali bianco-neri. Ma è la tipica convivenza svizzera e le vecchie guerre di religione sono ricordi mantenuti vivi solo nelle torri e nel giro di mura della bella cittadina di Murten. Un castello vero però l'ho visto, il Münchenwiler, e ho visto anche la sua dolce castellana. Non mi ha gettato trecce, ma mi ha invitato a pranzo in un momento di preoccupante calo degli zuccheri.

Nella nebbia ho dovuto lavorare di immaginazione sulle lunghissime e parallele onde di colline che disegnano la Svizzera romanda fra Friburgo e la conca del Lemano. Ho dovuto immaginare di vedere, sulla mia destra, la catena del Giura, effetto di antichi rivolgimenti orogenetici, addirittura precedenti alla formazione delle Alpi. Avete mai sentito parlare del Giurassico? Forse avete visto Jurassic Park! Ebbene è quel periodo geologico, fra 200 e 250 milioni di anni, in cui gran parte dell'aspetto del nostro pianeta era simile alle montagne del Giura svizzero, dinosauri a parte.

Boschi, lago, traguardo

C'è un aspetto comunque, anche nei giorni più grigi, che mi affascina. È quando entro nei boschi. Come quello di Romont, ad esempio, dove passavano nel Medioevo i pellegrini diretti a Santiago. Gli alberi ritti, le scorze grigie dei tronchi, il loro sfumare in lontananza, un colpo di vento che trascina uno sbuffo di pioggia. Mi attendo un monaco con bastone e bisaccia. Invece... Invece, da un dosso e dalle nebbie, spunta come un artiglio e con un fracasso infernale un mezzo cingolato del formidabile

esercito svizzero preceduto da quattro soldati in tuta mimetica su quattro moto da trial, pure mimetiche. Mi vedo dentro un film di James Bond. Non so se inseguire o essere inseguito.

Poi, all'improvviso il grigio delle nubi diventa un chiaro lattiginoso, e poi uno squarcio sempre più ampio con qualche strisciata di azzurro. Finalmente torno a vedere lontano. Mi accorgo di essere salito molto in alto e dinanzi a me si stende un mare d'acqua, ma non un mare vero, un grande lago, quello di Ginevra.

E dietro, quasi a contenere il suo enorme volume, una schiera di montagne aspre, le cui vette già innevate producono una luce innaturale.

Mi lancio nella discesa. Non ho più bisogno di assistenza. Spengo tutto e tengo solo a bada i freni. Entro nel paesaggio forse più spettacolare del mio viaggio, l'incredibile tessitura di vigneti e di villaggi che sovrasta la sponda settentrionale del lago.

Qui si fanno vini d'eccellenza, ma oggi di liquidi me ne sono già tirati addosso troppi e confido in un'altra occasione. Tiro definitivamente i freni dinanzi al Museo Olimpico di Losanna, indovinato traguardo del mio viaggio sulla Herzroute. Ora non mi resta che raccontarvelo.



COME FUNZIONA UNA E-BIKE



La direttiva europea 2002/24/CE definisce la bicicletta a pedalata assistita (impropriamente detta E-bike, sebbene questo termine sia ormai di uso corrente) come un mezzo dotato di motore elettrico ausiliario con le seguenti caratteristiche: potenza massima del motore 250W; alimentazione interrotta al raggiungimento di una velocità di 25 km/h o prima dei 25 km/h se il ciclista smette di pedalare. Entro questi limiti la E-bike non richiede omologazione. Contrariamente a una falsa idea non si tratta dunque di "biciclette che vanno da sole", ma di mezzi che richiedono un moto costante del pedale. Il vantaggio si apprezza nelle ripartenze da fermo per lo spunto iniziale del motore e, soprattutto, in salita poiché si possono superare, con uno sforzo notevolmente ridotto, pendenze anche sentite.

CONSIGLI D'USO

La pratica d'uso è facile, ma il massimo si raggiunge solo quando si riesce a combinare bene l'uso del cambio di velocità tradizionale con l'assistenza del motore elettrico, a sua volta dotato di diversi e crescenti livelli di

spinta, in genere tre. Naturalmente maggiore è la spinta, minore è la durata di carica della batteria. Sulla Herzroute questo problema non esiste grazie alla grande diffusione delle stazioni di ricarica. Si pensi che in tutta la Svizzera, l'utilizzatore di una Flyer E-bike può contare su oltre 400 stazioni di ricarica. Esiste in commercio anche una carica-batteria portatile, di dimensioni contenute, per un uso in zone sprovviste di servizio.

Altra precauzione è quella di non premere il piede sul pedale quando si è in posizione di stop. Il sensore di pedalata rileva anche in questo caso la necessità di fornire assistenza attivando inutilmente la batteria. Un buon sito per approfondire aspetti tecnici e consigli di acquisto è il seguente: www.bicieletriche.bikeitalia.it

FLYER SERIE C

Le E-bike utilizzate sulla Herzroute sono le colaudatissime Flyer Serie C, entrate in produzione nel 2003 con la tecnologia Lithium-Ion. Si caratterizzano per la semplicità d'uso, il basso baricentro del telaio, la robustezza e la comodità. Un modello del tutto versatile per gli usi

cittadini e per i lunghi percorsi con il bagaglio appresso. Durante il viaggio di cycle! abbiamo apprezzato la stabilità in discesa, grazie alla larghezza dei battistrada e alle ruote da 26", e l'estrema affidabilità della batteria a 12Ah/36V. L'assistenza alla pedalata è regolabile su tre livelli: Alta, pari al 200% della potenza disponibile; Standard, pari al 130%; Eco, pari al 70%. La meccanica monta un gruppo Shimano Nexus a 8 velocità. Unica pecca: la debolezza in frenata. Si consideri che una E-bike carica con bagagli può pesare più di 30 kg, al punto che viene installato un dispositivo per agevolare la marcia nel caso la si dovesse spingere a mano. I nuovi modelli Flyer della Serie C, in commercio dal 2014, avranno una batteria potenziata a 15 Ah o 18 Ah e freni idraulici Magura. I prezzi variano da 3490 a 3990 CHF (2800/3180 Euro). Naturalmente la gamma della Flyer, una delle poche case specializzate solo in E-bike, comprende anche modelli più sportivi o ibridi, di differenti prezzi e dotazioni. In Italia le Flyer sono distribuite da Green Line Mobility srl, Vicolo Storto 32, Verona, tel. 045.8012807.

Nella pagina a fianco:
la tappa finale fra i vigneti della sponda del lago di Ginevra.

Sopra, da sinistra a destra: il cartello che indica una stazione di ricambio delle batterie; il deposito di batterie di ricambio; una cicloturista mentre cambia la batteria della sua E-bike.

HERZROUTE VADEMECUM

Nella Svizzera la Herzroute, o Route du Coeur, è il primo itinerario di lunga percorrenza espressamente dedicato alle E-bike. Non potrebbe essere altrimenti poiché le distanze e i dislivelli da superare - in alcuni casi con pendenze superiori al 20% - sono tali da scoraggiare l'uso di una normale bicicletta soprattutto con i bagagli appresso. Il vantaggio è di poter raggiungere luoghi del tutto sconosciuti alle grandi rotte del turismo in bicicletta su strade secondarie e piste forestali in un paesaggio unico per armonia e bellezza. La Herzroute è stata ideata nel 2003 da Paul Hasler, un architetto di Burgdorf con il semplice intento di mostrare ai turisti, in uno spazio relativamente ristretto, la bellezza dei paesaggi elvetici, al di fuori dalle grandi città e dentro le più remote vallate dove ancora l'economia locale si regge sull'agricoltura e sull'allevamento.

IL PERCORSO E UNA GUIDA

La Herzroute attraversa la parte più interna e nascosta della Svizzera, da Zug a Losanna, lungo il confine fra le Prealpi e le Alpi, nei cantoni di lingua tedesca e francese. Si tratta di un percorso di 400 chilometri, diviso in otto tappe giornaliere della lunghezza media di 50 km. Si prevede,

entro il 2014, il prolungamento della Herzroute, da Zug fino al Lago di Costanza. In questo modo sarà possibile attraversare tutta la Svizzera per oltre 600 km, da ovest ad est, collegando i suoi due più grandi laghi.

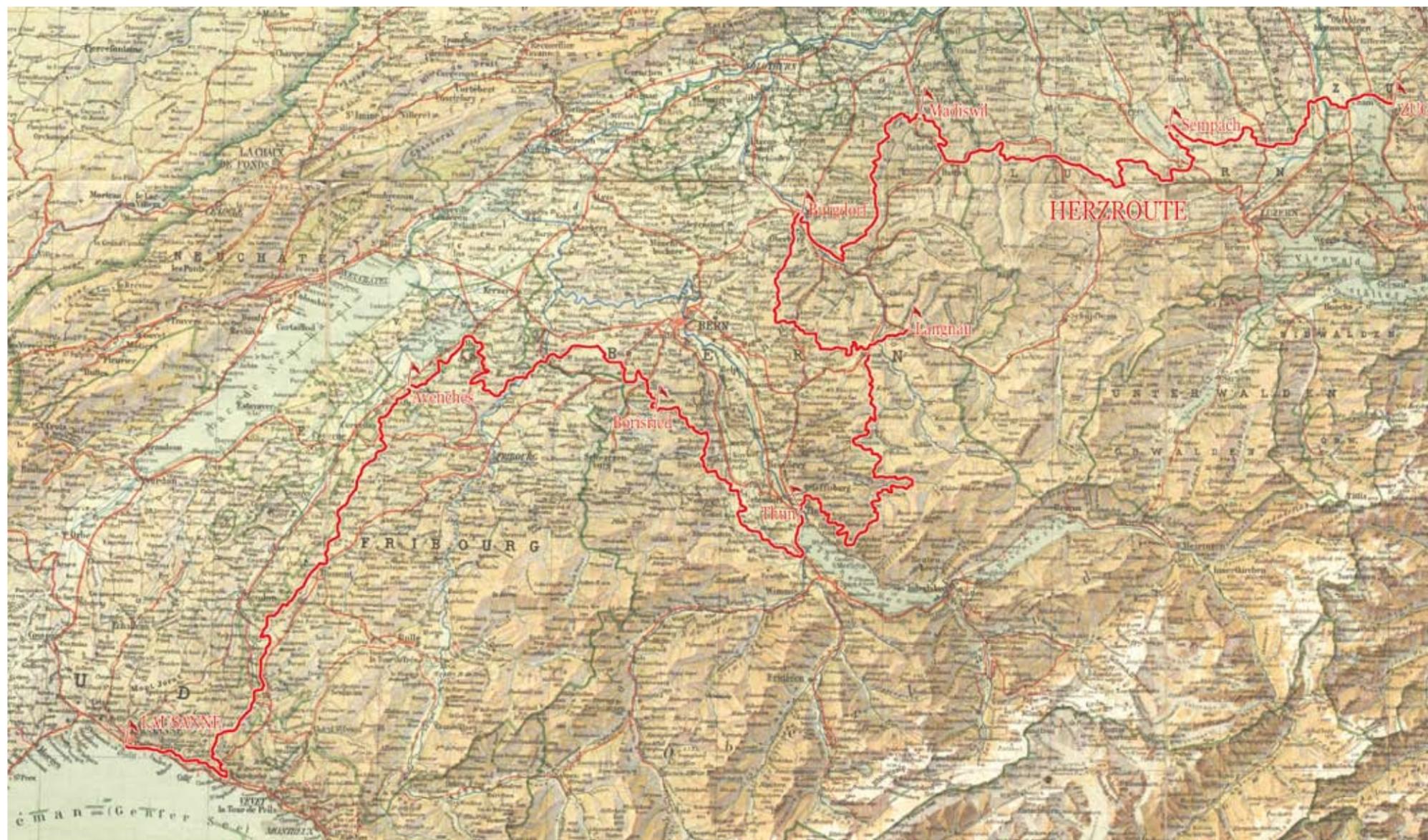
Tutto il percorso è segnalato con pannelli e frecce rosse che riportano il numero 99, numero ufficiale della Herzroute, assieme al suo logo. Inoltre sul sito www.herzroute.ch sono disponibili le tracce gps del percorso e tutte le informazioni riguardanti l'alloggio tappa per tappa, i punti di assistenza e di ristorazione. Queste informazioni sono anche contenute nella guida *La Suisse en vélo électrique*, di 170 pagine, che viene fornita gratuitamente all'inizio del viaggio, aggiornata ogni anno. Per le sue caratteristiche altimetriche e per lo stato delle strade, la Herzroute non è adatta alle famiglie con bambini. Vale anche la pena ricordare che in Svizzera è possibile utilizzare una E-bike solo a partire dai 16 anni d'età.

IL CAMBIO BATTERIE

Viaggiando con una E-bike è fondamentale disporre dei punti di ricambio delle batterie. Su questo percorso, molto vallonato, si calcola in media un ricambio ogni 50-60 km e questo si effettua in oltre 20 stazioni ubicate e segnalate lungo il percorso, spesso all'interno di fattorie, dove si può anche cogliere l'opportunità per un ristoro con prodotti a chilometro zero (frutta, succhi, latte, yogurt, ecc.). Le stazioni sono indicate nella segnaletica con la scritta Akkuwechsel e annunciate da un pennone con il logo della Herzroute e la scritta Change and Smile. Il cambio della batteria è facilissimo. Si apre la serratura che la tiene applicata al telaio, si sfilava la batteria, la si depona sulla piastra di ricarica all'interno della stazione - di solito una capannina in legno - si ritira una nuova batteria verificando che sia carica e la si applica al telaio richiudendo la serratura. Fine, e tutto gratis.

NOLEGGIO E-BIKE

Si paga invece il noleggio della bicicletta, all'inizio del viaggio, alla stazione di Zug o in altri punti del percorso. Prenotazioni, pacchetti personalizzati con alloggio, e tariffe si trovano al sito www.rentabike.ch o al numero telefonico 041.9210575. Ad esempio, il noleggio di un E-bike per una settimana costa 205 CHF (167 Euro).



VIAGGIO ORGANIZZATO

L'agenzia SwissTrails (www.swisstrails.ch) offre pacchetti speciali per la Herzroute con trasporto bagagli da tappa a tappa, prenotazione degli alberghi e noleggio E-bike. Ad esempio, il percorso completo in 9 giorni e 8 pernottamenti viene proposto a partire da 1229 CHF (1000 Euro) a persona.

ARRIVARE A ZUG

Dall'Italia raggiungere Zug è molto facile, grazie ai treni Eurocity ETR 470 della linea del Gottardo, da Milano a Zug in poco più di tre ore.

Appena fuori dalla stazione, presso lo scalo merci, si trova il container Herzroute con la bicicletta che avrete preventivamente prenotato. Così come facile è rientrare alla fine del viaggio, dalla stazione di Losanna con la linea del Sempione per Domodossola e Milano.

QUANDO ANDARE

La stagione propizia per affrontare la Herzroute va da aprile a fine ottobre, periodo in cui è anche possibile il noleggio delle E-bike. In inverno il percorso non è praticabile per via della neve.

SPONSOR

Il progetto Herzroute è sostenuto finanziariamente dalla società di assicurazioni Visana e dall'azienda Flyer, prima produttrice svizzera di E-bike, come dimostrazione delle potenzialità di questo mezzo nella pratica del turismo ecologico. La fabbrica Flyer si trova a Huttwil, a poca distanza dal percorso, con un'esposizione permanente di modelli, fra cui la prima bicicletta elettrica mai ideata prima. Per gruppi, su prenotazione, è possibile la visita all'azienda. A Huttwil si trova l'ufficio che si dedica alla promozione e alla manutenzione della Herzroute

SUL WEB

www.myswitzerland.com
www.swisstrails.ch
www.schweizmobil.ch
www.rentabike.ch
www.pro-velo.ch

GPS

Le tracce GPS della Herzroute sono scaricabili all'indirizzo:
www.sentieridautore.it/GPStacks.sentieridautore.it/CYCLE%21.html



LE TAPPE



1ª TAPPA: ZUG-SEMPACH

38,6 km, dislivello 580 metri

Stazioni ricambio batterie a Eschenbach presso la Fattoria Stocker.

Arrivando in mattinata a Zug, si può coprire facilmente il tragitto fino alla cittadina lacuale di Sempach. In pratica si passa da un lago - quello di Zug - a un altro - quello di Sempach -, fra dolci colline, piccole cappelle campestri e frutteti (le pere a Sempach, le ciliegie a Zug). Sempach è cittadina storica e anche centro balneare sul lago.

Per dormire: a Eich, Sonne Seehotel, Seestrasse 23, tel. 041.2020101, www.sonneseehotel.ch.

Per mangiare: a Hünenberg, Gasthütte Zoll-Huus, Zollweid 2, tel. 041.7801109, www.zoll-huus.ch



2ª TAPPA: SEMPACH-MADISWIL

61,9 km, dislivello 1010 metri

Stazioni ricambio batterie al Centro terapeutico Ufwind e a Willisau presso la stazione FFS.

Nella seconda tappa si affrontano le prime ascese, sperimentando le prestazioni della E-bike: la salita a Ruswilerberg (alt. 804) regala uno splendido panorama sul lago di Sempach. Il percorso si immerge fra prati e pascoli, disseminati di fattorie che sembrano uscite da un libro di fiabe. La sosta di mezza giornata si effettua a Willisau. Nel pomeriggio, con una breve variante al percorso, si può includere la visita alla fabbrica Flyer, mentre il pernottamento è a Madiswil nell'Albergo dell'Orso, dove è stato allestito un romantico "Giardino delle biciclette".



Per dormire: a Madiswil, Landgasthof Bären Madiswil, tel. 062.9577010, www.baeren-madiswil.ch

Per mangiare: a Willisau, Hotel Restaurant Mohren, Mohrenplatz 1, tel. 041.9701110, www.mohren.ch
Flyer-Werk Huttwil, Schwende 1, tel. 062.9595555, www.flyer.ch, aperto da lunedì a venerdì dalle 8 alle 12 e dalle 13.30 alle 17 (da marzo a ottobre anche il sabato dalle 9 alle 15).

3ª TAPPA: MADISWIL-BURGDORF

37,6 km, dislivello 789 metri

Stazione ricambio batterie alla Emmentaler Schaukäserei di Affoltern. Una tappa interamente "aerea", perché si segue, l'azzurra ed esile linea di cresta dei rilievi dell'Emmental. Siamo nella regione del



formaggio svizzero per eccellenza e la sosta d'obbligo si trova al Centro di degustazione (Emmentaler Schaukäserei, foto sopra) per sapere tutto di questa specialità. Ad esempio che i buchi nel formaggio non sono fatti dai topi! Una ripida discesa porta in fondovalle e al cospetto della turrata e severa città di Burgdorf (foto sotto).



Per dormire: a Burgdorf, Hotel Berchtold, Bahnhofstrasse 90, tel. 034.4288428, www.berchtold-group.ch
Per mangiare: a Affoltern, Emmentaler Schaukäserei, Schaukäsereistrasse 6, tel. 034.4351611, www.emmentaler-schaukäserei.ch

4ª TAPPA: BURGDORF-LANGNAU

45,3 km, dislivello 1270 metri

Stazione ricambio batterie alla Käseerei Häuslebach e al Museo Sensorium di Rütthubelbad.

Tappa breve ma con l'insidia dell'Ochsenweidler, la rampa al 25% che mette a dura prova anche una E-bike. Le mucche al pascolo vi manderanno messaggi di disapprovazione per quello che state facendo, con i loro ripetuti



muggiti. Per fortuna il paesaggio è idilliaco e per la prima volta si superano i 1000 metri d'altezza. Non si vedono auto, solo trattori e altri cicloturisti. Ed è così fino alla piccola Langnau (foto sopra), sede di tappa quotidiana. Siete nel cuore della Svizzera.

Per dormire: a Langnau, Hotel Hirschen, Dorfstrasse 17, tel. 034.4021517, www.hirschen-langnau.ch

Per mangiare: a Walkringen, Rütthubelbad, tel. 031.7008181, www.ruettihubelbad.ch



5ª TAPPA: LANGNAU-THUN

72 km, dislivello 2473 metri

Stazione ricambio batterie al Restaurant Moos-Pintli di Röthenbach e all'Horrenbach Palace.

Ed eccoci alla tappa "dolomitica": un tortuosissimo tracciato di alta montagna, spesso sopra i 1000 metri di quota, al cospetto dei più alti rilievi dell'Oberland Bernese. Un vero museo di quadri panoramici. Dei tanti il primato va alla veduta del Lago di Thun e della Jungfrau visti dai prati di Schwanden (fermarsi per credere!). Ma tutta la tappa è disseminata di invitanti promesse: ad esempio, la colazione di mezzogiorno nel giardino fiorito della trattoria di campagna a Röthenbach. Thun (foto sopra) è la cittadina più importante che si incontra lungo la Herzroute. Qui si attraversa l'Aare, il fiume della Svizzera, con le sue chiuse, i ponti coperti e l'isola della città.

Per dormire: a Heiligenschwendi (la montagna sopra Thun), Hotel Restaurant Alpenblick, Schwendi 328, tel. 033.2432121, www.alpenblickhotel.ch

Per mangiare: a Röthenbach, Restaurant Moos-Pintli, Dorf 120, tel. 034.4912001, www.moospintli-roethenbach.ch

6ª TAPPA: THUN-BORISRIED

49,8 km, dislivello 1257 metri

Stazione ricambio batterie allo Stebi's Check Point di Burgstein Station e al Restaurant Bütschelegg di Oberbütschel.

Sebbene la Svizzera sia un Paese di cui si conosce parecchio da un punto di vista turistico, ci sono ancora piccoli angoli sconosciuti, come l'ombrosa forra dello Scherligraben, un ambiente di acque e



boschi entro cui l'itinerario si dipana per chilometri su una stradina di terra. E siamo a meno di 20 chilometri in linea d'aria dalla capitale Berna. Prima, in mattinata, c'è tutto il tempo per visitare la bella Thun. In questa tappa si tocca il culmine del percorso a 1031 metri di quota. Subito dopo si pernotta in un autentico albergo di campagna, rustico ma di calorosa accoglienza da parte dei loro giovani gestori. Di notte si spengono le luci, ne resta accesa una sola, quella del tabernacolo nella piazzetta del villaggio di Borisried.

Per dormire: a Oberbalm, Wirtschaft Borisried, Borisried 212, tel. 031.8490164, www.restaurant-borisried.ch

Per mangiare: a Thun, Zunfthaus zu Metzger, Untere Hauptgasse 2, tel. 033.2222141, www.zumetzger.ch

7ª TAPPA: BORISRIED-AVENCHES

54,8 km, dislivello 705 metri

Stazione ricambio batterie alla Bauernhof Hänni di Niederscherli, alla Vermietstation di Laupen, al Castello Münchenwiler.

Dove si passerà il confine linguistico fra la Svizzera tedesca e la romanda? Scoprire dove, fra il Canton Berna e il Canton Friburgo i cartelli stradali passano da una lingua all'altra. Anche il paesaggio, adesso che ci si esprime nel lieve idioma francese, si distende. Dietro ogni collina si cela un villaggio e spesso sopra il villaggio un castello, come a Münchenwiler dove si potrebbe pernottare da principi se non si fosse troppo distanti dalla meta di giornata. Avenches, città di antica memoria romana (teatro e terme), giunge subito dopo Murten (foto sotto), bell'esempio di città fortezza, ancora circondata dalle sue mura.



Per dormire: a Avenches, Hôtel de la Couronne, Rue Centrale 20, tel. 026.6755414, www.lacouronne.ch

Per mangiare: a Münchenwiler, Schloss Münchenwiler, Kühergasse 7, tel. 026.6728181, www.schloss-muenchenwiler.ch



8ª TAPPA: AVENCHES-LOSANNA

81,3 km, dislivello 1297 metri

Stazione ricambio batterie al negozio Coup d'Pouce di Romont, alla Creperie Entre Terre et Mer di Rue, al Bois de Romont.

L'ultima tappa ci regala una collana di piccole cittadine storiche - Romont (foto sopra), Montigny, Rue - ognuna di esse fiera della loro antica indipendenza, espressione tangibile dello spirito del popolo elvetico. Da una parte, verso occidente, si scorge il lunghissimo bastione del Giura, ma la vera sorpresa arriva alla fine, quando usciti dal Bois de Romont, ci si affaccia al Lago di Ginevra: un panorama grandioso che dal vasto specchio d'acqua sale fino alle montagne della Savoia. La discesa verso Losanna è un invito alla bellezza del paesaggio: il pendio è una trama di vigneti e in ogni villaggio si degustano vini e formaggi.



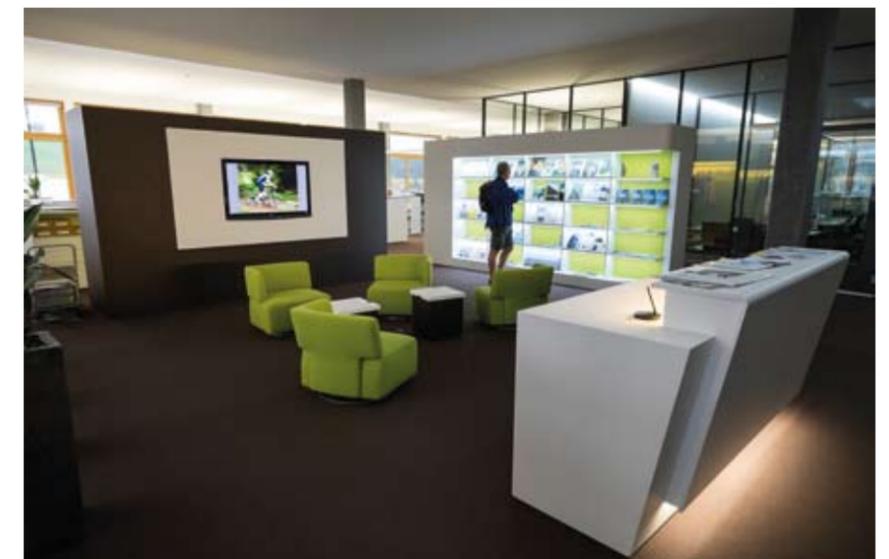
Per mangiare: a Chexbres, Restaurant Hotel Le Baron Tavernier, Route de la Corniche, tel. 021.9606000, www.barontavernier.ch

FLYER. UNA ECO-DITTA

In tutta Europa le ditte produttrici di biciclette, quando si cominciò a parlare di E-bike, si lanciarono a capofitto allargando i loro già ricchi cataloghi. Si trattava di coprire una fetta di nuovo mercato che, specie in Germania, stava dando ottimi risultati (in questo Paese, nel 2012, si è toccata la cifra di 380 mila modelli venduti sugli 800 mila dell'intera Europa). Il caso della svizzera Biketec, detentrici del marchio Flyer, è stato diverso. Oggi è la sola grande casa a produrre esclusivamente biciclette a pedalata assistita. Quindi un leader assoluto nel settore, ideatore nel 2003 della prima bicicletta a pedalata assistita dotata di una batteria Lithium-Ion, una vera rivoluzione per le sue alte capacità di efficienza. La Biketec ha una storia già adulta. Nel 2001 ereditò il know-how della BK Teck che produceva biciclette elettriche fin dal 1995, data certamente non sospetta poiché in quegli anni si pensava che queste biciclette fossero solo un capriccio ecologista o un necessario aiuto per pedalatori obesi della Terza Età. Lungi dal pensare che potessero essere una giusta risposta alla mobilità sostenibile. "I primi passi furono dunque difficili - confessa Marlis Roggwiler, responsabile tecnica di Flyer - ma abbiamo avuto la fortuna di avere come direttore marketing e cofondatore dell'azienda, Kurt Schär..."

Marlis ne parla come di una specie di guru e deve essere così perché pare difficile incontrarlo, sebbene mi garantiscano sia persona affabile e cordiale. Di fatto, grazie alla sua vocazione ecologista - è membro del partito liberale verde della Svizzera - l'azienda ha seguito una filosofia intelligente, destinata a coprire non solo fette sempre più ampie del mercato (oggi, nella sola Svizzera, copre il 60% delle vendite di E-bike) ma ad estendersi anche sul territorio con iniziative promozionali, largamente sponsorizzate, delle quali la Herzroute è forse la più nota e apprezzata. "Una novità come una E-bike - sostiene Marlis - non si apprezza su un catalogo, ma occorre provarla di persona. Per questo abbiamo appoggiato l'idea della Herzroute e di altri piccoli circuiti turistici intorno alla nostra sede di Huttwil dove ognuno può testare gratis per un giorno intero i nostri modelli". L'abito "verde" di Flyer si riconosce avvicinando l'officina di produzione. Inaugurata nel 2009, è un complesso proiettato nel futuro. Dall'esterno, il grande involucro metallico sfoggia linee aeronautiche e non poteva essere da meno chiamandosi "flyer". Sulla copertura piana dell'edificio è installata una centrale foto-voltaica in grado di fornire energia alla fabbrica e di venderne un surplus all'esterno. Inoltre l'edificio capta il calore

dal sottosuolo e lo ridistribuisce all'interno degli ambienti. Una cisterna per il recupero delle acque piovane alimenta le toilettes, la stazione di lavaggio delle bici e il sistema d'irrigazione del giardino. L'interno, dalle ampie superfici vetrate, ha moduli minimalisti e una rigorosa distribuzione di reparti e uffici, compresa l'enorme sala di esposizione, a metà fra il museo e lo showroom, affollata ogni giorno da centinaia di interessati visitatori. In bella vista è esposta la "Buffalo Red", la prima bici elettrica prodotta nel 1993: in sostanza una batteria d'auto appesa a un telaio con un amperometro sul manubrio. Non è possibile acquistare biciclette in fabbrica per rispetto della rete dei rivenditori locali, ma è possibile testarle e configurarle secondo i propri desideri. Solo due volte l'anno si tiene un mercato in cui si vendono a prezzo ribassato i modelli usciti di produzione o quelli utilizzati per il noleggio sulla Herzroute. Al primo piano si studiano al computer i nuovi motori elettrici, sempre più performanti, in collaborazione con la giapponese Panasonic e con la tedesca Bosch. I nuovi telai in carbonio abbattano il fattore negativo del peso di queste biciclette. A Huttwil si assemblano circa 50 mila biciclette ogni anno: telai da Taiwan, pneumatici dalla Germania, batterie e motori dal Giappone.



I modelli in catalogo sono di gamma medio-alta - da 3000 a 6000 CHF (2500/4900 Euro) - secondo il concetto che sia solo la qualità delle componenti a garantire l'affidabilità nel tempo del prodotto. E questo è tanto più vero parlando di E-bike. Il modello di battaglia è la Serie C, entrata in produzione nel 2003, nel 2014 completamente

rinnovata. Mentre il modello, definito "ecoista", il Vollblut, è una "bomba" con ruote da 27,5" che arriva a una velocità assistita di 45 km/h e una potenza di 500 W. Ma non mancano ovviamente le mountain-bike, i modelli sportivi, le pieghevoli, i modelli cargo e, addirittura, un tandem a pedalata assistita.

Info: www.flyer.ch

Il contabile del magazzino spedizioni di Flyer; la "Buffalo red", la prima bicicletta di Flyer che funzionava con una batteria d'auto; la hall di accoglienza dello stabilimento.

Nella pagina a fianco: lo stabilimento Flyer a Huttwil.