

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



BICI Y NIÑEZ • JUSTAS CICLISTAS

CICLOTIMIA | A CORUÑA | ARTCRANK | BAZAR | CIUDAD DEL CABO

CROOZER Kid Plus

El camino, fácil

¡Ya está aquí el Croozer Kid Plus! El nuevo remolque para bicicletas del fabricante alemán Zwei plus Zwei fascina por su sencillo sistema 3 en 1, suspensión de Sylomer® y excelente relación calidad-precio. Y todo ello con la garantía del TÜV Rheinland.



SIMPLEMENTE SENCILLO

El sistema 3 en 1 convierte el Croozer Kid Plus en tu mejor acompañante diario.

- Remolque, carrito o stroller: el Croozer Kid Plus se transforma en un abrir y cerrar de ojos. Y los 3 kits de conversión están incluidos en el precio.
- Una amplia selección de accesorios para satisfacer a padres e hijos.



GARANTÍA DE SEGURIDAD

La seguridad en primer plano.

- El robusto bastidor del Kid Plus forma un habitáculo seguro para proteger al pequeño pasajero.
- Los remolques Croozer Kid y Croozer Kid Plus son los primeros de su clase con el sello de calidad Toxproff del TÜV Rheinland sobre materiales libres de sustancias nocivas.



SENSACIÓN DE COMODIDAD

El innovador sistema de suspensión transmite un confort único.

- Los amortiguadores de Sylomer® integrados en el Croozer Kid Plus hacen del viaje un deslizamiento, incluso en terrenos accidentados.
- La suspensión se adapta automáticamente al peso del pasajero, sin necesidad de ajustes ni mantenimiento.

CROOZER

Tiendas distribuidoras en
www.croozer.es

 **velokultura**

S U M A R I O

#11/ Invierno 2014

28



Mundobici

02

Quiénes somos
Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

12

Momentos

38

Las bicis que no verás

40

Sin prisa

49

Dónde encontrarnos

68

BICIUDAD Ciudad del Cabo

74

Bazar

78

Cómic

80

Ultimátum

TRES DE LOS NUESTROS

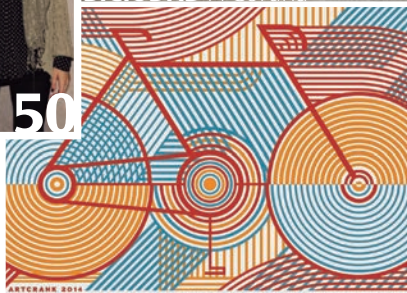


50



56

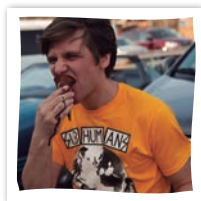
BICIUDAD A Coruña



62
ilustra2

ARTGRAB 2014





KONSTANTIN SERGEEV

Ucraniano residente en Brooklyn (Nueva York), Konstantin es fotógrafo freelance y especialista en retratar fenómenos contraculturales y protestas civiles de EE UU. Ha trabajado, entre otros, para *The New York Times*, *Vice*, *Billboard*, *New York Magazine* o *Maximun Rock'N'Roll*, y actualmente prepara un libro sobre el movimiento okupa de Nueva York. Para este número de *Ciclosfera* se adentró en el indescriptible mundo de las justas ciclistas, al que le dedicamos el *Mundobici*. Pura dinamita.



NERO MERVIS

Ha trabajado como fotógrafo para *El Mundo*, *AFP* o *France Football*, entre otros. Fue editor gráfico del diario *MetaSport* y coordinador de fotografía de *Marca* en Galicia. En 2013 publicó el libro *Cómo me voy a olvidar*, sobre la historia del Deportivo de A Coruña. Ganador del Premio de Fotoperiodismo Fundación Caixa Galicia-Juan Cancelo en 2013, actualmente codirige la empresa 13fotos.



ANXO CARRACEDO

Estudió en Santiago de Compostela, se hizo periodista en Madrid y desde hace unos años vive en A Coruña, donde utiliza la bicicleta para ir a casi todas partes. Cultiva un huerto y un blog (www.artefloralpararrumiantes.wordpress.com) en el que, de vez en cuando, el ciclismo también es protagonista.



LEONIE MERVIS

Es la fundadora y directora de Bicycle Cape Town, una plataforma que nació para fomentar la bici urbana en la ciudad Sudafricana. Y desde allí nos ha escrito el *Biciudad* de este número, que no te puedes perder. Diseñadora, directora de cine, arquitecta, activista... Una mujer polivalente con dos pasiones que compartimos a este lado del mundo: la sostenibilidad y las bicicletas.



Ciclosfera 

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Directora de arte:** Carmen Herrero **Redactora web:** Pepa Martínez (pepa@ciclosfera.com) **Textos:** Rebeca Queimaliños, Eugenio G. Delgado, Max Boraita, Nacho Segurado, Anxo Carracedo, Leonie Mervis. **Fotos:** La Velodysee, Konstantin Sergeev, Scott Foster, Rebecca Smeyne, Nathan Mitchell, 13fotos, Stan Engelbrecht, Nic Grobler. **Ilustraciones:** María Gil **Cómic:** Guillermo Casanova **Webmaster:** Pablo Fernández **Publicidad:** 915193413 (publicidad@ciclosfera.com) **Administración:** Gemma Pardo (gemma@undergraf.com) ©Ciclosfera ©Edita: Ediciones Undergraf, S.L. Sebastián Elcano, 30-32. 28012 Madrid **Diseño:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012

Ciclosfera es una publicación independiente, que no pertenece a grupo, colectivo o asociación alguna. Ciclosfera no se hace responsable de las opiniones de sus colaboradores, así como de los anuncios publicitarios u otros. Queda prohibida la reproducción total o parcial de cualquiera de sus contenidos sin autorización escrita del editor. Según el artículo 21 de la Ley de Prensa e Imprenta se hace público que la edición de Ciclosfera se financia con la publicidad impresa de la misma.

Síguenos en





El mejor regalo

El consumismo es una enfermedad contagiosa. En esta época del año compramos de manera compulsiva. A menudo, para colmar necesidades que ni siquiera sabíamos que teníamos, o que otros, aquellos que reciben nuestro bienintencionado regalo, ni siquiera se habían planteado tener.

Dada esa inevitable predisposición a comprar y comprar, conviene reflexionar sobre qué aporta nuestro regalo al que lo recibe. ¿Qué uso va a darle? ¿Qué beneficios obtendrá de él?

No conocemos a nadie al que una bicicleta no haya cambiado la vida a mejor. Barata o cara, con infinidad de modelos para elegir, sostenible como pocas cosas y, ante todo, poseedora de una cualidad de la que sólo los mejores regalos gozan: la capacidad de proporcionar días, meses y años de inmensa felicidad.



La portada

Abrir con dos chicos combatiendo en una justa ciclista era atractivo. Provocador. Era, quizá, algo violento. Así que nos conformamos con dedicarle un puñado de páginas a esta práctica algo demencial, y dejamos la portada a una imagen evocadora, bonita y muy navideña.





EL GUSTÓMETRO...

Os gusta pedalear a toda velocidad. Os gusta descubrir en bici el mundo. Por eso, las cinco imágenes más votadas en nuestro Facebook durante el pasado otoño nos remiten a aventuras ciclistas... ¡Todos a rodar! 🚲

5.122

4.848

4.887

4.392

4.480

3.887

3.583

3.636

3.583

3.549

3.555

3.546

3.503

moustache
bikes



www.mwbike.com

www.facebook.com/MagicWayBike

powered by



BOSCH

CALIDAD. SEGURIDAD. ESTILO.

HÖVDING
AIRBAG for CYCLISTS

**Casco
invisible
para
ciclistas**

www.mwbike.com

www.facebook.com/MagicWayBike





A debate...

EL SILENCIO ES ORO

La nueva ordenanza de movilidad de Barcelona prevé castigar con multas a los conductores que piten a los ciclistas. Nuestros lectores se pronunciaron sobre la medida:

"Si aquí en Madrid la pudiesemos cobrar, los ciclistas teníamos para unas cuantas mariscadas" (Néstor García)

"Ya está prohibido usar el claxon cuando no es para evitar un accidente. Lo que hay que hacer es que esa norma se cumpla y meter un buen puro al que pite y acose a los ciclistas" (Alberto Morenx)

"A los ciclistas también tendrían que multarlos: los hay que no respetan nada (semáforos, ir por aceras estrechas, contra dirección...) y nos dejan en mal lugar a los que sí lo hacemos" (Antonio Moreno)

SIN RUMBO

Una pregunta (¿Alguna vez te has subido a la bici para pedalear por tu ciudad sin rumbo fijo?) Y más de 200 respuestas. Estas son algunas de ellas:

"Siempre. Es genial salir a perderse" (Morgan Verdugo)

"Sí. Y descubrí que a pocos kilómetros de mi casa hay una laguna" (Jair Mayor)

"Sí. Y sin darme cuenta aparecí en uno de los barrios más peligrosos de Lima" (Víctor Montesinos)

"Lo hago los domingos, de madrugada: aire limpio, silencio, caras amigables, espacio..." (Susana Yela)

"Todos los días. Los creativos necesitamos desconectar para seguir avanzando y nada mejor que pedalear: cargamos las pilas del corazón y llenamos la mente de aires nuevos" (Carlos Doblado)

Es una de las secciones más exitosas de nuestra web. Gente con talento... y sobre ruedas

Los mejores van en bici





LITTLE NUTTY DINO-MITE

LITTLE NUTTY TURTLE



nutcase



ROSCA AJUSTABLE



INTERIOR ESPUMA (EPS)

wishbone™
bike
 the ultimate
 pre-bike



*WISHBONE BIKE RECYCLED EDITION ESTÁ FABRICADA CON MOQUETA RECICLADA



PASIÓN POR EL CICLISMO URBANO

TLF: 985 343 170 · INFO@ECOLOGICADISTRIBUTIONS.COM · WWW.ECOLOGICADISTRIBUTIONS.COM



ECO-LOGICA
 DISTRIBUTIONS



#PALABRADECICLISTA

Estos son los tuits que más han circulado en los últimos tres meses con nuestro hashtag estrella:

"Comerse el mundo y ser acariciado por él: eso es montar en bici"

"Moverse en bici es una de las decisiones más revolucionarias que puede tomar un ciudadano. Y encima es un placer."

"Tu coche muestra lo que quieres ser. Tu bici, lo que eres"

"Sueña con una ciudad llena de ciclistas en vez de automovilistas nerviosos y, entre todos, hagámoslo realidad".

"No hace falta ser un loco de las bicis para moverse en bici, como no todos los conductores son fanáticos de los coches"

"Cuanto más usas la bici, menos echas de menos otros medios de transporte".



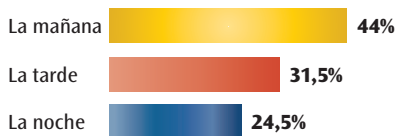
TOP NOTICIAS

Lo más leído de otoño en ciclosfera.com

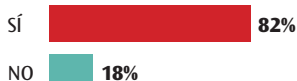
- 1 'Seis maneras de guardar la bici en casa (y ahorrar espacio)' **(53.077 visitas)**
- 2 'Las seis cosas que un buen ciclista urbano nunca haría' **(36.405)**
- 3 Montar en bici mejora la vida sexual **(21.848)**
- 4 'Bamboobee. construye tu propia bicicleta' **(18.732)**
- 5 'Seis posibles respuestas a los pitidos de un coche' **(17.117)**

Encuestas

¿Cuál el mejor momento del día para pedalear? Para nuestros lectores, está claro: cualquiera es bueno. Pero si se trata de decidirse, votan por:



¿Sabes arreglar un pinchazo? Parece sencillo, pero no todo el mundo se arremanga a la hora de solucionar una situación tan común:



Activismo al servicio de la bici



Es otra de las noticias que más interés ha generado en nuestra web: en Roma, los ciclistas urbanos han decidido pintar su propio carril bici, ante la falta de compromiso por parte de las autoridades. Una muestra de activismo necesario para algunos, un acto de vandalismo para otros (foto: *La Repubblica*).

EXPRESA TU PERSONALIDAD



13 segundos para plegarla.
12 meses al año para utilizarla.
11 minutos de casa al trabajo.
10 kg. de peso
Pero ningún número refleja la sensación
de desplazarse en una Dahon.



Síguenos en:



 motordealer



MULTAS Y ACERAS

Un debate que genera opiniones encontradas: ¿se debe sancionar a los ciclistas que circulan por donde no deben? Como siempre, dos miradas distintas al mismo problema. ¿Con cuál te quedas?

En contra

Hay cuestiones que no tienen que ver con la aplicación de las leyes, sino con el sentido común. En países como Japón y Finlandia, donde en materia de civismo nos llevan algo de ventaja, lo saben bien. Por eso permiten a las bicicletas circular por las aceras y se convive perfectamente. Porque allí todos los ciclistas urbanos entienden cuál es su sitio: los que se mueven deprisa, a la calzada; los que optan por una velocidad reducida y razonable, junto a los peatones. Quizá hiciera falta, más que multar, educar a los ciudadanos para que se extienda ese sentido común tan necesario para la buena convivencia. Pero claro, eso es más costoso y no reporta beneficios inmediatos a las arcas municipales.

A favor

Pedimos que multen a los coches que no respetan la distancia de seguridad. Pedimos que multen a los coches que superan la velocidad permitida. Algunos piden, incluso, que se multe a los peatones que “se atreven” a andar por nuestros carriles bici. Pero... ¿Nosotros queremos rodar por donde nos dé la gana? Seamos serios: si queremos hacernos respetar, respetemos nosotros primero. Al peatón, por supuesto, pero también a los otros ciclistas, porque cada ciclista más en la acera es un ciclista menos en nuestro campo de batalla, la calzada. Encontrarse bordillos, árboles, peatones y, para rematarlo, multas: quizá así todos aprendamos dónde está nuestro verdadero lugar.

Ilustración María Gil

 cinelli



FOTO: Federico Stizzani

PASIÓN POR EL CICLISMO URBANO

TLF: 985 343 170 · INFO@ECOLOGICADISTRIBUTIONS.COM · WWW.ECOLOGICADISTRIBUTIONS.COM



ECO-LOGICA
DISTRIBUTIONS

FELIZ DIGNIDAD

‘Gente feliz en bicicleta’: así se llama el proyecto fotográfico de Javier Martínez, un madrileño de 31 años que, tras cruzar medio mundo retratando a ciclistas, está “atrapado” en Nigeria por el cierre de fronteras para controlar el ébola.

Por Rafa Vidiella

Decía Ryszard Kapuscinski que el sentido de la vida es cruzar fronteras, y añadimos que si es en bicicleta mejor. Javier Martínez aterrizó en Indonesia en septiembre de 2010 pensando volver a España a pedales y ha acabado en Nigeria, con la frontera con el Congo (su próxima parada) cerrada por el ébola. Su aventura está en su blog, bicicleting.com.

¿Por qué esta aventura? Tras cubrir como fotógrafo varias guerras, Martínez quiso acercarse a “temas sin hueco en los medios”. Para hacerlo más rápido apostó por la bici, sobre la que halló a gente “menos afortunada a través de la que intento dar un mensaje de esperanza”.

Su bici es una Orbea Sport Travel H10, que la marca le envió hasta Bangladesh al saber de su aventura. La anterior, una GT Avalanche, está ahora en Francia: “Se la regalé a un francés con la condición de que, cuando terminara de trabajar en un Warm Showers (una red internacional de hospedajes ciclistas), regresara a su país con ella. Y así ha sido”.

El camino comenzó en el Sudeste asiático, que Martínez recuerda como “un buen inicio por su comida, gente e infraestructura”. Después llegaron la meseta tibetana y el Himalaya, “un sueño para los amantes del aire puro, los paisajes alucinantes y el viaje temporal de sumergirse en la vida tibetana”. En el subcontinente indio, directamente, halló otro planeta: “Mucha intensidad, demasiada, donde lo extraordinario se vuelve cotidiano”. Y, después, Asia central, Irán (“el país más fácil del mundo para pedalear”), el Cáucaso, Turquía y, finalmente, África.

Un transporte para pobres

En *Gente feliz en bicicleta* encontramos dignidad, sonrisas y la “rápida conexión y admiración mutua al vernos en bici”, explica Javier. “En África, la bicicleta es considerada un medio de transporte para pobres. Es un continente muy clasista, donde se clasifica a las personas por su modelo de teléfono móvil, y por eso mucha gente prefiere caminar durante horas antes que pedalear para no dañar su imagen. Pero, al saludarles y bajarme de mi bici para fotografiarles, muestran sorpresa y felicidad. A veces posan serios, pero orgullosos. Y desde luego es imposible que, al verse en la pantalla de la cámara, no sonrían”.

Entre millones de historias, Javier se queda con la de los conductores de rickshaws en Dhaka, Bangladesh. “Son imprescindibles para conocer la ciudad”, nos explica, “porque hay más de medio millón sólo ahí. Su esperanza de vida no supera los 35 años, con un sueldo inferior a los 60 euros mensuales. Nunca olvidaré llegar a la ciudad y verme, de pronto, inmerso en un atasco de rickshaws. En vez de motores, a mi alrededor se escuchaban miles de campanillas... Todavía guardo el turbante que me regaló uno de ellos, y que uso a diario para protegerme del sol”. 📍





OTRA ARQUITECTURA PARA OTRAS CIUDADES

Es el Henry Ford del ciclismo. Steven Fleming, profesor de arquitectura en la Universidad de Newcastle (Australia), reinventa el urbanismo con 'Cycle Spaces', el libro donde imagina una revolución sobre pedales. Sí, pura teoría, pero ideas que han calado entre los arquitectos más comprometidos y que inquietan a los directivos automovilísticos.

por Rebeca Queimaliños

El libro: 'Cycle Spaces'

“Es una reivindicación de espacios que mejoren la vida de los ciudadanos. La conquista de zonas urbanas obsoletas (lugares industriales abandonados, viejas fábricas, zonas portuarias) que puedan ser transformadas en espacios donde la bicicleta sea protagonista y el motor de la revolución ciudadana”.

La motivación

“Los arquitectos podemos transformar la ciudad. Nos quejamos de que somos simples peones de la política, pero olvidamos que la última ‘gran visión’ de las metrópolis fue promovida por arquitectos fascinados por los coches. El hilo conductor de *Cycle Space* y *The Production of Cycle Space*, mi próximo libro, es la recopilación de proyectos que defienden que los problemas que generan los vehículos a motor son muy superiores a sus beneficios”.

Le Corbusier diseñó ciudades para automóviles. ¿Hay arquitectos que diseñen ciudades para bicicletas?

“Sí, yo. Pero creo que mis ideas, como las de Le Corbusier, sólo podrán ejecutarse sobre el papel, porque son radicalmente opuestas a la arquitectura de cualquier urbe. Imagino ciudades de azulejos en vez de asfalto, en las que los comercios se extienden de forma homogénea en vez de estar agrupados en calles comerciales, y zonas subterráneas para pedalear a más velocidad. Estoy particularmente interesado en el diseño de bloques de apartamentos helicoidales que permitan a la gente salir de casa en bicicleta desde cualquier altura”.

Moda pasajera o cambio de ciclo

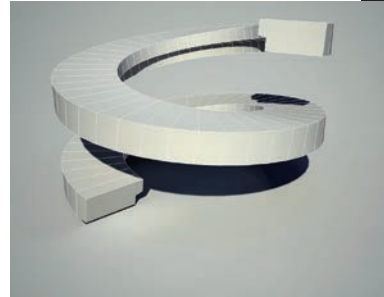
“La bicicleta siempre estará sujeta a los caprichos de la moda en barrios periféricos diseñados para el coche. El incremento del precio del petróleo potenciará su uso en momentos puntuales, pero el crecimiento de los automóviles será el auténtico motor de las bicicletas. Si aumenta la presencia de turismos se reduce la velocidad en las ciudades y el ciclismo muestra su potencial. El único medio de transporte que podría desafiar a la bicicleta es el taxi sin conductor: algo así como la conspiración del coche (una vez más). Google y Tesla ya están presionando para conseguirlo, una perspectiva muy alarmante que no se está criticando lo suficiente”.

Principales amenazas

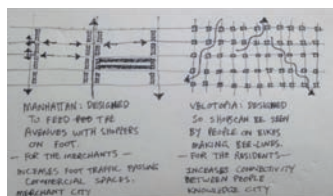
“Me preocupa cualquier persona cuyos bienes dependen del uso del coche en la ciudad: son los mismos parásitos que eligen a alcaldes para robar. Estoy molesto con Audi, Volvo y otras empresas automovilísticas que pagan a arquitectos y diseñadores para crear visiones utópicas del futuro en las que sus productos son imprescindibles. He oído historias de lobbies automovilísticos que ‘apadrinan’ planes de reurbanización para imponer calles anchas y con aparcamientos, donde las bicicletas y el transporte público quedan absolutamente indefensos”.

Medidas globales

“El carril bici es un fenómeno global, pero los arquitectos hemos aprendido del ‘funcionalismo’ que las soluciones no son siempre transferibles. El ejemplo que más nos gusta citar es la taza del inodoro: pensarás que es



“Me preocupan los que dependen del uso del coche: son los mismos parásitos que eligen a alcaldes para robar”



un símbolo universal, pero en zonas remotas de Italia se utilizó para lavar uvas y, en Grecia, para hacer fuego. Son necesarios planes concretos”.

Diseñar espacios o integrar la bicicleta

“Creo en la disociación de espacio entre bicicletas y automóviles en las ciudades en las que la segunda opción representa la corriente principal. No estoy de acuerdo con Jevyn Lynch o Jan Gehk, que creen que ciclistas y automovilistas deben recibir el mismo respeto: cada grupo tiene derecho a diferenciarse. *Cycle Space* se inspiró en *Espacio Queer*, un estudio sobre la inclinación natural de los homosexuales a agruparse y no formar parte de la corriente principal”.

España

“Sólo conozco Barcelona, y es vergonzoso que el transporte motorizado no esté prohibido en el Eixample. Fue construido con bloques biselados para que ciclistas y peatones pudiesen tomar los caminos más cortos y evitar el tráfico denso, pero lo han sembrado de motos y semáforos. Me atrevo a afirmar que España tiene un problema con las motos”.

La mejor ciudad para pedalear

“Rotterdam, en Holanda. Y Utrech, también en Holanda, ha construido los mejores aparcamientos en estaciones de tren. El mundo debería inspirarse en esas ciudades”.

EXPRESA TU PERSONALIDAD



13 segundos para plegarla.
12 meses al año para utilizarla.
11 kg. de peso
10 minutos de casa al trabajo.
Pero ningún número refleja la sensación
de desplazarse en una Dahon.





[NUEVA BICI, NUEVA VIDA]

Miles de niños han visto mejorar su vida gracias a las más de 2.000 bicis entregadas desde 2002 por Bicicletas Sin Fronteras. En India, por ejemplo, tener una bici puede salvar a una cría de 14 años de un matrimonio no deseado.



por Eugenio G. Delgado

“El recibimiento que nos brindan es la bomba... Una fiesta. Niños, padres, el alcalde, el profesor de inglés... Todo el mundo feliz y sonriente, como si a un chaval español le regalaran un coche y un piso. Una bicicleta cuesta en India 50 euros, y el sueldo de un mes es de 30. Una bici dura toda la vida. Son de hierro y, si se rompe, la arregla el soldador del pueblo sin problema”.

El riesgo de ser casadas

Quien habla es Romá Boule, presidente y fundador de Bicicletas Sin Fronteras (BSF), uno de cuyos proyectos se desarrolla en la región de Anantapur, una de las más pobres de un país, de por sí, muy pobre: “Gracias a estas bicis, que en la India se entregan sólo a niñas, pueden ir al instituto y tienen la posibilidad de una vida mejor. Si no hay bici,



 **POLOANDBIKE**
WWW.POLOANDBIKE.COM



India, Guatemala, Mali, Honduras y Burkina Faso reciben bicicletas de Bicis Sin Fronteras

se quedan en casa y no van al instituto. Si no van, lo dejan y, si lo dejan, a los 14 años las han casado y se les acabó el futuro”.

Boule explica que andar dos o tres kilómetros “es normal, pero muchas tienen el instituto a más de diez y eso es un problema si no disponen de un medio de transporte. Las bicicletas les dan autonomía, y a la larga les evitan crecer demasiado rápido”.

En India ya han distribuido más de 400 bicicletas, las últimas 60 hace poco más de un mes. Por las mismas fechas entregaron 180 en Guatemala. “Todos son proyectos *bike schools*”, señala el fundador de BSF, que nos cuenta que los otros tres países receptores fuera de España son Mali, Honduras y Burkina Faso.

Taller de reinserción

Pero Boule destaca algo más cercano, su Centro Especial de Trabajo en Gerona. “Le damos trabajo a 18 personas en riesgo de exclusión social”, cuenta. “Se encargan de reparar las bicicletas que nos donan y también de fabricar algunas nuevas. Son expresidiarios, exdrogadictos, inmigrantes y discapacitados”, añade.

También sus receptores están en peligro de exclusión, algo que puede paliar una bicicleta. “Las entregamos a centros de acogida de menores, a discapacitados, a gente que está en programas para dejar las drogas y a los presos de la cárcel de Burgos”. Bici nueva, vida nueva. Gracias. ♥



REMOLQUES
PARA PERROS



REMOLQUES
PARA NIÑOS



REMOLQUES
DE CARGA

REMOLQUES DE BICI AL MEJOR PRECIO

DESDE 79€

10€ de descuento

Introduciendo en tu compra online
el código promocional **ciclosfera11**

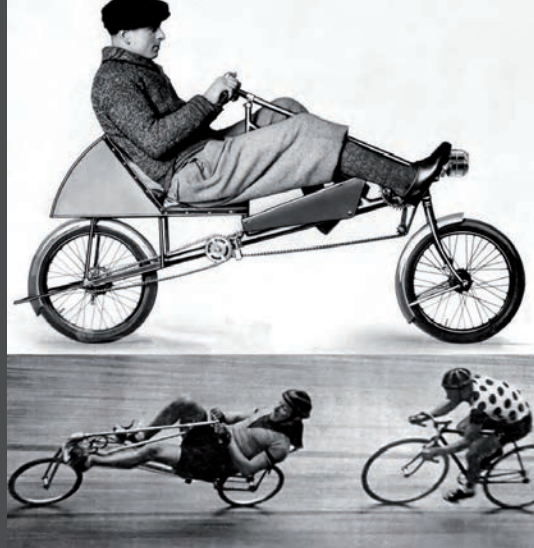


remolquesdebici.es

DESMONTAR LA HISTORIA

Hablamos con Tony Hadland, coautor de 'Bicycle Design. An Illustrated History', libro que recoge de forma minuciosa y a través de ilustraciones y fotos la evolución histórica y técnica de la bicicleta.

por Pepa Martínez



La bicicleta inspira. A través de casi 150 años todo tipo de rumores y mitos han rodado con ella. Los historiadores Tony Hadland y Hans-Erhard Lessing querían escribir una obra que descubriera la verdadera historia de este vehículo atendiendo a su evolución técnica, así que nos pusimos en contacto con el primero de ellos.

¿Cómo surge el libro?

Uno de nosotros intentó agregar información sobre la historia de la bicicleta en Wikipedia, donde se afirmaba que no había exactitud de cómo nació o quién la inventó. Eso nos dijo mucho de cómo su historia está repleta de anécdotas, conjeturas y errores. Afortunadamente, la situación ha mejorado al nacer la ICHC (International Cycling-History Conferences): vimos que, al fin, era factible contar una historia fiable.

¿Cuál es el momento crucial en el desarrollo técnico de la bici?

La invención en 1817 en Alemania de la Draisiana, impulsada por dos ruedas en línea con la delantera marcando la dirección. El siguiente paso crucial fue en 1860, en París. La aparición de los pedales hizo que los prototipos asumieran la forma del velocípedo alto, el Penny Farthing dominante entonces. Se perfeccionaron las ruedas con radios de alambre tensado y, dos décadas después, se creó en Inglaterra la 'bicicleta de seguridad', con una posición de conducción más baja, transmisión mediante una cadena unida a la rueda trasera y, finalmente, neumáticos.

¿Qué vino después?

Un perfeccionamiento continuo de sus componentes. Los modelos evolucionaron según fines específicos (carreras,



ORi

Lifestyle Folding Bikes

CB CLASSIC

ORi



LIFESTYLE FOLDING BIKES

PIVOT-PRO

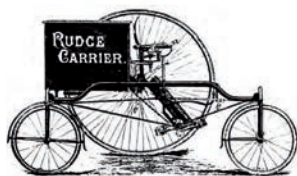
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

Teléfono: 915 359 349

E-mail: info@pivotpro.es



www.facebook.com/ori.bikes.spain



desplazamiento, transporte, uso militar...) y los inventores mejoraron el tradicional marco de diamante por otros alternativos, como el Pedersen o el Moulton. En el s. XIX los fabricantes de draisianas se apoyaron en las habilidades de los herreros pero, a medida que la bicicleta se hizo más sofisticada, se acercaron a los armeros, relojeros o maquinistas textiles. A principios del s. XX hubo un camino inverso: muchos se inspiraron en la bicicleta para diseñar automóviles y aviones. Ninguna otra tecnología pudo igualar la fantástica relación resistencia-peso de una bicicleta, que encima se perfeccionó con velocidades, engranajes diferenciales o técnicas de frenado.

¿Qué mitos desmiente su libro?

El más relevante, el que afirma que Leonardo da Vinci inventó la bicicleta: es una afirmación falsa que proviene de una falsificación italiana. También aclaramos el caso de la vidriera del s. XVII en Stoke Poges, Inglaterra, donde algunos afirman sin razón que hay un querubín pedaleando. También es falso que el conde de Sivrac inventara en Francia, en 1791, la bici, u otros bulos repetidos como el de que Frank Bowden, de Raleigh, inventó el cable Bowden, o que los señores Sturmey y Archer diseñaron la primera marcha Sturmey-Archer.

Una Draisiana de 1817 y una Lotus 108 en las tapas. ¿Por qué?

Una es un punto de partida y la otra representa la modernidad. Difieren en muchos aspectos y las separan 175 años, pero tienen semejanzas.

¿Cómo imagina la bici urbana del futuro?

Habrán muchos tipos, por supuesto, y vendrán marcados por la funcionalidad, la disponibilidad, el precio, la legislación o la moda. La bicicleta de montaña, por ejemplo, se convirtió en el modelo dominante en Occidente pese a que la mayoría de sus compradores nunca las usan para su propósito original. En países como Reino Unido las de carretera vuelven a estar en auge gracias a una mayor oferta, precios más asequibles y la difusión mediática de carreras como el Tour.

¿Hasta qué punto la gente elige una bicicleta por su funcionalidad?

A veces triunfa la razón: la practicidad de la Brompton, por ejemplo, la ha convertido en un icono. La funcionalidad también tiene un impacto importante en Dinamarca o Países Bajos: por sus buenas instalaciones priman modelos cómodos y resistentes, pero también grandes y pesados.

¿Y la técnica? ¿Qué nos traerá el futuro?

Es curioso que en lugares como Japón, donde el desarrollo técnico está más avanzado, haya cada vez más bicicletas de una sola velocidad y diseño más sencillo. Los ciclistas se están dando cuenta de que más engranajes y avances técnicos no significan, necesariamente, mejores bicicletas. ♡



Security Tech Germany

Ivera. Altamente flexible.

DURADERO. ROBUSTO. FUNCIONAL.



- Nueva malla de larga duración y altamente flexible
- Recubrimiento hidrofóbico que también evita daños en la pintura de la bicicleta
- Cómodo soporte para transportar y atar la bicicleta fácilmente (opcional)
- Cuerpo del antirrobo fusionado con la malla para una mayor durabilidad

También disponible como cable, cadena y candado de acero-o-flex

MARAVILLAS CICLISTAS

EUROVELO 1: LA RUTA COSTA ATLÁNTICA

Recorre con nosotros la más completa y espectacular ruta de Eurovelo: 8.000 kilómetros desde el Cabo Norte noruego hasta Sagres, Portugal.

por Dani Cabezas

Apenas han dudado. Hemos preguntado a varios miembros de la European Cyclists Federation (ECF) cuál de las rutas de Eurovelo que recorren el Viejo Continente merece la consideración de Maravilla Ciclista y todos lo han tenido claro: la 1. Un espectacular recorrido de Noruega a Portugal pasando por Escocia, Irlanda, Inglaterra, Francia y España. Un total de 8.186 kilómetros. Toda una odisea ciclista.

“Tanto por sus accidentes naturales como por la historia que encuentra, el ciclista se cruza con estampas absolutamente impresionantes”, señala Jesús Freire, Project Assistant de Eurovelo. La lista de lugares únicos es infinita: desde las casas de colores noruegas y las imponentes fortificaciones de Escocia hasta las ruinas romanas de Mérida, pasando por los acantilados de Moher en Irlanda, los castillos del valle del Loira francés o las paradisíacas playas del Algarve luso. Todo, con la mirada siempre puesta en la vertiente Atlántica del continente.

La red europea de ciclorrutas Eurovelo cuenta con más de 45.000 kilómetros en funcionamiento, aunque hay proyectados 70.000. Una idea surgida a mediados de los años 90 con el objetivo de conectar Europa de la mejor manera posible: en bicicleta.♥



©LaVélodyssée



©LaVélodyssée J.Damase



Foto: ©LaVélodyssée Al Lamouréux_HD





Foto Konstantin Sergeyev

JUSTAS CICLISTAS

sólo puede quedar uno

Bicicletas inmensas en lugar de caballos. Ambiente festivo y salvaje. Toneladas de alcohol y muchas ganas de fiesta. Nos adentramos en el mundo *underground* de las justas ciclistas.

por Dani Cabezas



El ambiente está cargado de sudor y cerveza. El público está encendido, y no es para menos. Dos hombres están a punto de batirse en duelo y sólo hay una cosa clara: uno de ellos va a comer suelo.

No estamos en el medievo ni en un episodio de *Juego de Tronos* sino en el *Bike Kill*, una fiesta callejera en Brooklyn (Nueva York) que desde 1992 reúne cada año a un sinfín de aficionados al *bike jousting* o, lo que es lo mismo, las justas ciclistas. Una traslación al mundo actual de aquellos choques entre caballeros que hace siglos acababa, casi siempre, con la vida de uno de los contendientes ante la mirada de nobles y reyes. Aquí no hay afiladas lanzas, sino palos de PVC. No hay monarcas ni plebeyos, sino apasionados de las bicicletas de toda edad y condición. Y tampoco hay muertos, aunque planea en el ambiente la sensación de que puede suceder cualquier cosa, en cualquier momento... y con cualquier desenlace fatal.

***Aquí no hay
afiladas lanzas,
sino palos de
PVC. No hay reyes
y plebeyos, sino
apasionados de
las bicicletas***

Aunque se hacen cosas abiertamente ilegales, la policía prefiere hacer la vista gorda

“Fui por primera vez al Bike Kill en 2006”, cuenta Konstantin, un ucraniano residente en EE UU que fotografía el evento desde entonces. “Es una auténtica locura, aún más de lo que transmiten mis fotografías. He estado en infinidad de conciertos de punk con gente bailando un pogo salvaje o lanzándose del escenario, y puedo asegurar que esto es mucho, mucho más brutal. La gente se lanza comida, las bicicletas vuelan por los aires... Y pese a todo, casi nadie suele salir herido, lo que es sorprendente”.

Esa dosis de violencia festiva, descontrolada y caótica es parte del encanto del *Bike Kill*. Pero frente a lo que cabría pensar, la fiesta rara vez termina en incidentes con la policía de Nueva York, no muy célebre por su transigencia. “Esa tolerancia fue una de las primeras cosas que me llamaron la atención”, reconoce Konstantin. “En un *Bike Kill* se hacen cosas abiertamente ilegales, pero al parecer la organización cuenta con un permiso municipal y la policía prefiere no inmiscuirse”.





LUMA® STORE

Todos nuestros productos en store.luma.es

LUMA  Diseño y alta seguridad para tu bici.

Antirrobo que destacan además de por su seguridad, por su confort y diseño, disponibles en todos los niveles de seguridad, también homologados con 3* para asegurar tu bici contra el robo.

Síguenos en:

facebook.



facebook.com/luma.bici



Foto Konstantin Sergeyev



Foto Nathan Mitchell

Los accidentes son muy habituales, pero el peligro es parte imprescindible de la diversión



Foto Rebecca Smeyne

Vive y deja morir

A miles de kilómetros, en Seattle (Washington), los organizadores del *Dead Baby Downhill* también son conscientes de la necesidad de respetar las normas: nadie quiere que la fiesta acabe abruptamente. “Queremos ser libres sin que nos moleste la policía”, avisan a los asistentes. Eso no impide que a menudo se rocen (y rebasen) los límites. Scott Foster, asiduo a la cita, cuenta a *Ciclosfera* que acudió por primera vez al DBD sin saber lo que se iba a encontrar. “La fiesta arranca con una alleycat abierta a cualquier tipo de engendro en forma de bici”, explica. “Una vez cae la noche hay conciertos, toneladas de alcohol, espectáculos callejeros y concursos. Cada uno entraña diferentes grados de peligro, no sólo para los participantes sino también para el público”. Como no podía ser de otra manera, el plato fuerte llega al final de la noche. “Las justas son el momento más esperado”, confirma Scott. “En ellas participa cualquiera, incluso gente que no tiene apenas experiencia sobre bicis altas. Eso provoca que a menudo haya accidentes, pero ese peligro es parte de la diversión”.

Sí: la búsqueda de la diversión explica muchas cosas. La diversión es, de hecho, el denominador detrás de las justas, y el motivo de la fecha elegida para la celebración del Bike Kill: siempre el fin de semana anterior a Halloween. Eso hace que los disfraces, a cada cual

OFERTAS
especiales
para



910

la nueva era ya está aquí

dos versiones, **ocho** modelos diferentes

q20 **q26**

Rueda de 20" ó 26"
Transmisión por correa Carbon Drive
Hasta 11 velocidades
Motor regenerativo
Panel control LED ó LCD
Cambio automático



36 V - ligera - eléctrica - plegable - 2 años de garantía

quipplan

www.quipplan-mobility.com
info@quipplan.com

Los jefes de todo esto

A juzgar por sus cazadoras vaqueras llenas de parches, sus pobladas barbas y sus omnipresentes tatuajes, podrían pasar por rudos moteros de alguna oscura banda. Pero lo suyo no es el rugido de los motores y las largas distancias, sino los pedales, la filosofía anticonsumista y anticapitalista y, sobre todo, las ganas de pasarlo bien. Son los miembros del *Bike Label Pedal Club*, el selecto club encargado de organizar el *Bike Kill* de Brooklyn. Fundado en 1992 por Jacob Houle y Per Hanson en Minneapolis (Minnesota), el BLPC no tardó en dar el salto a la Gran Manzana. Y de ahí, a Reno (Nevada), Austin (Texas), Oakland (California) y hasta sedes (o, mejor dicho, hermandades) en las suecas Estocolmo y Malmö. Entre sus miembros hay bicimensajeros, activistas veganos y punks anarquistas que viven en comunidad y comparten una pasión, las bicicletas, a cada cual más extravagante. No en vano, los miembros del BLPC emplean buena parte del año en dar forma a las enormes bicicletas ‘mutantes’ que luego emplean en el *Bike Kill*. Su singular forma de vida inspiró el documental *B.I.K.E.* (2006), dirigido por Anthony Howard y Jacob Septimus. En él, una joven define, en tono desafiante, la naturaleza endogámica y la filosofía que define a esta singular comunidad. “Esto no es para los medios”, asegura. “No es para los extraños. No es para el resto del mundo”.



Foto: Nathan Mitchell

más terrorífico, sean un complemento tan imprescindible como la propia bici. “El hecho de que muchos asistentes vayan disfrazados no hace sino añadirle al asunto un punto más de surrealismo”, cuenta Konstantin. Y así, hordas de zombies ensangrentados, inquietantes muñecas humanas y máscaras monstruosas desfilan ante los ojos de los asistentes, en una delirante y mortífera procesión sobre ruedas.

Punks, hipsters... y desfase

¿Qué tipo de gente asiste a una alocada jornada de bike jousting? Según dónde se celebre. En Nueva York, San Francisco o Portland abundan los punks y hipsters ávidos de nuevas y emocionantes sensaciones con aroma contracultural. Hacia el interior del país, la cosa cambia ligeramente. A ojos europeos, las justas de lugares como Richmond (Virginia) o Cleveland (Ohio) supuran cierto tufo ‘white trash’. Más clandestinas que las de una gran ciudad como Nueva York. Más políticamente incorrectas y, si cabe, con menos miramientos. Y sí: también, más auténticas.

Zach Gibson es uno de los fotógrafos que más y mejor ha retratado las fiestas en ciudades más pequeñas. En su web alberga un proyecto, *Beyond Velodrome*, con fotos sobrecogedoras tomadas en Richmond. “Su ética es puramente *do it yourself* (hazlo tú mismo)”, cuenta, “mientras que su estética recuerda al ambiente preapocalíptico de *Mad Max*”. Todo, alejado de cualquier cosa que signifique algo remotamente parecido a la rivalidad entre los par-



GOCCIA

E - Life style



Trust Goccia,
Trust Yourself !!!



**BUSCAMOS
DISTRIBUIDORES**
902 557 237
info@goccia.es

Síguenos en



TECHNOLOGY BY



benelli
B I C I C L E T T E

www.goccia.es



Foto Nathan Mitchell

Nadie ha tenido aún la idea de importar las justas ciclistas a España, aunque algunos nos dicen que participarían sin dudar

participantes. “Aquí se prioriza el caos creativo frente a la competición organizada: no hay bicicletas caras ni complementos alimenticios, sólo viejas monturas recicladas y cerveza barata”.

A la europea

Pese a que EE UU es el indiscutible hogar del *bike jousting*, esta singular manera de divertirse también se ha exportado a este lado del Atlántico. Ciudades como Amsterdam o Bruselas acogen puntualmente este tipo de fiestas, aunque con un componente algo más lúdico y una menor sensación de peligrosidad.

¿Y en España? Hasta donde sabemos, nadie ha tenido la ocurrencia -o la gallardía- de importar las justas ciclistas, aunque viendo el imparable crecimiento del fenómeno es posible que no se haga esperar. “Yo participaría en una sin dudar”, reconoce Carlos, un ciclista madrileño. “No entiendo cómo nadie rechazaría participar en pruebas como lanzamiento de bicicletas infantiles o peleas armadas con pollos... Me encanta la idea de ‘trashificar’ un movimiento que evoluciona hacia algo tan cool y limpito como es el ciclismo urbano”, explica. Lino Escuris, fotógrafo colaborador de *Ciclosfera*, también se sorprende al ver los impactantes retratos de las justas. “La idea me parece brutal”, cuenta. “Si se celebrase una en España participaría seguro, pero eso sí... ¡como fotógrafo!” 📸

FUNDA BIKE®



EMPUÑADURAS DE NEOPRENO
GANA EN COMODIDAD
SIEMPRE LIMPIAS
IDEALES PARA SPINNING
Y BICICLETAS DE ALQUILER

9,90€

VENTA EN INTERNET

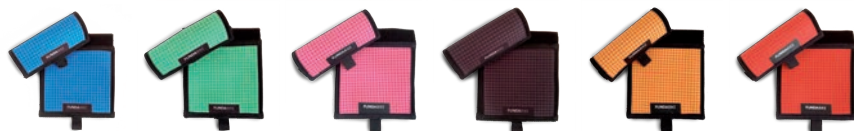
► fundabike.com

SIEMPRE LIMPIAS

Con Fundabike las empuñaduras de tu bicicleta siempre estarán limpias. Son fáciles de poner y quitar en tan sólo unos segundos.

REDUCE LAS VIBRACIONES

Empuñaduras de neopreno textil para que el contacto con la empuñadura sea más suave y agradable, a la vez que contribuye a reducir las vibraciones.



Las bicis que no verás

POKER de ASES

Dos bicicletas carísimas, una procedente de las antípodas y otra surgida de un paraíso ciclista. Contactamos con Italia, Australia y Dinamarca para mostraros cuatro modelos de ensueño... ¿Os subís y damos un paseo?

Por Max Boraita



Passoni Top Genesis (11.000€)

“Aunque su diseño es clásico reúne la más avanzada tecnología”. Danilo Colombo transmite orgullo por uno de sus modelos más emblemáticos. “La fabricamos en nuestro taller en Milán”, cuenta, “y es a medida: acordamos con el cliente el color o el cuero del sillín para crear una bici única”. Para Colombo, sus clientes sienten “un amor desenfrenado por el ciclismo. Por eso usamos las mejores aleaciones, soldadas con una técnica perfeccionada durante más de 30 años, y pulimos cada cuadro 30 horas”. Causan furor en el sudeste asiático, y aspiran a crecer con fuerza en EE UU. “En España sólo estamos en la barcelonesa Pave, pero ojalá nos contacten más tiendas: amamos la belleza y el arte, estamos obsesionados con los detalles y trabajamos a diario para mejorar nuestras bicis”.

Vivente Patagonia (1.459€)

Tienen fama de duros aventureros, y la Vivente lo es: una trotamundos australiana creada por Noel McFarlane, leyenda del cicloturismo local. “Teníamos la bici y nos faltaba bautizarla”, cuenta McFarlane, “hasta que recordamos un viaje por Suramérica donde habría sido la montura ideal. Los principales enemigos ahí son las distancias y el viento, y la Patagonia es perfecta para ambas cosas”. Populares en Australia, hacen envíos a EE UU, Nueva Zelanda, Japón, Hong Kong, Singapur, Canadá e India, y aspiran a hacer lo mismo en todo el mundo. Su público está muy claro: “Gente que usa mucho la bici y depende de ella. Gente que viaja en bicicleta pero que también la emplea para ir a trabajar. Todas las bicicletas son maravillosas, pero las nuestras destacan por su resistencia: una gran bicicleta es la que nunca se rompe”.

Gi





Ascari King Custom (11.200€)

Para algunos, la bici es lujo: buen ejemplo es este modelo creado en 2013 para exhibirse en la tienda principal de Ralph Lauren en Manhattan. Tras una acogida magnífica, engrosó el exclusivo catálogo de Ascari. “Los toques de joyería y los detalles nos diferencian”, cuenta María Miri, portavoz de la marca. “La combinación de cobre, latón, piel, madera exótica o gemas las hace únicas”. EE UU y Japón son los principales mercados de Ascari, que se dirige a un público ávido de exclusividad y lujo. “Hacemos un producto único”, afirma, “nuestras bicis están hechas a mano según los requisitos de un cliente que puede elegir componentes, partes, accesorios y detalles. Este modelo puede llevar hasta rubíes en los frenos... Cosas increíbles para un público que valora el lujo, la exclusividad, el arte y el trabajo de artesanía”.



Hey Men Black Red 8 (999€)

Nacieron en Copenhague pero podemos verlas ya en EE UU y media Europa, y no tardarán mucho en aterrizar en España. No está mal para una marca creada en 2013, enfocada entonces en el mercado danés y que, gracias a un premio en Eurobike, es ya conocida en el mundo. “Nos distingue el diseño”, reconoce Peter Konggaard, responsable de la marca, “aunque también le debemos mucho a nuestra herencia... Como sabes, Copenhague es la mejor ciudad del mundo para pedalear”. Konggaard admite que varios distribuidores españoles se han puesto en contacto con ellos, pero todavía no han cerrado un acuerdo... ¿A qué esperan?





Mira mamá... ¡Sin manos! *(recuerdos ciclistas)*

Robábamos los tubos de goma naranja de las bombonas de gas para acoplarlos, cortados, a los radios de las ruedas. Nuestras bicicletas eran indígenas de abalorios reciclados, un motivo de orgullo donde gozar de una libertad perdida y magullarnos la rodilla en verano. Nostalgia de la primera pedalada, a la que seguirían millones.

por Nacho Segurado

La bici en la infancia: nuestro templo. Altar de agujetas e independencia fugaz regalada en comuniones, navidades y cumpleaños. La primera caída, el primer amor, la primera insolación: ritos infantiles con la bici como eje. Aprendías a montar y, poco después, pedaleabas como un ciclista del Tour. O eso creías, porque la ingenuidad era ley en cuestras sin pendiente, donde las distancias eran irracionales carreras para llegar el primero.

Código de forajidos

¿Quién no recuerda el sordo ruido de las dinamos, el ir dos en equilibrio inestable o el pedir un trapo a la abuela para limpiar bien el barro? Tu bici y tú eran un todo, y no había distancia que no pudiera recorrerse juntos. Cuando los mayores, aquellos extraños seres que siempre se movían en coche, nos decían que tuviéramos cuidado, acelerábamos para derrapar. Agarrados al manillar pulíamos un código de forajidos, descuidando lo demás.

La BH California era ligera y rápida como un mediodfondista. La Motoleta pesada y recia, como un lanzador de martillo. Había más mode-





*Prestar tu bici
era un signo
de amistad:
intercambiarse
por otro, un fugaz
acto de magia*



los, extraños o sofisticados, con palanca de cambios y espejos. Todos teníamos nuestra favorita, pero nunca nos negábamos a probar otras. Prestar tu bici era un signo de amistad: intercambiarse por otro, un fugaz acto de magia.

Las cicatrices

De repente, todos nos volvimos mecánicos. Enroscar, desenroscar y hop, la llave inglesa en la tuerca que sujeta el manillar. La grasa de la cadena mezclada con la grasa del bocata. Y, después de dejarlo todo perdido, lanzarse a explorar el mundo. Adiós a la urbanización o al barrio, hola a lo desconocido. Pedalear a lo loco y sin rumbo, tara-



crazySAFETY
the cool way to be safe



Talla única ajustable
49-55 cm.
de 2 a 8 años



T. 947 297 528 · www.rymebikes.com · info@rymebikes.com



No recuerdo si la bicicleta crecía o si el que crecía era yo. En medio cientos de rasguños efímeros y dos o tres cicatrices conmemorativas

reando la melodía pegadiza del anuncio de la tele. Llegar a ese lugar mítico y soltar las bicis, agrupándolas como un solo ser vivo que jadea del esfuerzo. No era para tanto. Sólo importaba el camino. La bici nos enseñó que lo demás no era, no es, para tanto.

No recuerdo si la bicicleta crecía o si el que crecía era yo. Al principio apenas llegaba al sillín; al final, las rodillas chocaban con todo. En medio cientos de rasguños efímeros y dos o tres cicatrices conmemorativas, testigos y víctimas de nuestra torpeza y despiste. Después, el cambiar la bicicleta por la noche, la moto, el coche. La etapa más





BICICLAJE

Compra-venta y reparación
de bicicletas de segunda mano
y mucho más



VENTA

Dinero en el acto



DEPÓSITO

Hasta 3 meses



PLAN RENOVE

Cambia tu bici por otra

Betanzos, 2. 28925 Alcorcón (Madrid)

Tel: 912 596 073 • info@biciclaje.es

www.biciclaje.es

Móvil: 656 579 987



LA LUNA shipping

bicimensajeros®



www.laluna.coop

RUTAS PANGEA

www.rutaspangea.com

Alquiler Bicicletas

Viajes en Bici

Turismo en Bici
por Madrid

Paseo Yeserías, 15

Esquina C/Arganda

28005 Madrid

pangea@rutaspangea.com

91 50 28 39 o 680 49 2 59



CONVIERTE TU BICI EN ELÉCTRICA



Desde
460€*

*Presentando esta publicidad
tendrás un **10% de descuento**

www.eBike75.com

912 93 64 44

Matías Turrión 6 bis 28043 - Madrid

Síguenos en:


facebook



Brompton
Brooks
Bruno
Moustache
Ortlieb
Tubus
Schwalbe
Early Rider
Kalkhoff
Dahon
Stevens
Yepp
Nutease
Abus
Vaude
Ergon
Basil
Surly
Crumpler
etc.

mundoraintxe

www.mundoraintxe.com



Ride sexy

bicisholandesas.com



Milian Parts

Especialistas
en **BROMPTON**

www.milianparts.com



BICI CON ALAS

ALL FOR RIDE

TALLER
ESPECIALIZADO

Av. Pablo Iglesias 48
91 189 53 77

www.biciconalas.com



CASA DE BICIS

TIENDA Y TALLER DE BICICLETAS

Calle Ruda, 8. Madrid
Metro La Latina. Línea 5.
www.casadebicis.com

BH CALIFORNIA

Rápida, manejable y ligera, llena de complementos y extravagantes colores. Aroma americano para bicicleta española. Ideal para fardar sin tener que sudar demasiado, una BMX que cabía por cualquier calle que condujera a la adolescencia.

MOTORETA

La némesis de la California, robusta y pesada, con un sillín enorme y cromado. Ideal para montar varios y dar un paseo, sin grandes pretensiones de carreras ni cuestas. Tras ella surgió toda una ola de imitadoras, algunas hasta con marchas (el no va más de la época).

MOTOBECANE

Una clásica plegable francesa de los setenta y ochenta. Parecida a las BH, eran pequeñas y fáciles de transportar. Muchas aún se conservan y se cotizan al alza, como casi todas las monturas vintage que duermen en garajes y trasteros.

ROADMASTER JR

Una marca estadounidense con un inconfundible aroma a los coches de los años 50. Mucho metal, alerones y una línea muy elegante... Verlas es imaginar a un niño recorriendo una urbanización suburbial con unas barras y estrellas al fondo.



cruel, la adolescencia. Si éramos capaces de abandonar la bici... ¿Qué no abandonaríamos? Años que por suerte vuelan, en un furioso aleteo que no extinguió del todo la llama. Perseguir la felicidad es humano; encontrarla en bicicleta, divino.

Lo que no perdimos

La bicicleta de la infancia es nuestra magdalena proustiana: sabe a todo lo que fuimos y no hemos perdido del todo. Sabe a viento y a tormenta, a invierno y verano. Rueda con nosotros aún, en la valentía y fortaleza que nos lleva a pedalear cada día.

La bici nos hace pertenecer a una tribu extinta, a una forma de vivir remota. La bici es verde, barata, saludable y cool, y eso atraerá a sus nuevos y crecidos devotos, pero a los niños prematuramente abicicletados nos da igual. Nuestra mística es antigua y profunda, muda, inexplicable y fiel. La infancia en bicicleta no nos hizo mejores, pero partimos con una ventaja: los recuerdos nos impulsan.

SCHWINN LIL CHIK

Chicago, finales de los 70. Una bicicleta de niñas y un éxito de ventas. Cromada, con carenado, con un diseño ondulante y doble barra en el cuadro, era una preciosidad de la época, como una diminuta diosa en la ciudad de los coches gigantes.

SEARS ROEBUCK NFL

La bici del rey del barrio, aroma yanqui y años 80. Con asiento en forma de banana, como por doquier y carenados de fantasía, hizo las delicias de sus afortunados poseedores, ya impregnados del free spirit con el que los estadounidenses proyectan sus vidas.

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS

ORBEA DAHON

Gudereit SURLY

KLICKfix ORTLIEB

vsf fahrradmanufaktur*

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com

Bicicleta urbana y más...
Alquiler, venta y reparación

Mi Bike Rio

Telf: 91394652
WWW.mibikerio.com

Madrid - PolofBike
- Johnny Loco
- Route 66
- Alpina / Anita
- Biciclásica
- 4ever

Metro:
Príncipe Pío



La mejor opción para
tus envíos urgentes

CARTELERÍA
BUZONEOS - PAQUETERÍA
REPARTO A DOMICILIO

Teléfono
717 119 003

BICIO URBANO

Venta, reparación
y alquiler.

C/Mariano Vergara, 11
30.003 Murcia (Barrio Santa Eulalia)
Tel.: 868078520

Tienda Online:
www.biciurbano.com

LA LUNA
shipping
transporte
internacional

20
aniversario

www.laluna.coop

VIVA CHAPATA

Taberna Bocabillería



Ave María 43 - Lavapiés - (Madrid)

WWW. FIXIE BARCE LONA .COM

FIXIE

BARCELONA

BIZIPOZA



CARQUIZANO 9, DONOSTIA
WWW.BIZIPOZA.COM

943 24 36 67



SERUEDA

HOLLAND BIKE SERVICE

BROMPTON

C/ CARRANZA, 17 - 28004 MADRID
HORARIO L-S: 11:00 A 14:00 Y 17:30 A 20:30
TEL: 915 915 210
SERUEDA@SERUEDA.ES - WWW.SERUEDA.ES

Ciclistas en verso y prosa



El tópico niñez, bicicleta y libertad es uno de los *locus amoenus* de nuestra modernidad, momento fundacional sobre el que asentar nuestro mundo y poética. El escritor Daniel Gascón recuerda una excursión por Teruel: “Fuimos a Aliaga y subimos el puerto de Majalinos por las dos caras. Me gustaba subir y en el descenso me picó una avispa. Al día siguiente había boda y nos echaron la bronca por irnos por nuestra cuenta, pero fue inolvidable”. A Gascón le enseñó a montar su padre, el también escritor Antón Castro. En uno de sus libros, *El paseo en bicicleta* (Olifante, 2011), se leen estos versos: “Cuando llegamos / al pantano, mi novia bajó de su bicicleta / y gritó: “Este es nuestro día de fiesta”. / La besé varias veces, claro. Me sentía / insoportablemente feliz, por mí y por ella y porque /era nuestro primer domingo de amor lejos de la ciudad”.

Pedro Bravo, autor de *Biciosos* (Debate, 2014), no tiene en cambio recuerdos de la infancia ciclista porque aprendió a montar casi de adolescente.

“Fue a semiescondidas, lleno de miedo”, nos cuenta. “Pasé todo un verano en California con 15 años, y para ir de la casa de la familia que me acogía al centro de estudio tenía que coger una bici”. El primer día se pasó cuatro horas cayéndose y levantándose; quizá por eso, para él la bicicleta marca un antes y un después en la vida de las personas. La bici, dice en su libro, es una solución mecánica simple e ingeniosa, como simple y de algún modo ingeniosa es también nuestra infancia, donde los contornos abruptos de la madurez aún no se han mostrado con toda su crudeza.

Otro que aprendió muy tarde a montar fue Ander Izaguirre, autor del precioso *Plomo en los Bolsillos* (Libros del K.O., 2012). Ander avanzó mucho en poco tiempo: llegó a competir casi profesionalmente en su San Sebastián natal. Sus recuerdos están asociados a la etapa pirenaica del Tour a la que le llevó su padre. Los corredores, entre ellos su admirado Perico Delgado, subían Luz Ardiden, donde él estaba presto a verlo todo. Pero subió la niebla y apenas pudo intuir a cada corredor. “No podré nunca dejar de ver ciclismo en directo”, dice, “para mí es como la cabalgata de los Reyes Magos: una ilusión de ilusos”. Como la propia infancia. ♡

CONSIGUE GRATIS

Giclosfera



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

Eco-logic

C/ del Cantábrico, 2
Bajo dcha.
981 904 040

BARCELONA

Bicious

C/ Lluna, 3
934 436 680

Cap Problema

Plaza Trainers, 3
info@capproblema.com

O2town

Passatge Maiol, 8
935 320 506

BURGOS

Carabás

Carmen, 2
947 207 089

El Salto

Camino extramuros sur s/n
(Belorado) 669415639

GUIPÚZCOA

Bizipoza

C/ Carquizano Kalea, 9
943 243 667

GIJÓN

Eco-logic

C/ Marqués de San Esteban
69, Bajo dcha.
985 343 170

MADRID

Biciclaje

C/ Betanzos, 2 (Alcorcón)
912 596 073

Bici con Alas

Avda. Pablo Iglesias, 48
911 895 377

Ebike 75

C/ Matias Turrión, 6 bis
649 306 617

Gripp Madrid

C/ Bretón de los Herreros, 5
627 534 459

In Bicycle We Trust

C/ Antonio Acuña, 12
914 350 140 / 659 911 456
/ 680 380 572

La Casa de Bicis

La Ruda, 8
913 54 65 64

Mammoth

C/ Fuente del Berro, 9
913 093 259

Mammoth 2

C/ San Joaquín, 5
Majadahonda
916 341 788

Mammoth 3

C/ Fragua, 2 (Móstoles)
916 140 910

Mammoth 4

Rotonda de Pitágoras, 1
Nave 703 (Alcalá de Henares)
918 797 587

Mi Bike Río

C/ de Aniceto Marinas, 26
911 39 46 52

Re-cycling Madrid

Ronda de Toledo, 18
910 021 579

Recycling Alcorcón

Valladolid, 1 (Alcorcón)
917 826 499

Re-cycling Getafe

C/ Ramón y Cajal, 1 (Getafe)
91 695 74 83

Recycling Majadahonda

Santa María de la Cabeza
(Majadahonda)
916 399 632

Re-cycling Parla

C/ Real, 4 (Parla)
910 820 365

Restaurante de La Riva

C/ Cochabamba, 13
914 58 89 54

Rutas Pangea

Pº Yserías 15
915 172 839

Se rueda

Carranza, 17
915 915 210

Urban Soul

C\ Palafox, 3
Tel 91 222 11 12

Villabikess

C/ Ambrosio Vallejo, 19
622 594 208

Viva Chapata

C/ Ave María, 43, local

MÁLAGA

El Último Mono

Santa María, 9
951 39 29 76

MURCIA

Bicio Urbano

C/ Mariano Vergara, 11
868 07 85 20

Hospital de bicis

C/ Cuartel de Artillería, 1
968 344 388

NAVARRA

Mundoraintxe

C/ Nueva, 121
948 213 033

SEVILLA

Quique Cicles

Avda. Ramón y Cajal, 47
954 921 781

SORIA

Bicimensajeros Soria

717 119 003
www.bicimensajerosoria.es

VALENCIA

Chebici

C/ Ibiza, 6

ZARAGOZA

Recicleta

Calle Asalto, 69
976 295 800

ONLINE

Berlin Bikes

www.berlinbikes.es



...0 en los

+ de 100
puntos
adicionales

Búscanos en tu ciudad:

ÁLAVA • ALBACETE •
ALICANTE • ALMERÍA
• ASTURIAS • ÁVILA •
BADAJOZ • BARCELONA
• BURGOS • CÁCERES •
CÁDIZ • CANTABRIA •
CASTELLÓN • CIUDAD REAL
• CÓRDOBA • LA CORUÑA
• CUENCA • GERONA •
GRANADA • GUADALAJARA
• GUIPÚZCOA • HUELVA •
HUESCA, ISLAS BALEARES
• JAÉN • LEÓN • LÉRIDA •
LUGO • MADRID • MÁLAGA
• MURCIA • NAVARRA •
ORENSE • PALENCIA • LAS
PALMAS • PONTEVEDRA •
LA RIOJA • SALAMANCA
• SEGOVIA • SEVILLA •
SORIA • TARRAGONA •
SANTA CRUZ DE TENERIFE
• TERUEL • TOLEDO •
VALENCIA • VALLADOLID
• VIZCAYA • ZAMORA •
ZARAGOZA

Encuentra tu distribuidor más cercano en:

www.ciclosfera.com

¡Giclosferízate!

¿Quieres distribuir nuestra revista?

Si tienes una tienda, una cafetería o un restaurante, te interesa:
ponte en contacto con nosotros y *ciclosferiza* tu ciudad.

ciclosfera.com/larevista/distribucion



UNA VIDA ENTRE CICLISTAS

Menuda, atractiva y siempre con una cámara al hombro, Silvia Galliani es la joven fotógrafa italiana que acompaña al equipo Cinelli y que, reconoce, siempre amó a las bicicletas.

¿De donde eres?

De Novara, una pequeña ciudad cerca de Milán. Aquí es normal tener bicicleta y aprender de pequeña: es el juguete que todos los niños tienen. También es frecuente usarla para ir de un lado a otro, cada vez se ven más.

¿Qué bicicleta usas?

Mi favorita para moverme por la ciudad es una urbana de color rosa y con una cesta muy grande, pero también suelo usar la de mi marido, una Cinelli Gazzetta. Y bueno... ¡En casa hay siempre muchas bicis distintas, así que cuando quiero cambiar sólo tengo que elegir!

¿A qué te dedicas?

Tengo 27 años y trabajo como fotógrafa freelance. Colaboro con Cine-lli porque mi marido corre en su equipo Cinelli Chrome. No le gustaba que le hiciesen fotos, empecé a hacérselas yo, le gustaron a la marca y me pidieron que les hiciera reportajes para el Red Hook Crit.

¿Desde cuándo vas en bici?

Desde los 4 ó 5 años. Mi primera bici era muy femenina: rosa, con lazos y con ruedines. Mi abuelo me enseñó a montar, y ya entonces salíamos muchos chicos a dar vueltas por la ciudad.

¿Por qué moverse en bicicleta?

Nunca me han gustado los coches. Incluso de joven, cuando no tenía carné, intentaba evitarlos: en ellos me siento atrapada e insegura. Sé que también el ciclismo es peligroso, pero siempre lo he amado. Da igual el tiempo que haga, siempre puedes disfrutar de pedalear, y es la mejor manera de moverte por una ciudad.

¿Nos confiesas algún secreto para hacer buenas fotos?

Por desgracia no hay secretos... ¡O, si los hay, yo no los he descubierto! Sólo puedo decirte que hay que probar, probar y probar, hacer muchas fotos hasta encontrar tu estilo personal.

¿Es el ciclismo urbano una moda, o irá a más?

Donde vivo siempre se ha montado en bici, tanto para desplazarse como para hacer deporte. Siempre he visto a la gente pedalear, es algo natural para mí. Lo que sí ha crecido es la interacción entre ciclistas de distintas ciudades y países. Sea por diversión, necesidad o por motivos medioambientales cada vez más gente ha optado por los pedales así que, aunque sea por moda, es algo muy positivo. ▶





TIONAL BANK

909

606

606

EMERGENCY VEH

SIN LÍMITES

El italiano Jonathan Rossi es especialista de cine y una de las mayores figuras europeas del street-trial. Además, trabaja en el parque de atracciones Warner de Madrid, donde deja boquiabiertos a grandes y pequeños con sus acrobacias imposibles.

¿En qué consiste exactamente el 'street-trial'?

Es una disciplina que mezcla el trial con lo "street" de la BMX. Uno de los primeros en practicarla fue Ryan Leech, aunque gracias a Danny MacAskill se ha hecho más famosa en el mundo: sus vídeos son auténticos virales en la Red.

¿A qué edad y por qué empezaste a montar?

Empecé por casualidad con el trial a los 12 o 13 años. Un poco por jugar, sin intención de que fuera mi trabajo.

¿Qué le dirías a un chaval que se quiera dedicar a esto?

Lo primero, que es un deporte muy sano. Y que te tiene que gustar, aunque es evidente que si te quieres dedicar a ello es porque te apasiona. Es un poco como el kárate en el terreno de las artes marciales: es la madre de todas las disciplinas, y cualquier truco o número lo puedes llevar a otro terreno.

Trabajas haciendo exhibiciones en un parque de atracciones. ¿Qué es lo mejor y lo peor de este trabajo?

Lo peor, que se acaba pronto la temporada de lo bien que me lo paso. Lo mejor, la cara y gritos del público cada vez que actúo.

¿Qué es lo más espectacular que has hecho?

Creo que lo más increíble ha sido actuar ante el Papa Benedicto XVI en la Plaza de San Pedro del Vaticano. Fue una experiencia única: he sido el único freestyler del mundo que ha actuado ante un Papa. También grabé un anuncio para una marca de champú en el que se me veía pedaleando a toda velocidad por las calles de un bazar de Arabia Saudí.

¿Usas la bici para moverte por la ciudad?

Cuando tengo tiempo sí, pero debo decir que no es mi medio de transporte habitual.

¿Qué es lo que más te gusta del 'freestyle'?

Es una disciplina que no tiene límites. Prácticamente te puedes inventar cualquier cosa que se te ocurra.

¿Qué cualidades crees que ha de reunir un buen 'rider' para dedicarse a esto?

Mucha pasión, decisión y tenacidad para entrenar... ¡y un poco de locura! 🤪





NUEVOS AIRES

Descubrió en París que la vida era mejor en bicicleta, y al volver a Buenos Aires decidió cambiar las cosas: Paula Bisjau es ahora la Directora General de Movilidad Saludable de la ciudad.

¿En qué consiste tu trabajo?

En fomentar la movilidad saludable y sostenible, la bicicleta y el caminar. Con la bici nos centramos en tres ejes: la construcción de ciclovías, el sistema compartido Ecobici y la promoción como medio de transporte.

Buenos Aires es enorme. ¿Cuáles son los principales retos?

En una ciudad tan dinámica y con millones de personas trasladándose al mismo tiempo el desafío es redefinir quién tiene la prioridad. Queremos fomentar alternativas de movilidad saludables, incorporar tecnologías que brinden información en tiempo real y ordenar y fomentar la seguridad vial.

¿Qué acciones municipales ciclistas destacarías?

Desde 2010 desarrollamos una red de ciclovías protegidas que hoy alcanza 135 kilómetros. Nuestro sistema Ecobici, primer sistema público del país, suma 10 estaciones cada año y más de 124.000 usuarios, picos de 6.500 viajes diarios y más de 3 millones de viajes desde su inauguración. En los últimos 5 años el uso de la bicicleta como alternativa de transporte pasó del 0,4% de los viajes urbanos al 3%.

¿Qué bicicleta tienes?

Una Bottecchia Cinelli de 1968. Buenos Aires tiene muchos espacios verdes, y es un placer recorrerla en bici.

¿Cuándo y por qué empezaste a moverte en bicicleta?

Estudié en París, y nada más llegar me compré una bici holandesa. Todos íbamos en bici a la facultad, el cine o bailar, descubrí lo agradable que era y hoy soy feliz de fomentar y contribuir a la transformación de Buenos Aires.

¿Cuál fue tu primera bicicleta?

Me la regaló mi papá: una Aurorita verde. Aprendí en Parque las Heras, y al cumplir 10 años me compré una de montaña roja que todavía conservo.

¿Qué rutas nos recomendamos?

Me encanta pedalear desde mi casa hasta el Microcentro, unos 5 km. Los fines de semana voy con amigos por los Bosques de Palermo, la Costanera Sur y desde Palermo Viejo a Colegiales.

¿Hasta qué punto es peligroso?

Durante los primeros años de Ecobici el foco fue la seguridad. Había un millón de bicis en las casas, y el 60% no se usaban por miedo. Las ciclovías responden a esa demanda, y en abril de 2013 lanzamos el primer *Manual del Ciclista de la Ciudad de Buenos Aires*, tanto para ciclistas como para automovilistas y peatones. ▶





En la **CIUDAD** del **PASEO**

La bici busca su espacio en A Coruña. Una urbe compacta, gente comprometida e ideas para calmar el tráfico la están esperando.

por Anxo Carracedo
fotos 13fotos



FIXIES BAJO LA LLUVIA

Que en A Coruña llueve no es ningún secreto: según las estadísticas, 131 días al año. El pasado invierno fue muy duro, lo que acabó con las quedadas de fixies que salían desde la tienda Eco-Lógica los viernes y que llegaron a congregarse hasta a 40 personas. Su dueño, Javier Roca, cree que el clima no es excusa: “Díselo a un danés y le puede dar la risa”. Tampoco las cuestas, que las hay. “Las pendientes no son largas y siempre se puede buscar un recorrido que evite las más pronunciadas”, explica. A la espera de cómo venga este invierno Roca promete volver a impulsar la actividad del grupo CRÑ Fixed, que ahora deberá convivir con Lebre Bikers, una iniciativa similar puesta en marcha por Carlos Pareja desde su tienda Goodies, un espacio de restauración y personalización ciclista.

En su libro *Contos de Coruña (Cuentos de A Coruña)* Xuxo Souto relata que, tras la Guerra Civil, un tal Clemente cosechó fama por su extrema habilidad con la bicicleta. Clemente no se apeaba del sillín: trepaba por Montealto, bajaba las escalinatas de la Ciudad Vieja y desafiaba las montañas de sal que los barcos dejaban en el puerto. Clemente era, así, la prehistoria de la bici urbana en la ciudad.

La historia comenzaría a escribirse más tarde: quizá hace diez años, en el Café Macondo de la céntrica calle San Andrés, donde coincidieron seis personas con la misma reflexión: “El año tiene 364 días de coche y uno de bici, y hay que ponerle remedio”. Así nació la Masa Crítica de A Coruña, que sacó a la calle a cien ciclistas el primer viernes de mes. “Cambió los hábitos de algunos y puso en marcha buenas ideas”, dice Moncho Vázquez, mecánico y bici-mensajero en Veloaivai. “Ha jugado un papel clave para llegar donde estamos. No fue en balde”, reflexiona Bruji, uno de los seis del Macondo.

Cambio de modelo

Según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, cada día se hacen en A Coruña 2.000 trayectos en bicicleta, frente a los 210.000 en coche y los 75.000 en autobús. Presentado en febrero, el plan considera “agotado” el actual modelo de movilidad, hace de la bici eje del necesario cambio y se fija como objetivo multiplicar por doce su uso en diez años. “Planes ha habido muchos, el problema es hacerlos realidad” reflexiona Fran García, de la asociación Mobi-Liza.

Dos mil trayectos diarios no parecen gran cosa, pero al asomarse al paseo marítimo o subir hasta la calle Barcelona uno se queda con la impresión de que son más. Plegables, fixies, eléctricas y viejas bicicletas de paseo circulan por la calzada o por las estrechas aceras. Cuatro negocios de mensajería, un exitoso sistema de alquiler municipal (Bici-Coruña, nacido en 2009 y que en 2013 alcanzó 156.000 usos) y un aumento continuo del número de tiendas y talleres y hasta bici-taxis turísticos demuestran que el goteo ciclista va a más. “A Coruña tiene mucho potencial pero necesitaríamos un salto cualitativo”, dice Fran García, “atreverse a poner dificultades al coche”. Lo mismo piensa Javier Roca, uno de los introductores del piñón fijo en la ciudad desde su tienda Eco-Lógica y que, en el último año y medio, ha despachado 200 fixies y singlespeed. Además, ofrece 30 bicicletas de alquiler y organiza rutas guiadas para los visitantes que llegan en crucero.

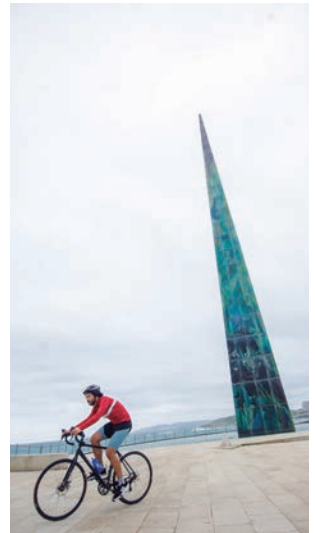
Liebres y tortugas

Según un estudio de Mobi-Liza, la velocidad media de un automóvil en el centro urbano, con tiempos de estacionamiento incluidos, no alcanza los 8 km/h. En horas punta y trayectos cortos la bicicleta es casi el doble de rápida. Javi Sánchez, empleado de hostelería, da fe: iba cada día a trabajar en automóvil hasta que probó con la bici y, asegura, “ahora el coche lo usa mi hermana”. El tamaño compacto de la ciudad es un gran aliado: “En quince minutos vas de una punta a otra”, dice.

Y, sin embargo, el apego de los coruñeses al coche es tal que el carril-bus no ha arraigado. El Ayuntamiento terminó por ceder a las demandas de los comerciantes y lo sustituyó por plazas de aparcamiento de pago. Aquel desaparecido carril-bus admitía también taxis, motos y bicicletas. Matthew, irlandés que lleva cinco años en Coruña, lo echa de menos porque cree que era un espacio “seguro” en una ciudad donde la densidad del tráfico y la agresividad de los conductores son los principales escollos.

LOS CICLISTAS INVISIBLES

Aunque ha conocido mejores tiempos, la Masa Crítica sigue viva. Cada primer viernes de mes, a las ocho de la tarde, sale puntual de la Plaza de María Pita, frente al Ayuntamiento. Uno de sus logros indiscutibles ha sido la puesta en marcha del taller “alternativo” Recyclos. Situado en el Agra del Orzán, barrio con severas carencias de equipamiento, abre los lunes por la tarde para reparar o poner bicicletas a punto. Sus mecánicos son voluntarios y autodidactas, para costear los gastos hay un bote de aportación voluntaria y la opción de ayudar en la limpieza y organización del espacio. Las decisiones se toman en asamblea: cada semana utilizan el servicio entre 8 y 16 personas, muchos de ellos inmigrantes. Son, para Moncho Vázquez, “ciclistas invisibles”, usuarios cuyas precarias máquinas les dan una movilidad imprescindible.





MUCHO MÁS QUE BICIS

Una bici es siempre mucho más que una bici. Es, por ejemplo, una oportunidad para reconciliarte con tu ciudad. Confieso que me gusta ver mi imagen reflejada en el cristal trasero de los coches antes de adelantarles en la angosta calle del Orzán, donde la bicicleta es liebre y el automóvil, tortuga. Confieso que eso me hace sonreír como un idiota. Confieso que a veces canto mientras sorteo autobuses y coches mal aparcados en la calle Juan Florez, al pie de la Torre Hercón (119 metros, el Empire State Building de este Manhattan liliputiense). El tráfico es denso, pero en ocasiones me gustaría que lo fuera más. Sí, confieso que sonrío y canturreo, y que no encuentro para ello más que una explicación: ando en bici por mi ciudad.

Aunque la mayoría de las calles son estrechas y de sentido único, es difícil sentirse a gusto en avenidas como Linares Rivas, Juan Florez o la Ronda de Outeiro, claves para conectar los barrios y donde la doble fila es una dificultad añadida. Roca cree que en las avenidas anchas se deberían crear carriles bici que forzarían a los coches a ir más despacio.

Aceras y calzadas

En noviembre, el Ayuntamiento anunció que completará un tramo de 1.500 metros para enlazar el barrio de Elviña con la universidad. El recuento oficial de carriles bici de que dispone A Coruña habla de 15 km de sendas, pero lo cierto es que, salvo un par de tramos perdidos e inconexos, todo el carril bici está en el paseo marítimo, un andén peatonal espectacular que abraza la urbe. Junto a ir de vinos, pasear ha sido siempre el deporte nacional coruñés, así que el proyecto, nacido en los años 90, triunfó y cambió la ciudad. Nadie pone en duda las bondades del carril bici para el deporte y el ocio, pero sus limitaciones para resolver la movilidad cotidiana son evidentes: simplemente, no va adonde la mayoría de la gente necesita ir.

Otro de los debates ciclistas de moda es la convivencia con los peatones. Es frecuente encontrarlos distraídos por el carril bici y gran parte de los usuarios de Bici-Coruña se mueven por las aceras. Para “formar” ciclistas urbanos sin miedo a la calzada Mobi-

Liza ha puesto en marcha una bici-escuela, y el Club Ciclista Riazor organiza recorridos guiados en grupo. Ambas ideas están respaldadas por la concejalía de Movilidad, que se ha propuesto sacar las bicis de las aceras sin más anestesia que potenciar el alquiler público y aumentar los puntos de amarre. Álex, empleada de Inditex que hace en bici “los recados diarios”, está de acuerdo con el planteamiento pero, al igual que Matthew, pide ayuda. “Que se pinte en la calzada una raya que los automovilistas respeten”, dice, “para al menos calmar el tráfico”.

Pacificación, esa es otra de las claves. Marcos y Bruji son partidarios de limitar la velocidad de los automóviles a “20 ó 30 km/h”. Manel López, otro veterano de la Masa Crítica, insiste en carriles bici útiles que ayudarían a mucha gente a iniciarse. Fran propone además diseñar itinerarios, hacer formación en los colegios e implicar a las empresas. “No veo ninguna razón para que no podamos ponernos al nivel de ciudades como San Sebastián”, señala Javier Roca. A Coruña es bella, está llena de buena gente y de ganas de cambiar las cosas... ¿Podemos ser optimistas, no? ♡

SIN COCHES, DE FARO A FARO

“Quen pasou a Marola, pasou a mar toda” (Quien ha pasado la Marola, ha pasado toda la mar). La copla hace referencia al punto más comprometido de la travesía hasta Ferrol, donde las olas batan en los acantilados de Dexo, en la Reserva de la Biosfera de las Mariñas Coruñesas. Pero atención: si el plan de carril bici metropolitano que impulsa la Diputación sale adelante se podrá pasar la Marola pedaleando y sin preocuparse de coches. La idea es unir los tramos ya existentes en cinco municipios y crear una red de 78 kilómetros.



Las nuevas e-bikes de **Kettler** montan el motor **Panasonic** más potente de 250 vatios. Puedes probarlas en **In Bicycle We Trust**, pide cita en el **91 435 01 40** o en **info@inbicyclewetrust.com**



Presentando este cupón

10%
de descuento
en taller

Punto oficial



Distribuidor exclusivo en España



C/ Antonio Acuña, 12, Madrid. Metro Príncipe de Vergara. T. 91 435 01 40

POP ART

ciclista



El festival Artcrank combina desde 2007 arte y ciclismo en una fiesta internacional que recorre decenas de ciudades mostrando las mejores ilustraciones de los artistas locales.

por Pepa Martínez

Primero fue Minneapolis, una de las mecas ciclistas de EE UU. Después, Nueva York, París, Londres, Washington DC, Bristol, Boston o San Francisco. Esos son sólo algunos de los escenarios de Artcrank, que desde 2007 reúne el trabajo de cientos de ilustradores internacionales, más de 1.800 carteles y miles de visitantes ávidos de arte, diversión y ciclismo.

Cada evento dura apenas seis horas, el tiempo suficiente para que los asistentes acudan no sólo a ver carteles, sino también a compartir una fiesta donde el humor, la cerveza y la complicidad reinan. “Montar en bicicleta es un acto de expresión creativa”, asegura Patrick Murphy, director de Artcrank. “Pedalear es una forma de arte cambiante. Da igual que se recorran siempre las mismas calles: siempre se ve el mundo de una manera diferente”, asegura. Quizá por eso da igual dónde o qué idioma se hable: a los amantes del ciclismo les une el lenguaje común de la pasión por las dos ruedas, que compartida de forma creativa da un resultado espectacular.



As Chuck nears the tracks his mind is on the game instead of the train and he's killed instantly!

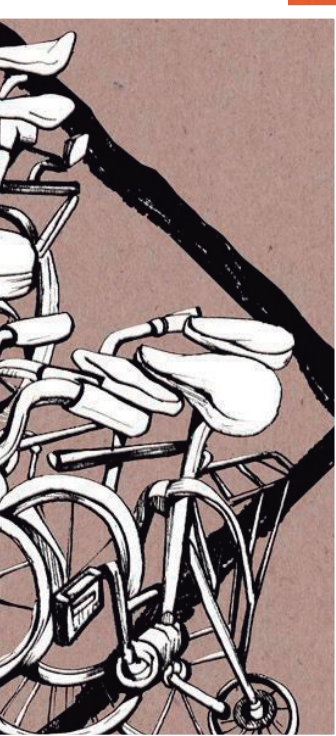
The old man, while crossing the street, was struck, and received serious injury. and Bill lost an eye and Joe lost a leg.

WAAA



Explosión de creatividad

Ese es el objetivo: compartir y reunir las diferentes visiones artísticas que la bicicleta inspira en un mismo espacio. “Las bicicletas son máquinas simples y hermosas, un recurso estético muy potente que inspira a la gente a crear y querer hacer cosas”, confiesa Murphy. El resultado es un collage variopinto de extravagantes impresiones urbanas, provocativos guiños culturales o bellas fantasías ciclistas que, además, guardan un propósito solidario: destinar parte de la recaudación a organizaciones relacionadas con el arte y las dos ruedas como People For Bikes o World Bicycle Relief.



No es fácil: detrás de cada edición hay un intenso año de trabajo por parte de sus cuatro responsables (tres en EE UU y otro en Reino Unido), un equipo que ha de decidir cuidadosamente cuándo y dónde se celebrará la próxima edición, promocionarla y coordinar cada detalle con los colaboradores y artistas locales (normalmente unos 35 por festival).

El resultado es excepcional. “No me esperaba que fuera tan bien, es un sueño”, explica Murphy, todavía sorprendido por el éxito que cosecha Artcrank. “Recuerdo cuando, en 2010 en Londres, mi esposa me sacó a la calle entre la multitud y me dijo: sólo quiero que te pares aquí un minuto y disfrutes de lo que has conseguido. Fue difícil de digerir”, confiesa emocionado.

Popular, ingenioso, sexy

Richard Hamilton, uno de los creadores junto a Andy Warhol del pop-art, lo definió como un arte “popular, efímero, prescindible, barato, producido en masa, joven, ingenioso, sexy, efectista, glamouroso y que puede ser un gran negocio”. Mucho de eso hay en

Detrás de cada edición hay un intenso año de trabajo por parte de los cuatro responsables



En Artcrank desfilan sin prejuicios animales, tiras cómicas, fotos antiguas, ilustraciones o viejos iconos del ciclismo

Artcrank, donde desfilan sin prejuicios animales, tiras cómicas, fotos antiguas, ilustraciones o viejos iconos del ciclismo. Cualquier inspiración es válida para empezar a crear, aunque todos ellos tienen algo en común: la bicicleta como elemento urbano.

Arte, pop y bicis se transforman así en una perfecta vía para explorar (y explotar) el lado más creativo, crítico, irónico y desenfadado de la sociedad: “Mi estilo es juguetero, moderno e ilustrativo. Me gustan las cosas simples” dice el diseñador de San Francisco Will Ecke. “Hay algo mágico en mis animales ciclistas”, explica Jessica Henry, “tienen sensibilidad e intuición”.

Otros, como en el caso del veterano Seth Lucas, prefieren destacar el lado más social de la bicicleta. Obsesionado con el sentimiento de comunidad generado por los grupos ciclistas de Nueva York, Lucas confiesa que pedalear todos los días en la ciudad “te permite ver la pasión y la tenacidad que tenemos los ciclistas”. “El ciclista no se siente sólo”, asegura, “es como si formarás parte de un club”. ¿Un club lleno de arte, pasión, tenacidad y bicicletas? ¡Bienvenidos! ♡

BERLINBIKES



www.berlinbikes.es




Che
BICI



TIENDA TALLER



CHEBICLES
VALENCIA CALLE IBIZA 6

Quiquecicle.com



VENTA DE BICICLETAS
TALLER Y ALQUILER
SERVICIO A DOMICILIO
DE REPARACIÓN
CLASES DE MONTAR EN BICI
CURSOS DE MECÁNICA

Avda. Ramón y Cajal nº 47.
Sevilla
Tlf. 954 92 17 81

info@mammoth.es

MAMMOTH
www.mammoth.es

MADRID
C/ FUENTE del BERRO 9
28009 MADRID
Tel: 91 309 32 59
Fax: 91 401 59 16

MOSTOLES
C/ FRAGUA 2
28933 MOSTOLES
Tel: 91 614 09 10

ALCALÁ HENARES
ROTONDA PITÁGORAS 1
P.I. EL PILAR, nave 703
28806 ALCALÁ de HENARES
Tel: 91 879 75 87

MAJADAHONDA
C/ SAN JOAQUIN 9
28220 MAJADAHONDA
Tel: 91 614 17 88

¡Mucho más que tu tienda de bicis!




 bambocycles

VISITA NUESTRO SHOW ROOM

C/ LLUNA 3, 08001 BARCELONA
+34 934 436 680 | INFO@BICIOUS.COM
WWW.BICIOUS.COM


BICIOUS

AL  **BAR CARABÁS**


EN  **CON**

EL  **SALTO**

Bar Carabás
C/ Carmen 2 • Burgos
www.elsalto.com

BICICLETAS TALLER  COMPLEMENTOS LIBROS

GRIPP
WWW.GRIPP.CC



BRETÓN DE LOS HERREROS, 5. MADRID
91 399 02 40 - FACEBOOK.COM/GRIPP.CC

URBAN SOUL BIKES

BICICLETAS & PATINETES
VENTA, ALQUILER Y REPARACION

C/ Palafox, 3 - 28010 Madrid
91 222 11 12 - raul@urbansoul.es
NUEVA TIENDA EN CHAMBERÍ

www.urbansoul.es

 **RE-CYCLING** MADRID

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

Si lo tuyo es la bici y el reciclaje, aquí te sentirás como en casa.

- Ronda de Toledo, 18 | 28005 Madrid
Tlfno: 91 002 15 79 | 674 05 22 42
- Calle Ramón y Cajal Nº1 | 28902 Getafe
Tlfno: 91 695 74 83 | 639 555 139
- Calle Real Nº4 | 28981 Parla
Tlfno: 91 082 03 65 | 633 633 533
- Santa María de la Cabeza | Majadahonda
Tlfno: 916 399 632
- Valladolid, 1 | Alcorcón | 917 826 499
somsrecyclingmadrid@gmail.com
www.re-cyclingmadrid.es

RUMBO SUR

Ciudad del Cabo, la segunda ciudad más poblada de Sudáfrica y la más rica de todo el continente. Un lugar donde la bici está, como tantas otras cosas en el país, en pleno proceso de construcción.

por Leonie Mervis Fotos Stan Engelbrecht y Nic Grobler





Es un lugar de contrastes: lo viejo frente a lo nuevo. Naturaleza y asfalto. Brechas socioeconómicas, degradación urbana y, pese a ello, la esperanza, el ingenio y la creatividad impulsando la transformación.

Capital Mundial del Diseño 2014, la ciudad y sus cuatro millones de habitantes tienen un objetivo: convertirse en la urbe africana más sostenible y amable. En ese contexto de cambio y transformación social la bicicleta y la cultura que la rodea juegan un papel esencial.

Planificando el cambio

En Ciudad del Cabo se pedalea por muchas razones. Algunos lo hacen para ahorrar o por no poder tener coche propio. Otros, por diversión. Y, la mayoría, por la sensación de independencia y libertad que da.

Los ciclistas capenses son realistas y optimistas. Afrontan los retos (carreteras colapsadas, ciclovías inconexas, infraestructura mínima) con la cabeza alta. Pese a que la cuota modal del ciclismo en Sudáfrica no supera el 1,3%, las cosas están cambiando. La gasolina, los atascos y la contaminación suben, y también lo hace el interés por la bici.

Una tendencia alimentada por el desarrollo de la red NMT (Non-Motorised Transport), con 435 km de infraestructuras peatonales y ciclistas. La integración de la bici en los autobuses MyCiti y el Metro Rail permiten a los ciclistas intercambiar formas de transporte. Cuentan además con herramientas como *Ride Your City*, mapa que especifica las rutas más seguras, y aunque la ciudad no dispone de un alquiler público crecen iniciativas privadas, como Upcycle, que cubren esta necesidad.

En movimiento

Pero los protagonistas de la revolución son ciclistas. La Moonlight Mass reúne cada mes a más de 2.000 en el centro urbano, dando vida a la

Sus cuatro millones de habitantes quieren convertir Ciudad del Cabo en la urbe africana más amable y sostenible



más grande concentración nocturna ciclista de Sudáfrica. Junto a los eventos Open Streets, donde las calles se cierran a los coches, la Moonlight Mass ha contribuido a universalizar la bicicleta: cualquiera puede gozar la alegría de pedalear sin el amenazante tráfico motorizado.

Esa filosofía y ese cambio de mentalidad subyacen bajo *Bicycle Cape Town*, campaña lanzada en 2012 y dinámica plataforma desde la que se organizan eventos, y que aspira a convertir Ciudad del Cabo en verdaderamente *bike friendly*. Todo esfuerzo es poco: desde presionar al gobierno para que mejore las infraestructuras hasta organizar foros para formar a los ciclistas capenses en materia de seguridad vial.

Cambiando vidas a pedales

Uno de los mayores desafíos en Sudáfrica es la pobreza. Una lucha donde el transporte juega un papel esencial, ya que la falta de recursos supone dificultad para acceder a trabajo, educación y salud. Organizaciones como Qhubeka o The Bike Empowerment Network (BEN) usan la bici para hacer frente a este problema, repartiendo miles de bicicletas entre los más necesitados. Sus responsables no sólo ven una herramienta de movilidad, sino también una forma de crear empleo. Se han establecido más de 15 centros entre talleres y almacenes y puesto en marcha infinidad de cursos de mecánica. A su vez, los propietarios de estos centros han sido formados en gestión empresarial y mantenimiento de las bicicletas. El resultado es visible: los trabajadores sanitarios de los barrios pobres pueden visitar al doble de pacientes gracias a sus bicis amarillas donadas por Qhubeka, y los alumnos que pedalean sobre máquinas cedidas por BEN ahorran hasta un 75% de tiempo.

El mecánico Fagodien Campher es dueño de uno de esos centros, Imfundo Ciclo. En el corazón de Lavender Hill, una de las zonas más degradadas, su brillante edificio naranja es un imán para los jóvenes

El reto aquí es la pobreza, una lucha donde el transporte juega un papel fundamental





que vienen a aprender mecánica. “Se quedan aquí hasta tan tarde que tengo que mandarles a casa”, bromea Fagodien, que sabe que esta actividad mantiene a los niños lejos de las drogas y las bandas callejeras.

Herramienta de trabajo

Además de lúdica, funcional y solidaria, la bicicleta es importante en Ciudad del Cabo al proporcionar movilidad y ayudar a crecer negocios y servicios locales. Cuando el joven Lufefe Nomjana decidió expandir su panadería en el barrio de Khayelitsha la bicicleta fue su primera opción para entregar la mercancía: antes, él y sus trabajadores debían caminar hasta 25 kilómetros al día para entregar el pan a hogares, centros de educación y orfanatos casi inaccesibles en coche.

Pero no es sólo pan: las bicis también salvan vidas. Mientras recogía las medicinas de sus abuelos en una clínica el joven Sizwe Nzima, de 21 años, se dio cuenta de que muchos carecían de recursos para hacer lo mismo. Así nació Iyeza Express, un servicio de mensajería ciclista que recoge medicación de hospitales y clínicas y lo entrega directamente a los pacientes. Hoy, Nzima proporciona medicinas de primera necesidad a más de 250 personas.

LOS ROSTROS DEL CAMBIO

El libro 'Bicycle Portraits' recoge 500 retratos de ciclistas de Sudáfrica. Hablamos con sus autores. Stan Engelbrecht y Nic Grobler.

¿Cuándo y por qué decidisteis llevar a cabo el proyecto?

Somos ciclistas y vimos que muy pocos sudafricanos utilizan la bici como medio de transporte. Quisimos conocer a otros como nosotros, y pensamos que podría nacer un libro que invitase a usar un medio de transporte bueno, barato y saludable.

¿Cómo se vive la bici en Sudáfrica?

La situación está cambiando, pero aún existe el estigma de que es de pobres. Además, la infraestructura y la cultura de los conductores hace que, a menudo, sea peligroso. Pero hay cambios. En Ciudad del Cabo la red está creciendo año a año, y es esperanzador cruzarte cada día con más ciclistas.

Habéis viajado por todo el país durante años. ¿Qué ha sido lo más duro?

Rodar a través de un cinturón de plantas de energía de carbón, con camiones cruzándose en todas direcciones, entre Bethal y Delmas. ¡Muy peligroso!

¿Puede jugar la bici un papel importante para los sudafricanos pobres?

Es un elemento liberador e igualador y una solución simple a muchos de los grandes problemas de esta nación. La bici es un transporte limpio y gratuito, que te fortalece mental y físicamente además de ponerte en contacto con tu comunidad y tu entorno.



Diseño, necesidad y virtud

En la promoción de toda esta cultura están Guillaume du Toit y Andre James, creadores de Pedi-back, una bicicleta pensada como solución de bajo coste para pequeñas empresas. Su diseño se inspira en los rickshaw, y sirve para transportar personas y mercancías. “Es fruto de nuestro ingenio africano”, explica Guillaume. “Resuelve los problemas de movilidad partiendo de una situación de escasez.”

Toda la ciudad rezuma creatividad. En el corazón de Woodstock se encuentra Woodstock Cycleworks (WSCW), un paraíso ciclista. Su propietario, Nils Hansen, nos asegura que la ciudad necesita “romper con la dependencia del coche y el estigma de que es inseguro circular en bicicleta”. “No es fácil”, añade, “pero Sudáfrica se está convirtiendo poco a poco en un lugar más amable, donde el respeto y la infraestructura crecen con el cambio cultural”.

Un cambio cultural que es motor y síntoma del cambio moral de Ciudad del Cabo. La bicicleta no sólo cambia la forma de moverse: también transforma la estructura social y reduce las divisiones históricas para pedalear hacia una sociedad integrada y conectada. Georgina Avlonitis, ciclista urbana y ecologista convencida, lo explica así: “El ciclismo urbano añade encanto al día a día. Permite comprender cómo funciona tu cuerpo, hacer amigos, sonreír a los extraños y descubrir los secretos de una ciudad de la que, sin darte cuenta, te enamoras.”

La bici no sólo cambia el transporte: también la sociedad y las divisiones



1. Bikamper

Ir de camping y disfrutar de la biciseteta. ¿Se te ocurre un plan mejor? Bikamper de Topeak fusiona ambos conceptos en un producto único.

PVP: 187€
www.topeak.com



2. Maillot infantil Wishbone

¿Quieres despertar en tus hijos la pasión por las dos ruedas? Ahí va un complemento único que causa sensación: un precioso maillot para que luzcan como el más grande de los profesionales.

PVP: 39,90€
wishbonedesign.com

3. Cuello Snowball Buff

Un accesorio unisex que combina a la perfección moda y funcionalidad. Una bufanda tubular que protege del frío tanto la zona del cuello como la del pecho.

PVP: 34,95€
modapedal.com



4. Crazy Safety

El casco que entusiasmará a los más pequeños de la casa. Deja que elija su preferido: tiburón, dragón o tigre. Con cualquiera de ellos será la sensación entre los ciclistas del mañana.

PVP: 39,95€
www.newbornriders.com

5. Hacking Jacket

Pedal Ed es uno de los fabricantes de ropa para ciclistas más reputados del mundo. Fabricada en Japón con los mejores materiales, la chaqueta Hacking está diseñada para sentar como una americana, aunque con la comodidad y las prestaciones necesarias para el pedaleo diario.

PVP: **430€**
pedaled.com



7. Hövding

El casco invisible del que todo el mundo habla. Una revolución para el ciclista que quiera la máxima seguridad con total discreción y plena comodidad. Sólo se despliega en caso de accidente.

PVP: **299€**
mwbike.com/hovding-tienda.htm



6. Sillín Prisma

Un peso tan ligero que sorprende (sólo 270 gramos), un diseño impecable y, lo que es mejor, un precio al alcance de todos los bolsillos.

PVP: **29,90€**
ecologicadistributions.com



8. Gorra God & Famous

La firma neoyorquina God & Famous ofrece complementos para el ciclista urbano más exigente. Su modelo de gorra Field Cap cuenta con correa de cuero ajustable y franja reflectante 3M.

PVP: **28€**
godandfamo.us



9. Fundabike

La bici es una fuente inagotable de buenas ideas. Para los que usan bicicletas de alquiler, nada como estas fundas de puños portátiles. Confeccionadas en neopreno textil, de tacto suave y agradable y disponible en varios colores.

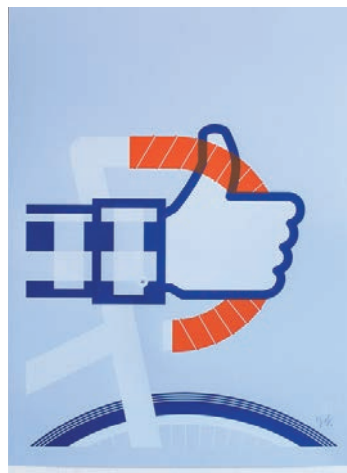
PVP: **10€**
fundabike.com



11. Like Bike

Que todos vean cuál es tu pasión. Una simpática y elegante lámina de 45x60, firmada y de edición limitada.

PVP: **48€**
www.dschen.com



10. Poncho Le Coq Sportif

La reputada firma Le Coq Sportif presenta una prenda fabricada expresamente en Japón que ahora puedes adquirir gracias a la Red. Un exclusivo poncho de espíritu ciclista.

PVP: **80€**
sousounetshop.jp



12. Cesta fixie Origin8

Moverse en una fixie no tiene por qué estar reñido con la funcionalidad. Esta práctica cesta personaliza tu montura de una manera única. De fácil instalación, sencilla y elegante a más no poder.

PVP: **74,95€**
fixielane.com

13. Blaze Laserlight

Hay luces... y luces. Para los amantes de la excelencia, Blaze Laserlight proyecta un poderoso haz de luz de seis metros con el que la seguridad se multiplica cuando rodamos de noche.

PVP: 162€
shop-us.blaze.cc



14. Petaca ciclista Liquid Courage

Hay momentos para todo en la vida del ciclista. También, incluso, para empinar el codo. Para hacerlo con estilo, nada como una petaca artesana de acero inoxidable y espíritu retro. ¡Salud!

PVP: 16,57€
etsy.com



16. Superheroína

Matt Taylor es el autor de este guiño a las superheroínas que se suben cada día a la bici. Objetivo: salvar el mundo. Disponible en cuatro tamaños.

Desde 12€
society6.com/matttaylor

15. Funda para portátil Chrome

Una práctica y resistente funda de portátil pensada para aquellos ciclistas urbanos que llevan siempre el ordenador de acá para allá. Y con garantía de por vida.

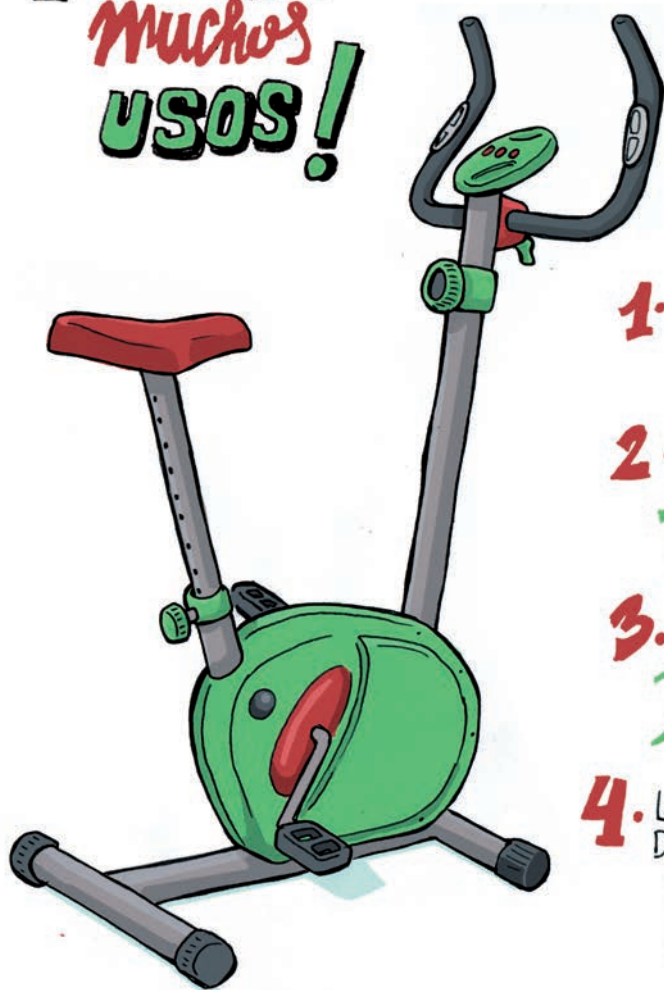
PVP: 32€
chromeindustries.com



LLEGAN LAS NAVIDADES Y LLEGA LA HORA DE REGALAR.
EN NUESTRAS PÁGINAS ENCONTRARÁS MUCHAS BUENAS IDEAS, Y ALGUNAS
NOTAN BUENAS, POR EJEMPLO

Una Bici Estática

**¡TIENE
MUCHOS
USOS!**



1. Poco PRÁCTICO
Perchero
2. INEFICIENTE
Tendedero
3. DUDOSO OBJETO
Decorativo
4. LA FORMA MÁS DEPRIMENTE
DE "MONTAR" EN BICICLETA
¡Garantizado!



Biclosfera 

¿Te unes a la revolución?

Somos la mayor comunidad en español del mundo de ciclistas urbanos. Actualizamos a diario nuestra web y redes sociales. Compartimos experiencias. Difundimos proyectos y eventos. Exigimos cambios. Súmate.



175.000

me gusta



13.280

seguidores



158.627

usuarios web al mes



'El ciclista' (Mario Sironi, 1916)

Culpan a las endorfinas, pero no puede ser sólo química. La bicicleta es mi máquina del tiempo, sobre quien regreso a aquellos tiempos mejores en los que todo era libertad. La bicicleta es la cabina de teletransportación que, con apenas dos pedaladas, me envía a un paraíso de individualidad y aire fresco. Sobre la bicicleta soy demasiado veloz para que me alcancen los problemas, las hipotecas, las dudas. Sobre la bicicleta no tengo los pies en la tierra sino pateando entre nubes, con las manos demasiado ocupadas como para atender a llamadas. Mi cuerpo cruza la vida a toda velocidad. Mi mente viaja a los días felices, a aquellos días felices de mañanas eternas y madrugadas imposibles de prever.

Rafa Vidiella

Electra

HAN LLEGADO PARA DESLUMBRAR

Electra. Mucho más que cruisers.

Más de un centenar de modelos Electra ya disponibles en España. Encuentra tu distribuidor más cercano en locator.electrabike.com



MOTO 1



LOFT 7D



TICINO 20D



AMSTERDAM LOVE 3i



STRAIGHT 8 3i / 8i



KOA 3i



TOWNIE BALLOON 8D EQ/8D



RATROD KIDS' 1 / 3i (20")

www.electrabike.com



mango
Votada mejor
Commuter Bike
en UK por
URBAN CICLIST
MAGAZINE

PASIÓN POR LAS BICIS URBANAS

bicicletas fixie y single speed
componentes y accesorios

www. **fixielane.com**

¿en qué piensas?

