

Ciclosfera



más bicis, mejores ciudades

SIN PRISA
CLÁSICAS Y ETERNAS

MUNDO BICI
MECÁNICOS

Londres
capital ciclista

CROOZER®

The bicycle trailer



Croozer Kid Plus

Un remolque de bicicleta, un ágil carrito de paseo y un jogger todoterreno: tu Croozer viene con los tres kits incluidos. El Croozer Kid Plus es robusto y versátil. Su suspensión AirPad de material Sylomer® ofrece una innovadora absorción de choque y proporciona un confort excepcional, incluso para los más pequeños. También cuando te gusta ir por terrenos difíciles. Visítanos en croozer.com y elige tu modelo Croozer.

www.croozer.com

SUMARIO

#16/ Primavera 2016



42

MUNDOBICI

Foto Vincent Dethine



64



50

SIN PRISA



71

ILUSTRAS

02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

11

Contrarreloj

12

Rincones

16

Maravillas

18

Héroes 2.0

20

Clic-cistas

22

Retrovisor

26

Momentos

56

The Roosters

58

Tres de los Nuestros

76

Bazar

79

Cómic

80

Ultimatúm



ALEJANDRO CUBINO

Fotógrafo madrileño, a sus 19 años ya despunta con un talento que le ha llevado a trabajar para *Bike*, *MadmediaMadrid* o alguna que otra marca de bicicletas. Búscalo en Instagram (@alecubino).



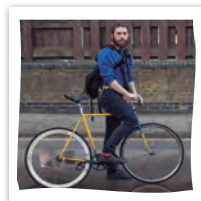
BRIAN CRISTOPHER

Brian es diseñador y fabricante de muebles en Nueva York. También, el protagonista de nuestro *Rincones ciclistas* de este número, con una evocadora imagen de su bicicleta en su taller. Puedes seguir su trabajo en arborshop.us.



SASCHA KOHLMANN

Nació en el norte de Alemania, en una pequeña ciudad junto al Mar del Norte, Norderham. Pero ahora vive en Berlín, donde trabaja como responsable de calidad y hace fotos tan buenas a ciclistas, que bien merecían un *Clic-cistas*.



LUIS MARTÍN MUÑOZ

Exbicimensajero y artista madrileño, afincado en Londres desde 2013. Estudió Bellas Artes e ilustración, trabaja el dibujo y la escultura en madera y las bicis se reflejan en su obra gráfica y escultórica. Compruébalo en su web, www.luismartinmunoz.com.



PEPE ARCOS

Viajero incansable, apasionado del buceo, diseñador, fotógrafo... Pepe es lo más parecido a un hombre del Renacimiento. Para este número ha realizado dos fotografías, que encontrarás en el *Tres de los Nuestros* y en una nueva sección: *Contrarreloj*.



Ciclosfera 

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Directora de arte:** Nuria Álvarez. **Textos:** Nacho Segurado, Luis Antonio Martín, Eugenio G. Delgado, Gonzalo Garzón, Max Moraita. **Fotos:** Pepe Arcos, Sascha Kohlmann, Elena Esteban Salamanca, Alejandro Cubino, Jes, Norbi Whitney, Brian Cristopher, Steven Jenkins, Xuesong Liao, David James, Wei-Feng Xue, Ecocycle, Bicivilizados, Bicitlán, Darwinians Radio Bike, Jesús Blanquino, Anjou Velo Vintage, Christophe Gagneux, Assos, Nacho Iglesias, David Delarue, Leandro Lorenzini, Andrew Malone, Garmin, Strava, Volvo, Tejvan Pettinger, Rafa Vidiella (portada). **Cómic:** Guillermo Casanova. **Ilustraciones:** María Gil. **Publicidad:** 915 193 413 (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





Foto: JES

La gran familia

Hace cuatro años nació *Ciclosfera*. Una revista impresa centrada en el ciclismo urbano tan cargada de ilusión como de incertidumbre: era muy incierto poner en marcha un proyecto como éste, con una revista gratuita como principal reclamo en un tiempo en el que la crisis del periodismo impreso llevó al cierre a publicaciones de toda índole. No nos importó: decidimos apostar y confiar en las posibilidades del ciclismo urbano desde el punto de vista personal, empresarial y periodístico.

Hoy, *Ciclosfera* es un referente: miles de personas nos leen a diario en la Red y el papel. Aglutinamos a una inmensa comunidad internacional que no para de crecer, como no para de multiplicarse el ciclismo en las calles. Hoy podemos decir que nuestro lema, ‘más bicis, mejores ciudades’, se hace más y más palpable.

Es un buen momento para agradecer a nuestros anunciantes su apoyo. Para aplaudir a nuestros suscriptores, que nos ayudan económicamente cuando podrían tener la revista gratis. Es, también, un buen momento para celebrar que cada vez más personas llenen las calles de bicicletas y aire limpio, de alegría y de valor. El ciclismo urbano crece, y *Ciclosfera* también: en esa transformación todos y cada uno de los miembros de esta gran familia tenemos parte del mérito. Lo mejor está por llegar.



La otra portada

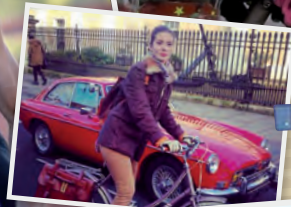
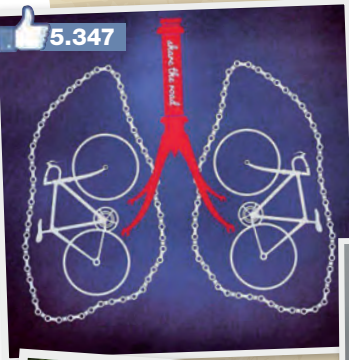
Más que una simple ciudad, Londres es un espectáculo. Una película universal, una obra de teatro infinita. En sus calles abundan las imágenes inolvidables, y también las bicicletas. ¿Unos jóvenes o un elegante ciclista? El segundo nos pareció más especial, más único. En resumen: más londinense.





EL GUSTÓMETRO



Un mural del Einstein más ciclista, una hermosa fotografía con reflejo incluido y un sentido del equilibrio simplemente increíble. Estas fotos han sido las que más 'likes' han obtenido durante el último trimestre.



Bobbin®

Happy Cycling!
@bobbinespana



 facebook/bobbinespana  @bobbinespana

Bobbin crea bicicletas y accesorios de inspiración retro con mucho carácter, color y valor.

Nos esforzamos por crear la bicicleta de los sueños, de los libros de cuentos, de los cumpleaños y las navidades de tu pasado

Las bicicletas Bobbin ofrecen una gran calidad de construcción y fiabilidad, excelentes precios y garantizan a las tiendas luminosidad y atracción de clientes!

Disponibles ya en España

 motordealer

Infórmate en tu tienda de ciclismo autorizada Bobbin o en www.motordealer.com. Motordealer es distribuidor oficial para España, Portugal y Andorra.



A debate

ROPA Y PEDALEO



● ¿Ir de punta en blanco es compatible con la bici?

>>> "Aunque vaya suave, la marca del ciclista siempre termina en la pernera derecha del pantalón" (Francisco Román).

>>> "Compatible, sí; que quede limpio, no. La suciedad no tiene por qué acobardar a nadie" (Benjamín Olivera).

>>> "Imposible: la bici siempre te marca. Bien la cadena, bien la rueda, salpicaduras... Pero nos gusta" (Odnanref Gv).

>>> "Por supuesto que sí se puede" (José Miguel García Viejo).

>>> "Sí: diez minutos" (Fernando Fernando Mota).

>>> "Se puede. En Verona la gente va en bici como para ir a de boda" (El Forajido).

BICI ES AMOR



● Pregunta sencilla, respuesta compleja. ¿Por qué amas a tu bici?

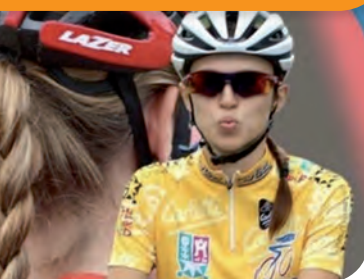
>>> "Porque es revolucionaria, voy donde quiero en ella, el mantenimiento es barato, haces ejercicio, puedes meditar mientras conduces y no contamina el medio ambiente" (John Alejandro Paez).

>>> "Porque llegó cuando más la necesitaba y menos la esperaba. Porque llegó sin explicarme cómo funcionaba, pero al subirme parecía que siempre me hubiera estado esperando" (Andrea Vega).

>>> "Por el simple hecho de que puedes ir a donde sea con ella y no te dejará por ningún motivo" (Max Leistung).

>>> "Amo que me saque de mis pensamientos malos. Mi bicicleta son las alas perfectas para volar. Me hace sentir como me gusta: libre en todos y cada uno de los momentos que recorro en ella" (Karely Pillado).

¿HAY SEXISMO EN EL MUNDO DE LA BICI?



● La retirada del cartel de la Emakumeen Bira por "sexista" desató una oleada de comentarios en nuestra web.

>>> "Claramente es un cartel machista. En las competiciones masculinas se valora la garra, el esfuerzo, la velocidad... ¿Qué tiene que ver un besito con una competición deportiva?" (Irene Fernández).

>>> "Con toda seguridad, si fuera una carrera masculina no saldría el hombre poniendo morritos. A veces, el machismo es muy sutil" (Félix Toliña).

>>> "La manera de descubrir si algo es sexista es imaginar el mismo cartel pero protagonizado por un hombre. ¿Te resulta ridículo? Entonces es machista" (Tamara Marzo).

>>> "La foto no es machista. Un beso a la cámara no indica feminidad o sexismo: no veo que a las mujeres se les pongan pruebas más fáciles en este deporte" (Jorge Ruiz).

>>> "¿Sexista? ¡Es un gesto espontáneo de una ciclista!" (Andoni Fdz).

>>> "Para que acabe la desigualdad tendrán que acabar las carreras segregadas por géneros. ¡Todos y todas juntos en el Tour y en todas las carreras!" (Álex Moreno).

AVENTURA SIN LÍMITES

No importa si vas por senderos o por asfalto, la aventura se presenta de muchas formas y la línea de bicis de Aventura de Specialized está preparada para lo que sea. Con un buen equipamiento idóneo para afrontar cualquier reto, lo único que necesitarás será llevar suficientes víveres y agua para el viaje. Descubre las bicicletas Awol, Crosstrail y Diverge en specialized.com





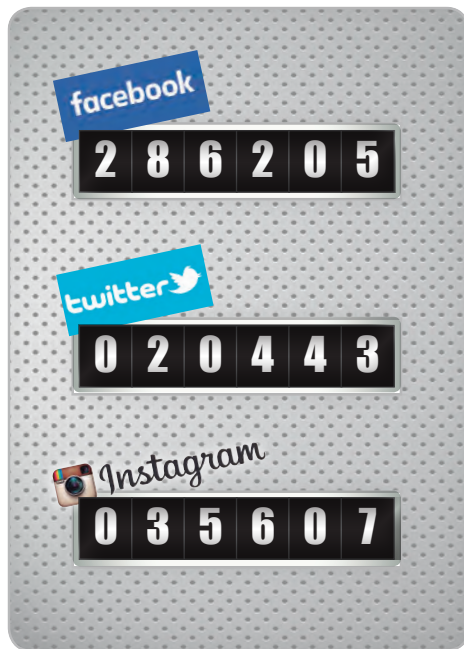
TOP 5 NOTICIAS

Lo más leído en www.ciclosfera.com este invierno.

- 1. Mova, la chaqueta ciclista colombiana que arrasa en Internet**
(51.206 páginas vistas).
- 2. Francia pagará por ley a quien vaya en bici al trabajo**
(13.238 páginas vistas)
- 3. Una semana más de vacaciones por ir a trabajar en bici**
(13.039 páginas vistas).
- 4. Nike se adentra en el ciclismo urbano**
(12.765 páginas vistas).
- 5. Polonia llama a una cruzada contra “vegetarianos y ciclistas”**
(11.545 páginas vistas).

CONTADOR

El 10 de marzo teníamos...



CICLOSFERA SHOP

Ya hemos puesto en marcha la tienda online de *Ciclosfera* (www.ciclosfera.com/shop), donde podrás suscribirte a la edición impresa y encontrarás los números atrasados de la revista. Pero hay más: láminas exclusivas con nuestras ilustraciones más emblemáticas, tazas de espíritu ciclista... ¡Date una vuelta!



FOTO: Mauro Pignatelli - BUDIBS - T. Massimo Auberger



POLOANDBIKE
WWW.POLOANDBIKE.COM

ASS SAVERS



DISTRIBUIDORES OFICIALES DE:



ECO-LOGICA
DISTRIBUTIONS

¿Son buenas las bicicletas baratas?

Una bicicleta nos acompañará durante muchos años y será amortizada en no demasiado tiempo. ¿Vale la pena, entonces, ahorrar cuando adquiramos una, o es mejor invertir más en la mejor máquina posible?



Ilustración María Gil

No

Cuando toca rascarse el bolsillo no conviene escatimar: una bici buena no es barata, y una bici barata no es buena. Hablamos de un vehículo que amortizaremos rápido y que, aunque parezca caro, acabará saliendo barato. La diferencia de calidad de una bici mala a una de gama media o alta es abismal, y se evitará el usar y tirar tan propio de la sociedad moderna, porque una bicicleta buena es para toda la vida. Miles de ciclistas se arrepienten de haber intentado ahorrar y, a la postre, haber comprado problemas: invierte en una buena máquina y lo agradecerás, pedalada tras pedalada, durante toda la vida.

Sí

Convertirlo en una moda para minorías o un artículo de lujo es lo peor que podemos hacerle al ciclismo. No hay bicicletas caras o baratas, ni malas o buenas: todas tienen un uso y un propietario perfectos y, desde luego, siempre serán preferibles a cualquier otro vehículo. Ninguna bicicleta es eterna ni imposible de robar, así que mejor optar por el mínimo coste posible o, incluso, apostar por el reciclaje: ¿hay algo más bonito y sostenible que revivir una bici olvidada? Conceptos como humildad, coherencia o universalidad son los que convierten a una bici en una joya, y no su precio.

Andrés Arregui



Madrid, 1977. Fundador de Ciclos Noviciado, construye bicis a medida. Es el protagonista de nuestra primera *Contrarreloj*, un veloz cuestionario donde sólo se puede elegir una de las dos opciones. En algunas de ellas le ha costado decidirse... "¿No se pueden marcar ambas?". No, no se puede.

Escapada	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Sprint
Cuadro	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Componentes
Gorra	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Casco
Giro	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Tour
Carril bici	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Calzada
Subida	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Descenso
Rodar solo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Rodar acompañado
Madrid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Barcelona
Ruedines	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Equilibrio
Fixie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Plegable
Frío	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Calor
Café	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Red Bull
Playa	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Montaña
Izquierda	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Derecha
iOS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Android
Día	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Noche
Papel	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Web
Cine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Música
Correr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Pasear
Beatles	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Stones

LA INSPIRACIÓN



Tomé esta foto en mi tienda-estudio de Nueva York, donde trabajo como fabricante y diseñador de muebles. Intento ir todos los días hasta allí en bici, siempre y cuando el tiempo lo permita. La imagen está sacada después de comer: las ventanas del estudio están orientadas hacia el sur/sureste, por lo que disfruto de una hermosa luz prácticamente durante todo el día. Pero muy especialmente a esa hora de la tarde es el momento perfecto para fotografiar algunas de las piezas que creo. Es un ambiente fantástico para trabajar, y quería inmortalizarlo.

por Brian Christopher



EXPRESA TU PERSONALIDAD

[facebook/dahonespana](https://www.facebook.com/dahonespana) [@dahonespana](https://www.instagram.com/dahonespana)

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



Con más de 25 modelos de diferentes personalidades y más de 30 años dando forma a la manera de desplazarse, DAHON es líder mundial del sector y del desarrollo de un futuro más ecológico



— SIENTE — EL PODER



CAMBIA LA FORMA EN LA QUE AFRONTAS EL DIA A DIA

VERZAe

Es tu nuevo estilo de vida! Vence las subidas.

Pedalea a tu trabajo o a reunirte con tus amigos Mantente en forma por la mañana y por la tarde.

El modelo VERZAe tiene el sello Felt!

La bicicleta eléctrica que permite la libertad de pedalear mas lejos,
más rápido y más fácil de lo que nunca hubieras creído posible.



FELT ELECTRIC

Puedes ver la historia completa en
feltelectric.com





EL FUTURO ES AHORA

Conocemos a los responsables de EcoCycle, un sorprendente aparcamiento de bicicletas en pleno centro de Londres.

por Gonzalo Garzón

Es uno de los vídeos de *YouTube* más vistos: un japonés mete su bici en un ascensor ubicado en la calle, y en segundos ésta desaparece y viaja a las profundidades, donde es cuidadosamente almacenada por un sistema mecánico para, después, ser recuperada con una tarjeta magnética.

Ese sistema futurista tiene mucho que ver con EcoCycle, un aparcamiento con una estación en Southwark, Londres. “Hace años veníamos pensando en soluciones para el aparcamiento de bicis”, explica Nick Knight, director de EcoCycle. “Buscábamos algo vigilado en un espacio más eficiente y, sin saberlo, la empresa Gyken buscaba lo mismo en Japón”.

Nick y sus socios decidieron contactar con la compañía nipona y unir fuerzas para crear un sistema similar en Europa. “En 2015 conseguimos una licencia exclusiva”, recuerda Nick, y la alianza se ha plasmado en Southwark, un escaparate para posibles interesados en comprarlo.

¿Y quénes son esos interesados? Más allá de los muchos curiosos que se acercan a ver cómo funciona, EcoCycle está orientado a los ayuntamientos. Una inversión considerable que Nick considera justificada “Un sistema automatizado de estas características es más caro que cualquier aparcamiento individual, pero su huella es significativamente más pequeña: el acceso en superficie ocupa menos espacio que un coche aparcado, y en su interior puede almacenar hasta 204 bicicletas”, detalla.

Una necesidad básica

Para los responsables de EcoCycle, encontrar donde aparcar la bici (y, sobre todo, hacerlo de manera segura) va a ser cada vez más complejo en Londres, por lo que un sistema así es más que necesario. “La mayor parte de la inversión pública se destina a mejorar infraestructuras ciclistas como carriles bici, pero no se invierte apenas en aparcamientos. Algunos expertos calculan que se va a duplicar el número de ciclistas urbanos. ¿Dónde van a aparcar?”, se pregunta Nick.

Los responsables de EcoCYcle no cierran la puerta a introducirlo en otros países. “Hemos empezado en Londres porque aquí tenemos nuestra sede y es una ciudad con un gran potencial ciclista, pero es probable que dentro de no mucho comencemos a buscar nuevos socios locales”. 📍

Se invierte en carriles bici, pero muy poco en aparcamientos



Nuevo Espacio

BROMPTON

en el Centro de Madrid

Tienda - Taller Oficial



C/ Ave María, 3. 28012 Madrid
TIF. 91 018 05 80
www.elingles.com
info@elingles.com





HÉROES 2.0 [ARTHUR SEATON]

Antihéroe de la clase obrera, el protagonista de ‘Sábado por la noche y domingo por la mañana’ no sólo trabajaba en una fábrica de bicis, sino que usaba la suya para romper todas las normas.

por Nacho Segurado

El veinteañero y despreocupado Arthur Seaton lleva dos vidas opuestas. De lunes a sábado trabaja a destajo en una fábrica de bicicletas; el fin de semana recorre pubs, alterna con casadas y se mete en líos. Es un joven de la clase trabajadora de Nottingham, embaucador y díscolo, un antihéroe de la naciente sociedad de consumo de la Inglaterra de la posguerra mundial. Su padre literario fue Alan Sillitoe, escritor británico faro de una generación inconformista y peleona conocida como *Angry Young Men* (*Los Jóvenes Airados*). Autor del magnífico relato *La soledad del corredor de fondo*, en *Sábado por la noche y domingo por la mañana* Sillitoe retrata la vida obrera y sus bicicletas en la década de los cincuenta. Arthur trabaja de sol a sol entre bujes y ruedas pero, además, llega a la fábrica, se emborracha o escapa del humo insano de la urbe sobre una bicicleta. Su máquina es parte de su rebeldía. “Soy yo y nadie más que yo, y lo que la gente diga que soy es lo que no soy”, brama mientras pedalea en contra de lo establecido. 🍷



Publicada en 1958, *Sábado por la noche y domingo por la mañana* fue la primera y mejor novela de Alan Sillitoe, un zarpazo para agitar conciencias en la anes-tesizada sociedad británica de la posguerra. Dos años después llegaría la película, una versión acelerada y realista con Albert Finney como el sedicente Arthur. En España el libro, un clásico capaz de inspirar a artistas como Madness o Morrissey, fue reeditado en 2011 por la editorial Impedimenta un año después de morir su autor.

RYMEBIKES

¡Muévete con Estilo!

Plegada en 11 segundos

Freno de Disco Hidráulico*

*Según versiones



www.rymebikes.com info@rymebikes.com

Clic-Cistas

En la vibrante y moderna Berlín es fácil ver ciclistas... ¿Pero fotografiarlos? Sascha Kohlmann y su cámara, atentos, lo consiguen cada dos por tres y nos desvelan sus secretos para conseguirlo.

por Max Boraita
Fotos Sascha Kohlmann

“Vivo en la capital de Alemania, Berlín, más en concreto en Friedrichshain. Es una de las zonas más antiguas de una ciudad que, en realidad, no tiene nada demasiado antiguo y que está llena de jóvenes”.

“Empecé a aficionarme a la fotografía callejera en 2010. No me gustan las imágenes artificiales captadas en un estudio o con posados, y en la calle puedo capturar imágenes muy interesantes”.

“Como el ciclismo está creciendo tanto es lógico que algunas de mis imágenes sean con ciclistas. Además, permiten captar imágenes bonitas cuando dejan un rastro difuminado”.

“El sistema de transporte público berlinés es bueno y barato, por lo que si vives en el centro no necesitas coche, pero si encima quieres moverte con velocidad y libertad eliges la bici. Eso sí: aunque han mejorado mucho las infraestructuras no son perfectas, sobre todo comparadas a las de ciudades como Gotinga, Friburgo o Münster”.

“¿La mía? Una bici de ciudad normal Raleigh. Nada especial”.

“Si quieres hacerle buenas fotos a los ciclistas, tómate tu tiempo, encuentra una historia interesante y, como en cualquier otra foto callejera... ¡Apunta y dispara rápido!”

“Los ciclistas son veloces, así que tú y tu cámara también debéis serlo. Si tu cámara no está preparada, concéntrate en situaciones interesantes y en parado, como cuando esperan a que el semáforo se ponga en verde y es todo lo demás lo que se mueve”.

“Mi hora favorita para hacer fotografías es... ninguna. O mejor dicho, todas. Intento hacer fotos interesantes siempre que me sea posible”.

“Tengo una Olympus E-M1 con lentes de 17, 45 ó 60 milímetros, aunque sobre todo uso las dos primeras”. ♡





Alfonsina Strada

A SUS PIES

En 1924 la italiana Alfonsina Strada se convirtió en la primera y única mujer en correr y terminar el Giro de Italia. Su hazaña, deportiva y social, se admira ahora tras muchas décadas perdida en el olvido.

por Nacho Segurado

“Desafió la moral de su tiempo, que consideraba un escándalo que una mujer pedaleara”

Con 13 años ganó su primera carrera y, como premio, obtuvo un cerdo vivo que debió hacer las delicias de su familia, modestos campesinos de un pueblo de la Italia central. Veinte años después se convirtió en la primera y única mujer en correr y terminar un Giro: nadie recordaría hoy la edición de 1924 de la gran carrera italiana si no fuera por Alfonsina Strada y su gesta.

¿Gesta? Sí, no sólo por su descaro pionero, sino por la dureza en sí de la prueba. 3.600 kilómetros a lomos de bicicletas de una sola marcha y por carreteras surcadas por cicatrices de guerra. De 90 participantes que tomaron la salida, sólo 30 llegaron a la meta de Milán. Strada, a pesar de ser descalificada tras una caída en las primeras etapas, también llegó. A 20 horas del primero, pero llegó. Culminaba así un empeño personal que se remontaba a su infancia y juventud. Y aunque no volvió a participar nunca en un Giro, siguió amando la bicicleta y el ciclismo hasta el final de su vida. “Alfonsina desafió la moral de su tiempo, que consideraba un escándalo que una mujer montara en bici”, afirma Daniele Cerrato, profesor de la Universidad de Sevilla. “Además, luchó por no conformarse con el destino obligado para muchas mujeres de su tiempo: ser madre, esposa y ama de casa”.

Con ironía

El 12 de enero de 1929 el periódico español republicano *El Luchador* entrevistó a Strada. Presentada como una estrella europea del deporte, la ciclista estaba en Alicante para participar en una carrera en el velódromo local, y recordaba sus inicios con ironía: “Mi afición al ciclismo

WeeRide

www.weeridespain.com

Enséñale el mundo a pedales



nació en 1912 al ver que, teniendo que trasladarme cotidianamente a un pueblecito, hacía sudar un poco a los ciclistas que venían conmigo”. Dotada de un físico rotundo y un cerebro cosido al sufrimiento, Strada destacó pronto como una virtuosa de las dos ruedas. Antes de su hazaña en el Giro ya había corrido carreras importantes, entre ellas dos Tour de Lombardía, aprovechando los vacíos legales de la época. En 1909 participó en el Gran Prix de San Petersburgo, donde recibió el saludo del zar Nicolás II y su esposa. Apodada ‘El demonio en vestido’, Strada siguió compitiendo espoleada por su primer marido, que lejos de disuadirla de su pasión la apoyó sin reservas: fue su entrenador y, como regalo de bodas, le entregó la bici con la que después correría el Giro y lograría el récord de la hora femenino imbatido durante 26 años.



En 1924 Strada tenía 33 años. El entonces director de *La Gazzetta dello Sport*, Emilio Colombo, intuyó la repercusión que podía tener la participación de una mujer en el Giro y no dudó en apoyarla económicamente. Alfonsina tuvo que quitar la ‘a’ de su nombre para masculinizarlo y no levantar ampollas entre organizadores y rivales, y aunque el ‘engaño’ se descubrió pronto el caudal de seguidores que arrastraba le permitió completar las doce etapas de forma oficiosa. “Tengo buenas piernas y el público de toda Italia me acoge con entusiasmo. No me arrepiento. He tenido amarguras, alguien me ha despellejado, pero estoy satisfecha y sé que he hecho lo mejor”, dijo nada más terminar la prueba. “La participación en el Giro le dio fama”, asegura Cerrato, “pero el mundo del deporte masculino no se aprovechó de ella. Ninguna mujer ha vuelto a competir con hombres en el Giro porque, desde entonces, se prohibió su participación. Tras esa excepción el ciclismo y el deporte en general volvieron a ser cosa de hombres”.

Fetichismo emancipador

Durante los últimos años su figura está siendo rescatada del injusto olvido que sobrevino a su muerte, en 1959, a los 68 años. Tras dejar el ciclismo de competición abrió una tienda de bicicletas en Milán con su segundo marido, un esprinter retirado, y unos años después Strada falleció en un accidente de moto. Su gesta permaneció enterrada durante décadas, hasta ser reivindicada como fetichismo cultural y emancipador. El grupo italiano Têtes de Bois le dedicó una canción en 2010 y, ese mismo año, se estrenó una obra de teatro sobre su vida. También el ciclismo le ha rendido honores: en 2014, 90 años después de su participación, el Giro le hizo un homenaje en carrera: “Alfonsina arriverà comunque vada”. Alfonsina llegará, pase lo que pase. 🍷

Anúnciate en

Ciclosfera 

publicidad@ciclosfera.com



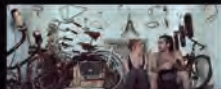
TIENDA TALLER

CHEBICLES

VALENCIA CALLE IBIZA 6



BIKE ART & RENTAL



EL CICLO BICYCLE CONCEPT STORE
Carrer Nou de Sant Francesc 17
08002 Barcelona
www.elciclobcn.com
www.facebook.com/RCicloBcn

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

MAJADAHONDA
C/ SAN JOAQUÍN 9
28220 MAJADAHONDA
Tel: 91 634 17 88

¡Mucho más que tu tienda de bicis!



vander Bike

Barcelona

PUNTO DE VENTA OFICIAL DE

Venta y reparación
C/ Berlín 6, 08014
Tel. 93 330 25 69
<http://vanderbike.com>

Síguenos en   



BROMPTON

megamo

BICICLETAS
TALLER



COMPLEMENTOS
LIBROS

GRIPP

WWW.GRIPP.CC



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

SEGUROS CATALANA OCCIDENTE

Seguros para CICLISTAS
y BICICLETAS.

Francisco Javier Goya Olivera
Agente de seguros exclusivo
nº reg. C046850456389R
fj.goya@agentes.catalanaoccidente.com

Paseo de la Castellana, 4 - 3ª Planta
28046 Madrid

Tel: 91 566 12 70 | Móvil: 638 134 481

 **Catalana
Occidente**
Seguros



GENESIS

ridgeback

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

RUMBLE BIKES

.com

932 070 909

INFO@RUMBLEBIKES.COM
C/GRAN DE SANT ANDREU 35
08035 BARCELONA



Foto: Biciclán

PALABRA DE CICLISTA

La radio es un medio perfecto para transmitir pasiones, y la bici no podía mantenerse al margen: viajamos por el mundo para difundir programas de temática ciclista.

por Dani Cabezas

Suena la sintonía. Una mano se levanta al otro lado del cristal durante unos segundos. Arranca el programa y, al instante, se hace la magia. Miles de personas conectan de una manera única con quien les habla al otro lado del transistor o, quizá, del teléfono o el ordenador. Una conexión que nada tiene que ver con la que se produce en otros medios como la televisión porque, a pesar de que muchos vaticinaron que la radio moriría, sobrevivió. Y lo sigue haciendo hoy, más que nunca, quizá porque su naturaleza, su lenguaje y su función social son incomparables a los de ningún otro medio.

Impacto

“En la cabina a veces uno se siente solo y cree que habla para la familia y los amigos”, reconocen María y Zopi, del programa mexicano *Biciclán Radio*. “Pero cuando te llega la retroalimentación de las redes sociales para felicitarte por los temas abordados, cuando te paran en la calle para decirte que gracias al programa decidieron empezar a utilizar la bici o, incluso, al alcanzarte el enojo de los automovilistas que no quieren perder sus privilegios es cuando te das cuenta del impacto que tiene lo que haces”.

Biciclán nació en julio de 2011 con un objetivo: impulsar el uso de la bici como medio de transporte en Ciudad de México. “No teníamos referencias. Nunca habíamos escuchado un programa de ciclismo. Hasta

entonces habíamos hecho sólo programas musicales, así que empezamos a experimentar mezclando pasiones: ciclismo, periodismo de investigación, temas sociales, culturales, urbanismo, ecología y, por supuesto, rock”, explican. Con el tiempo, se dieron cuenta de lo mucho que daba de sí la bici. “Nos ofrece la posibilidad de abordar todo tipo de asuntos. No podemos dar la espalda a la realidad social de nuestro país, que pasa por un momento complejo. Hay que abordar las luchas contra la violencia (hacia ciclistas, peatones, y los ciudadanos en general), la defensa de los derechos de los sectores excluidos, la recuperación de la ciudad como un lugar para la paz y la convivencia o las movilizaciones contra la privatización del espacio público”, apuntan María y Zopi.

Esa vocación de mejorar la ciudad en la que vivimos fue la que llevó al argentino Leo Spinetta a hacer algo similar en Buenos Aires con *Bicivilizados*, espacio radiofónico nacido del blog del mismo nombre. “Es un programa sobre bicicletas, pero también a favor del transporte y el espacio públicos pensados para los actores de tránsito, y no como un medio separado del resto”, cuenta a *Ciclosfera*. *Bicivilizados* tiene una estructura clara: “Proponemos un tema. Por ejemplo: ¿Cuánto respetan los ciclistas las normas de tránsito? Lo tratamos con información y datos y nuestros oyentes opinan sobre ello. Realizamos entrevistas y pasamos todo tipo de música. También ofrecemos consejos, desmontamos mitos instalados e intentamos, en general, generar debates interesantes que sumen y nos ayuden a crecer”.

En Madrid, la Cadena Ser es una de las pocas radios generalistas que apuestan por una sección dedicada exclusivamente al ciclismo urbano. En concreto, en el programa *A vivir Madrid*, que dirige la periodista Puri Beltrán. “Desde hace tiempo, la ciudad tiene hambre de bici”, cuenta Beltrán. “Esa demanda se vio materializada con la llegada de BiciMad: a pesar del pésimo funcionamiento del sistema, implantó una forma de ser”. Para Beltrán, “una ciudad con bicis es una ciudad viva, en movimiento y cambiante. Esa mentalidad tenía que estar presente en un programa como el nuestro”.

Los oyentes también lo estiman así: el tramo dedicado a las bicicletas en *A Vivir Madrid* despierta especial interés, como todo lo relacionado con la movilidad. Casi todo ello tiene cabida en el programa, “desde las cuestiones más prácticas de circulación hasta la curiosidad por cuántas cosas se pueden hacer con la bici en Madrid”, cuenta Beltrán. “Por ejemplo, hace poco entrevistamos a una pareja de más de 60 años que decidieron aprender juntos a montar en bici en una escuela. Nunca es tarde para sumar, y la bici siempre suma. Conduciendo una bici siempre hay horizonte”, sentencia la periodista.



KIDS ON WHEELS

BICICLETAS Y MOVILIDAD URBANA PARA NIÑAS Y NIÑOS

PATINETES, CASCOS Y MÁS ACCESORIOS

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
Barcelona

www.kidsonwheels.es



DeQue Bikes
TALLER DE BICICLETAS

AVENIDA VICENTE BLASCO IBÁÑEZ 15
46920 MISLATA, VALENCIA
T. 960 05 31 66
DEQUEBIKES@HOTMAIL.COM
WWW.DEQUEBIKES.ES




espaibici

PASIÓN por la movilidad humana

BROMPTON PASADIS MOULSON GURU

BROOKS SINCE 1866 LEZYNE Engineered Design KNOED

C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona
Tel. 93 532 3 14 3 > e-mail: botiga@espaibici.com
www.espaibici.com



Foto: Jesús Blanquiño



Foto: Darwinians Radio Bike

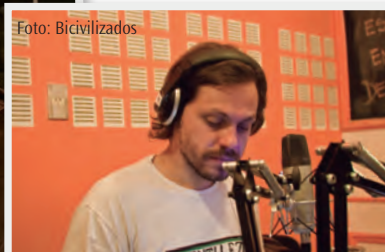


Foto: Bicivilizados

Pedalear las ondas

No muy lejos de los estudios centrales de la Cadena Ser, en el barrio de Hortaleza, se encuentra *Darwinians Radio Bike*. Un amplio y luminoso loft en el que, en septiembre de 2015, Iñaki Junquera fundó una emisora dedicada única y exclusivamente a las bicicletas. Lo hizo partiendo de la empresa Darwinians Design, centrada en el diseño de vehículos inspirados en la mecánica de una bicicleta. “Nos dimos cuenta de que teníamos muchas cosas que contar”, explica Junquera, “y de que el mundo de la movilidad sostenible necesita soluciones: no podemos quejarnos todo el día de que la gente vaya a comprar el pan en un Porsche, hay que hacer cosas. Queríamos contar no sólo las que hacemos nosotros sino, sobre todo, lo que también están haciendo los demás”.

El primer campo de pruebas fue la pasada feria Unibike. “Montamos un estudio de radio en un stand y emitimos 16 horas de radio, con más de 120 entrevistas a gente de todo el sector”, recuerda Junquera. De ahí surgió el programa *11 Tubos*, el buque insignia de la emisora. “Se trata de un magacín que ha crecido mucho en muy pocos meses”. Quizá, por su vocación global: el 20% de su audiencia está en Latinoamérica.

Para Junquera, Internet no es el futuro de la radio, sino el presente. “En un principio nos planteamos alquilar una frecuencia en la FM, pero nos dimos cuenta de que no tenía sentido: el mundo de la radio ya es online, y creo que las radios generalistas son conscientes de que tienen un problema. Internet permite llegar mucho más allá por mucho menos dinero”. En ese afán de llegar lejos, también destaca la necesidad de no hablar única y exclusivamente de bicicletas. “No queremos convertirnos en un medio endogámico”, explica. “A los ciclistas también le gustan otras cosas: cine, música, teatro... Por eso en la emisora tienen cabida otro tipo de programas. Queremos crear una radio en la que todos los ciclistas se sientan cómodos”. 📍



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

albergue cicloturista

EL SALTO

apertura 2016



Taller de bicis, alquiler, venta
Rutas por la comarca
Camino de Santiago



EL SALTO.es

**DEPORTES
Y ENTRETENIMIENTO**

TIENDA, TALLER Y ALQUILER
DE BICICLETAS



Cádiz, 1. Almería - Carboneras

675 610 792 • 950 888 115

pjbikeshop@gmail.com

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...



mundoraintxe

Calle Nueva 121 - 31001 Pamplona - 948 213033

www.mundoraintxe.com

Especialistas en Brompton
www.capproblema.com



CAPROBLEMA
BROMPTON Barcelona

Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com

**BICI
CON
ALAS**
ALL FOR RIDE

**TALLER
ESPECIALIZADO**

Av. Pablo Iglesias 48

91 189 53 77

www.biciconalas.com

Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com



EL JUSTICIERO DE LA CALZADA

Se hace llamar Peatónito, defiende a los peatones del abuso de los automovilistas en México DF y hemos hablado con él.

por Dani Cabezas



Si paseas o pedaleas por México DF, es posible que te cruces con él. Y si conduces un coche, quizá veas cómo te obliga a parar en un paso de cebra para ayudar a cruzar a una anciana. Y lo harás. Nada más darte de bruce con sus músculos y su intimidante máscara de luchador, lo harás.

Peatónito se ha convertido en un ídolo local de la capital mexicana. Un auténtico héroe que dedica su tiempo libre a defender a los más débiles frente a los abusos del vehículo privado, en una ciudad con un elevado y preocupante índice de atropellos. Pero, ¿quién es Peatónito? “Soy un joven harto de que los coches no respeten al peatón, y harto de que en México DF muera un peatón al día”, cuenta a *Ciclosfera* sin desvelar su identidad. “Al principio nadie sabía quién era. Luego se enteraron colegas de trabajo y amigos, y más tarde algunos medios de comunicación consiguieron descubrirme. Sigo intentando ocultarme, pero es complicado”, reconoce.

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON **BROOKS**
ORBEA **DAHON**
Gudereit **SURLY**
KLICKfix **ORTLIEB**
vsl fahrradmanufaktur*

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com

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

Mi Bike Rio

Telf: www.mibikerio.com
 91394652

Madrid

- Polo Bike
- Johnny Loco
- Route 66
- Alpina / Anita
- Biclásica
- 4ever

Metro:
 Príncipe Pío

RE-CYCLING

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

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



somosrecycling@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es

Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com



LA LUNA

shipping

transporte internacional



www.laluna.coop

BIKE GRÀCIA




Terol 30 • 08012 Barcelona
 ☎ 932 130 255
 ☎ 932 100 659
info@bikegracia.com
www.bikegracia.com



KRN

KRNBikes.com

Bicio URBANO

Venta, reparación y alquiler.

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

Tienda Online:
www.biciourbano.com

mobēo.es

LA BIKE MANAGER

Vive 24 horas con la bici de tus sueños

BROMPTON **FLUFI** **Mikadra** **GHIMORI**

Alquiler para pruebas relevantes
 Las mejores bicis urbanas
 Lo pagado se reembolsa con la compra

 **+34 911 138 019**

Matadero, Loc. Bicis - Pº de la Chopera 14 - 28045, Madrid

Broma solemne

Todo empezó hace tres años como “una broma para llevar el activismo a un terreno más divertido e ilustrativo”, recuerda, pero ahora aquella broma rebosa solemnidad. “Este joven decidió salir a la calle enmascarado para hacer justicia”, proclama, y para hacer justicia nada como la lucha libre. “Es un espectáculo con el que todos crecimos en México. Sabemos que es actuado, pero nos encanta ver al bien y el mal luchar con unas acrobacias que son dignas de los Juegos Olímpicos. Es nuestra identidad. La máscara representa la justicia, una idea que es de todos y de nadie en particular”.



Al fundarse la máscara, las respuestas son variadas. “El 90% de los conductores reaccionan bien”, cuenta, “y aunque el resto se muestra estresado o de mal humor nunca empleo la violencia”. Respecto a los peatones, la respuesta está dividida. “La mitad se muestra indiferente ante mi presencia, pero la otra mitad agradece mucho tener a alguien que los proteja”, explica.

Si algo tiene claro Peatónito es que no le gusta que le cuelguen el cartel de superhéroe. “No soy un superhéroe, sino un luchador social porque todos somos peatones. Niños, personas con discapacidad, ancianos, mamás y papás, jóvenes... Ninguno debemos vivir bajo el constante estrés de ser atropellados. Todos somos Peatónito”. ♡



FABRICADO EN ACERO – CONSTRUIDO CON PASION



Eduard K. lleva trabajando como
artesano en ABUS desde 1991

**ABUS BORDO CENTIUM –
ESLABONES FABRICADOS A MANO EN ACERO
FORJADO CON METICULOSA PRECISIÓN.
DEDICACIÓN PURA EN CADA DETALLE**

 **MADE IN GERMANY**



ABUS
Security Tech Germany



Foto: Volvo

LA PRÓXIMA FRONTERA

Bicicletas más ligeras. Más aerodinámicas. Más rápidas. Pero también más conectadas: tecnología y ciclismo van de la mano, y pronto bajaremos y subiremos información a Internet tanto para batir nuestras marcas como para ir a comprar el pan.

por Max Boraita

El ciclismo crece, las bicicletas están por todas partes y eso nos lleva a encontrarlas en lugares que, antes, eran inimaginables. Por ejemplo, cada vez están más presentes en el CES, la feria electrónica más famosa del mundo y que cada año se celebra en Las Vegas. Antes coto privado de tecnologías futuristas y avances tecnológicos, ahora es el escenario ideal para mostrar gafas ciclistas inteligentes o bicicletas conectadas.

Fue allí donde, hace tres meses, Garmin presentó Varia Vision, un dispositivo que proyecta información en las gafas del ciclista. Sin desviar la mirada de la carretera y a través de un sistema conectado a su teléfono móvil y a una centralita Garmin, el ciclista puede saber la distancia recorrida, su velocidad media o, casi más importante, cuándo debe girar para llegar a su destino o de quién procede la llamada que

le entra en el teléfono. El sistema, ya disponible, cuesta 399 euros y es otro gesto de Garmin hacia un sector cada vez más numeroso y hambriento de conectividad. “Tenemos un radar de visión trasera que avisa de la presencia trasera de coches”, explica Nicolás Gálvez, product manager de Fitness y Outdoor de la compañía, “y luces inteligentes que extraen datos para ajustar la posición e intensidad de la luz. El Varia Vision es una prueba, pero también una apuesta por la seguridad del ciclista, al que facilita la vida y hace la carretera más segura”.

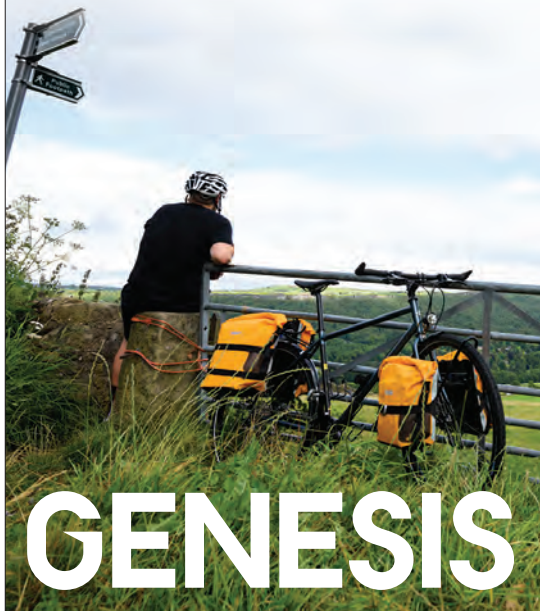
Todo integrado

A diferencia del running, donde el usuario suele estar más preocupado por la acumulación e interpretación de datos, para el ciclista es importante tanto reforzar la seguridad como llegar de forma eficaz a su destino. Por eso en el futuro se popularizarán bicicletas como la Vanhawks Valour, lanzada en *Kickstarter* y capaz de recaudar en unas semanas más de 800.000 dólares, cuando sólo precisaba 100.000 para hacerse realidad. La Valour es a simple vista una bicicleta normal, pero cuenta con un sistema electrónico que detecta vehículos en el ángulo muerto trasero, emite señales si es robada o nos indica, a través de luces en el manillar, hacia donde dirigirnos. Y no es la única: la Cerevo Orbitrec permite compartir información en Internet sobre dificultades como baches en la calzada, lo que genera una red de información que, por ejemplo, nos avisa al llegar a una zona conflictiva y hasta envía un mensaje telefónico automático si tenemos una caída.

“La electrónica es un fenómeno todavía reciente”, explica Pepo Béjar, responsable de la web y B2B de Specialized, “pero nos permite ver cómo cosas que hasta hace poco eran ciencia-ficción ya se han hecho realidad”. En su opinión, es muy factible que en un futuro próximo “las bicicletas tengan un localizador integrado e independiente, además de cada vez más opciones para compartir información en la nube o, incluso, para conocer el estado mecánico de la máquina”. De momento Specialized ofrece una app telefónica, llamada Mission Control, para



RUMBLE
BIKES
.com



GENESIS



TOUR DE FER
A partir de 1260€

gestionar sus modelos eléctricos. “Logramos que la bicicleta funcione de forma inteligente”, cuenta Béjar, “adaptándose a nuestros gustos y necesidades. Podemos por ejemplo configurar que la entrega de potencia sea más o menos brusca, o que el sistema dosifique la batería disponible adaptándose a la ruta a realizar”.

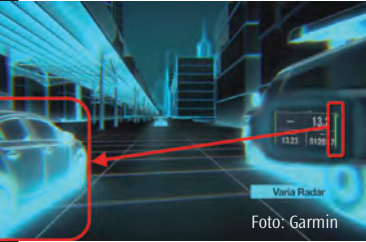


Foto: Garmin

“La conectividad es necesaria, pero el trabajo de fondo hay que hacerlo en los humanos, no en las máquinas”

El interés de las marcas es obvio: Canyon, por ejemplo, mostró hace año y medio su prototipo Projekt MRSC Connected, que además de un sistema que ajusta en tiempo real y de forma automática la amortiguación de la bicicleta o la posición del manillar incorporaba, en colaboración con Deutsche Telekom, la llamada ‘On-Board Unit’. Hablamos de una centralita electrónica que avisa a usuario y fabricante de qué piezas se han desgastado y deben cambiarse, realiza llamadas de emergencia en caso de accidente o integra un GPS en el cuadro que, además de recoger y compartir datos del recorrido, permite localizar la bicicleta en caso de robo.

En la red

La conectividad, incluso, excede a la propia bicicleta para integrarla en un sistema con más actores: el tráfico. Algunas marcas de automóviles aseguran estar explorando la forma de comunicar a los diferentes vehículos y, lo que es más importante, así prevenir accidentes. Volvo, junto al fabricante de accesorios deportivos POC y y la empresa de telecomunicaciones Ericsson, ha mostrado en el ya mencionado CES y en el Mobile World Congress de Barcelona un sistema que corre sobre Strava y alerta a automovilistas y ciclistas sobre posibles colisiones. El CIO de Volvo Cars, Klas Bendrik, lo explica así: “Los sistemas basados en la información del tráfico en la nube permiten añadir una capa adicional de seguridad, y ayudarán a reducir la incidencia de los ángulos muertos”.



Foto: Strava

Los suecos no son los únicos: los británicos Jaguar y Land Rover trabajan en el llamado ‘Bike Sense’, que incorpora sensores en torno al vehículo capaces de localizar a ciclistas y que disparan alarmas luminosas y sonoras en el interior del coche para prevenir al conductor en un giro o evitar abrir una puerta. “Proyectos de este tipo son necesarios y están muy bien”, cuenta desde Garmin Gálvez, “pero lo que tenemos que cambiar son, sobre todo, las mentes. El que se compre un Jaguar no lo hará por tener un detector de ciclistas, sino porque le gustan los coches potentes y rápidos. El trabajo de fondo hay que hacerlo en el ser humano, no en las máquinas. Lo importante es la sensibilización: un radar puede salvar una vida, pero no todas”.

CONSIGUE GRATIS Ciclosfera



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

Eco-logica
C/ del Cantábrico, 2 - B.dcha.
981 904 040

ALMERÍA

PJ Bikes
C/ Cádiz, 1
Carboneras
950 888 115

BARCELONA

Bike Gracia
C/ Terol 30
932 13 02 55

Cap Problema

Plaza Traginers, 3
info@capproblema.com

El Ciclo

C/ Nou de Sant Francesc, 17
08002 Barcelona
662 28 87 51
www.elciclobcn.com

Espaibici

Carrer del Bruc, 63
935 32 31 43
www.espaibici.com

I'm Bikes

Calle Maspons, 12. Bajo
imbikes.com
934158701

El Ciclo

C/ Nou de Sant Francesc, 17
08002 Barcelona
662 28 87 51
www.elciclobcn.com

Kids on Wheels

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
930 21 96 51
www.kidsonwheels.es

Vanderbike

Berlin, 6
933 30 25 69

BURGOS

Carabás
Carmen, 2
947 207 089

El Salto

Camino extramuros sur s/n
(Belorado)
669415639

CÓRDOBA

Recycling Córdoba
Avda. del Aeropuerto, 19
957 083 876

GUIPÚZCOA

Bizipoza
C/ Carquizano Kalea, 9
San Sebastián
943 243 667

GIJÓN

Eco-logica
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

De la Riva

Cochabamba, 13,
914 58 89 54
restaurantedelariva.com

El Inglés

C/ Ave María, 3
910 180 580
elingles.com

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

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 Rio

C/ de Aniceto Marinas, 26
911 39 46 52

Mobeo

Paseo de la Chopera, 14
911 13 80 19
www.mobeo.es

Recycling Madrid

Ronda de Toledo, 18
910 021 579

Recycling Alcorcón

Valladolid, 1 (Alcorcón)
917 826 499

Recycling Getafe

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

Recycling Majadahonda

Santa María de la Cabeza
(Majadahonda)
916 399 632

Recycling Móstoles

C/ Andrés Torrejón, 2
910 816 974

Recycling Parla

C/ Real, 4 (Parla)
910 820 365

Recycling

S.Sebastián de los Reyes
C/ Infantas,3
609 941 134

Villabikess

C/ Ambrosio Vallejo, 19
622 594 208

MÁLAGA

El Último Mono
Santa María, 9
951 39 29 76

MURCIA

Bicio Urbano
C/ Mariano Vergara, 11
868 07 85 20

NAVARRA

Mundoraintxe

C/ Nueva, 121
Pamplona
948 213 033

VALENCIA

Chebici

C/ Ibiza, 6

De qué Bikes

Avda. Vicente Blasco
Ibañez, 15
960 05 31 66
www.dequebikes.es

VALLADOLID

Recycling Valladolid

Paseo del Hospital Militar, 1
983 104 728

ZARAGOZA

Recicleta

Calle Asalto, 69
976 295 800



...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
• SEGOVIA • SEVILLA •
SORIA • TARRAGONA •
SANTA CRUZ DE TENERIFE
• TERUEL • TOLEDO •
VALENCIA • VALLADOLID
• VIZCAYA • ZAMORA •
ZARAGOZA

Encuentra tu distribuidor más cercano en:

www.ciclosfera.com

¡Ciclosferízate!

¿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



[LAS OREJAS COMO RUEDAS]

Ya no se niega la calidad de una película o un libro sólo por ser “para niños”, pero elogiar a un grupo de música infantil sigue siendo sospechoso. Sin embargo Petit Pop enamora a las familias con buenas canciones, mucho humor y, desde ahora, proclamas ciclistas.

por Rafa Vidiella
fotos Nacho Iglesias

Cuidado. Si tienes hijos pequeños no dejes entrar su música en casa, porque no saldrán de allí ni de tu cabeza. Hablamos de Petit Pop, grupo infantil cuyo último disco hace un llamamiento directo y ciclista a los niños: *Vámonos en bici*.

“Las bicis están presentes en nuestras vidas desde que somos muy pequeños”, cuenta Pedro Vigil, uno de los cuatro miembros de la banda. “Primero es el correpasillos, luego los ruedines y después, en cuanto puedes, el salir la calle y descubrir en bici la libertad. Casi todos los niños tienen la suya, y muy pronto compiten y juegan con ellas”.

Cova de Silva, Lara González y Mar Álvarez son las otras tres patas de un grupo nacido en 2010 y con cuatro LP’s en su haber. “La de Mar es el estereotipo de familia ciclista comprometida”, explica Vigil. “Y al resto... Nos gustaría. Pero en el desastre urbanístico creado en Gijón

en los años sesenta nadie pensó en que la bicicleta fuera primordial, y ahora está tan mal diseñada que resulta casi utópico. Lara tampoco lo tiene fácil: vive en Oviedo, que está llena de cuestas y vacía de carriles bici”.

Padres y madres del Xixón Sound

El nombre de canciones como *Magia Potagia*, *Soy un roñica* o *Mamitis aguda* dejan claro al público al que se dirigen, pero lo que muchos padres no saben es que sus autores son los mismos que, hace 20 años, firmaron himnos de rebeldía alternativa con bandas asturianas como Penélope Trip, Nosotrāsh, Undershakers o Pauline en La Playa. “La vida da muchas vueltas”, reconoce el ahora conocido como ‘Sr. Gafo-tas’, “y el tiempo te permite emprender proyectos muy distintos. Has vivido ya tanto que llega el momento de disfrutar, de hacer música sin más motivo que, en nuestro caso, el de compartir algo más con tus hijos. Hasta que de pronto descubres que, con esa música, has tocado una tecla que te conecta con mucha gente”. ¿Es, entonces, más fácil ahora que entonces? “Es distinto. Ahora hay menos presión y más naturalidad: empecé con 17 años, y entonces firmar con una multinacional disparaba tus expectativas y las exigencias de otros, mientras que ahora sólo busco divertirme y desarrollar ideas”.

Última pregunta: además de en Petit Pop, ¿dónde encontrar buena música para compartir con los hijos? “Como pasa con todo”, explica Vígil, “lo más interesante nunca está en la superficie. Bandas como la nuestra son una buena llave para abrir otras puertas: si a los niños les gusta una canción como nuestro *Patu Pachu* explícales que eso es rock n’ roll, y que antes existía Johnny Cash o un rey que se llamaba Elvis Presley. Y si no, claro, recurre a los Beatles: es un tópico, pero abarcan tanta variedad de estilos, tanta música concentrada en tan poco tiempo, que siempre son irresistibles”.





Foto: Steven Jenkins

[ASIGNATURA APROBADA]

Cursos y asociaciones que te ayudan a montar en bici. A recuperar la confianza perdida por una caída. A ser autónomo sobre las dos ruedas y manejarte por tu ciudad.

por Nacho Segurado

“Nunca es tarde para aprender”

Cuando Encarna Aceituno (Jaén, 1965) era pequeña no tenía bici, por lo que hasta los quince años no se propuso aprender. Fue con la bicicleta de su hermano y su padre de maestro, pero una caída fuerte le destrozó la rodilla y, por supuesto, le quitó las ganas. Hace unos años su marido trató de enseñarla, pero se volvió a caer. Aun así, insistió y lo ha logrado: “Nunca es tarde para aprender”, asegura. “Ahora que mis hijos son mayores y tengo más tiempo, es lo que he hecho. Primero fue nadar, y ahora ha sido la bicicleta”.

Una inoportuna caída en la infancia, padres que enseñaban a los hijos pero no a las hijas o familias que, por razones económicas, no pudieron o pueden permitirse una. Según el último Barómetro de la Bicicleta, publicado por la Dirección General de Tráfico (DGT), hay un 11,8% de españoles que no sabe ir en bicicleta... o mejor dicho, que todavía no saben. Porque la oferta de biciescuelas en las medianas y grandes ciudades, impulsada por la fiebre del ciclismo urbano y deportivo, ha crecido mucho en los últimos años, y por menos de cincuenta euros y en un puñado de sesiones cualquiera puede subirse a un sillín y recuperar el tiempo perdido.

Razones culturales

“La reacción de la gente cuando aprende es exclamar... ¡Por qué no lo habré hecho antes!”. Eso cuenta Isabel Porras, monitorea y miembro de la cooperativa Santa Clea. Porras ha enseñado a montar a más de 150 personas en Sevilla, la mayoría mujeres. Una constante que se repite en la mayoría de talleres que enseñan a adultos a perderle el miedo a la bici.

Hay una razón estadística: entre las mujeres de mediana edad y las personas de más de 70 años, el porcentaje de los que no saben ir en bici se incrementa notablemente. Las razones son, casi siempre, culturales: “El entorno familiar y social ha influido negativamente en muchas mujeres”, dice Porras.

Límites mentales, no físicos

“Los cursos para aprender a montar tienen algo de consultorio psicológico”, dice Álvaro Ventura, de Mobeo, que imparte talleres de aprendizaje y perfeccionamiento en El Matadero de Madrid. “Mucha gente viene con miedo a salir, a desplazarse por la ciudad”, asegura, “pero se lo quitamos y enseñamos a adquirir autonomía y confianza”. Para Juan Sarrión, de Rutas Pangea, empresa que también ofrece cursos tanto de niños como adultos, la clave está en “conseguir el equilibrio dinámico”. “En solo una mañana, cualquiera puede aprender a montar en bici”, afirma, “es cuestión de fortalecer su confianza, todo el mundo sale entusiasmado”.

No hay una incapacidad física en la mayoría de personas que no saben montar. “Los límites son sobre todo mentales”, cuenta Porras, que recuerda cómo enseñó a montar a una persona sorda. “El miedo paraliza y hay que eliminarlo progresivamente, pero se consigue”, afirma. “Algunas me dicen que intentaron aprender de niñas, pero que no lo lograron o nadie les prestó la atención y dedicación suficientes”. Los hombres, eso sí, son más reacios. “Sienten cierta vergüenza y complejo por no saber montar”, explica, “y esto se nota en los cursos: se apuntan menos”. Lo mismo ha percibido Juan, para quien “ellas son más activas y tienen menos miedo al qué dirán”. “Alrededor de un 75% de las personas que se apuntan a los talleres de Pangea son mujeres”, afirma. ♡

“Nunca aprendí por falta de paciencia y vergüenza”

Por tesón no será. Ana Castro (Sevilla, 1986) ha intentado tres veces aprender a montar en bicicleta. La primera, con 7 años, terminó en fiasco: su padre le enseñaba pero les robaron la bici y todo quedó en nada. De adolescente volvió a intentarlo, pero un par de caídas hicieron que cogiera miedo. La última vez, hace unos años... Y tampoco. Hasta que este año se propuso conseguirlo y acudió al taller de Santa Cleta. “Nunca aprendí por falta de paciencia y por vergüenza”, confiesa ahora que ya sabe montar. “Ahora soy más libre, hago deporte y encima no contamina”.



Basic Electric
1.099 €



Élite Plus
620 €



Élite Woman
425 €



E-Phantom Cardan 3v
1.099 €

VOGUEBIKES.ES

Distribuidores Oficiales para España

Una gran variedad de bicicletas eléctricas y convencionales, diseñadas pensando en la ergonomía, con componentes de alta calidad para perdurar en el tiempo y a un precio inmejorable.

931 26 83 59

hola@voguebikes.es



Con las manos en la grasa

Así se forman, viven y trabajan los mecánicos de bicicletas. Te invitamos a conocer de primera mano una profesión plagada de futuro.

Dani Cabezas

La bicicleta es una máquina simple. Y al mismo tiempo, y he ahí parte de su magia, sus engranajes, piezas y componentes encierran infinidad de secretos. Cualquiera puede aprender las nociones básicas para su mantenimiento, desde arreglar un pinchazo a ajustar los frenos, pero sólo unos pocos serían capaces de desmontarla hasta la última tuerca y volverla a montar con éxito. De conocer las particularidades de todos y cada uno de los tipos de bicicleta que existen y enfrentarse con decisión y pleno conocimiento a cualquier reto que cada caso pueda presentar. De rescatar la vieja montura de nuestro abuelo y volverla a poner a rodar desafiando al paso del tiempo. De seguir aprendiendo y disfrutando con cada nueva bicicleta que llega a sus manos. Los mecánicos, cirujanos y artistas al mismo tiempo, siempre han estado ahí, a la vuelta de la esquina, y afortunadamente, cada vez van a hacer más falta.

“Siempre he montado en bicicleta, desde muy pequeño: con poco más de un año me hice la primera brecha con mi triciclo de plástico. Mi madre dice que tomaba las curvas de casa demasiado rápido, y que era cuestión de tiempo que me hiciera daño”, recuerda entre risas José Alberto Guardañó. Es el responsable del taller de Mammoth, uno de los más importantes negocios de bicicletas de Madrid, con cuatro tiendas repartidas por la Comunidad. Aprendió en otra tienda legendaria de la capital, Calmera, donde llegó con sólo 16 años. “Me encantaban las bicis, pero de mecánica no tenía ni idea”, reconoce. “En casi tres años aprendí muchísimo y me enfrenté a todo tipo de bicicletas: plegables, urbanas, de carretera, de montaña”... Tres años después abandonó Calmera para aterrizar en Mammoth, donde lleva ya nueve años.

Cirujanos y artistas, los mecánicos siempre han estado ahí, y cada vez van a hacer más falta



Aunque hay quien lo hace de forma autodidacta, existen lugares donde obtener un título oficial de mecánico

Para Guardño, es posible llegar a ser un gran mecánico aprendiendo de manera autodidacta. Pero avisa: “Hay que trabajar con mucha cautela y mimo. Es cierto que estamos en la era de Internet y que a través de la Red puedes informarte de casi todo, pero informarse no siempre es suficiente. Hay cosas que se pueden romper y que jamás funcionarán como pensamos”.

Con garantías

Tutoriales de *YouTube* aparte, hay quien se pregunta si es posible estudiar un título oficial para ser mecánico de bicicletas y, sobre todo, dónde hacerlo. La respuesta es sí, y uno de los lugares, la Escuela de Mecánicos de Bicicleta (EMEB) de Barcelona. Víctor Fernández, su responsable, incide en la importancia de una formación como la que imparte su centro. “Es garantía de calidad para todos: para el usuario, porque la bicicleta funcionará en óptimas condiciones; para el mecánico, porque su negocio prosperará satisfactoriamente, y para los fabricantes, porque si los mecánicos realizan bien su trabajo, la máquina no volverá a fallar y el cliente estará contento”, apunta. “Por otro lado, las bicicletas cada vez tiene más sistemas y tecnologías que requieren de una formación para saberlas montar, ajustar y reparar”, subraya.

La EMEB ofrece cursos de toda índole: mecánica fixed gear, construcción de ruedas, biomecánica, suspensiones... Un universo en el que la varie-

dad también se da entre los alumnos. “El perfil es muy variado debido a la propia estructuración de los cursos. En Mecánica Nivel 1 y 2 es un perfil más de usuario, mientras que en el nivel 3 es más profesional: personas que quieren trabajar como mecánicos de bicicletas o emprendedores que deciden abrir una tienda o taller. Pero también tenemos mecánicos en activo que quieren reciclarse o aprender sobre temas en los que hasta ahora no había opción de formarse”, explica.

En opinión de Víctor, ese reciclaje y afán de aprendizaje constante es la clave para seguir siendo un buen mecánico con el paso de los años. “Los mecánicos en activo tienden a pensar que ya lo saben todo, pero esta profesión ha cambiado mucho”, explica. Respecto a los que tienen en la cabeza llegar a dedicarse a esta profesión y creen que pueden conseguirlo exclusivamente a base de ensayo-error, avisa: “Nunca podrás llegar a ser un buen profesional de la mecánica si no te formas con profesionales. Eso es así en cualquier profesión y en cualquier lugar del mundo”, apunta. Y lanza una pregunta al aire: “¿Llevarías tu coche a alguien que ha aprendido a reparar coches por Internet? Debemos profesionalizar el sector, y eso empieza por la formación”, sentencia.



Si eres de los que tienen la bici abandonada en el balcón...



Buscas cambiar de bici para probar otros estilos...



Ocupando sitio en el trastero o el garaje desde hace años...



Tu bici actual no te convence al cien por cien...



Tienes alguna bici que ya se te ha quedado pequeña...



O simplemente ya no sabe qué hacer con ella...



Ven a conocernos, **nosotros compramos tu bici !!!** *

COMPRA-VENTA DE BICIS / MÁXIMA TASACIÓN
TODA CLASE DE BICIS / PAGO EN EFECTIVO

Madrid , Parla , Getafe , Majadahonda , Alcorcón , Móstoles , San Sebastián de los Reyes, Valladolid , Córdoba y Barcelona. *Consultar condiciones en la nuestra web

www.somosrecycling.es



RE-CYCLING

5 claves para ser un buen mecánico

Héctor Muñoz, de Manual Artwork (Madrid), nos cuenta los cinco principios de cualquier buen mecánico.

SABER ESCUCHAR

No abunda. Para conocer las necesidades del cliente es esencial comprender qué necesita y qué se adapta mejor antes de sugerir cambios o mejoras en el conjunto.

HUMILDAD

No todo el mundo valora su bicicleta igual: entiende qué es para esa persona su bicicleta y sabrás qué puedes aportarle.

SINCERIDAD

Si un trabajo no es lo suficientemente rentable o no te motiva recházalo antes que aceptarlo a regañadientes y quejarte luego. Tus clientes lo agradecerán y te sentirás mucho mejor contigo mismo.

PLURALIDAD

Ofrece varias soluciones para que la persona pueda elegir a su gusto. A nadie nos gusta que nos miren con cara de “vaya cacharro, qué hace aquí” ni nos lo comparen con ese último modelo.

PASIÓN

Disfruta y ama lo que haces de forma sincera. Si te quieres hacer de oro búscate otro oficio. Hoy en día todos somos sustituíbles y prescindibles: entrégate y cuida lo que haces para que tu trabajo sea tu marca de identidad.



Para dicha formación, Héctor Sanz optó por irse al extranjero. Concretamente a Londres, donde se convirtió en experto en Brompton. Las ple-gables ‘made in England’ por excelencia son el eje central sobre el que gira su trabajo en El Inglés, el negocio que ha abierto en el madrileño y castizo barrio de Lavapiés. “Me siento muy afortunado de haberme formado en Inglaterra”, cuenta a *Ciclosfera*. “Hay una gran diferencia entre un país y otro en la manera de trabajar y entender la mecánica de bicicletas: Londres es de primera división, mientras que en España aún es muy de aficionados”, apunta.

Amor por la bici

A día de hoy, Sanz se confiesa un enamorado de su profesión. “¿Lo que más me gusta de ser mecánico? La satisfacción de volver a hacer funcionar cosas que ya no servían para lo que fueron creadas. Salvando las distancias, debe parecido a lo que siente un buen médico”, apunta. “También es muy gratificante el entusiasmo que transmiten los clientes de este sector: no es lo mismo la energía de alguien que entra a un banco que la de una persona que quiere comprar una bicicleta. Sacan una luz interior que parece venir de los veranos de su infancia, y eso provoca que se creen vínculos fantásticos”.

Entre tanto optimismo, casi cuesta pensar en algo negativo en este trabajo. “Quizá lo peor ha sido trabajar para terceros, dueños de tiendas que no valoran el servicio de taller, normalmente por desconocimiento, y que creen que con cuatro llaves inglesas y horarios súper ajustados para reducir costes van a poder dar un servicio de calidad a sus clientes. He trabajado en tiendas en las que yo tenía que llevar mis propias herramientas para poder terminar ciertos trabajos. Eso no es serio”.

Más allá del siempre necesario mecánico que nos saque de un apuro en un momento dado, hay quien va más allá y fabrica sus propias bicicletas de manera completamente artesanal. Es el caso de Tomás Mafé, dueño de Bicitaller Rusaffa, en Valencia, donde da forma a hermosas bicicletas personalizadas. “Es mucho más satisfactorio que trabajar con marcas”, asegura. “Aquí diseñamos, hacemos pruebas y fabricamos. Ya no somos dependientes de nadie: creamos bicis con nuestras ideas y eso le transmitimos al cliente”.

Con 45 años de experiencia en el sector, Mafé reconoce que la satisfacción del ‘hazlo tú mismo’ tiene un reverso: “Desgraciadamente, tenemos que vender nuestras bicicletas a un precio más bajo de lo que realmente cuesta una bici artesanal”, explica. “No se vive bien de un negocio como este: hacen falta más ventas y siempre estamos al límite”. Pese a ello, se palpa un optimismo basado en su amor incondicional a la bicicleta. “Todo el que tiene una de nuestras bicicletas está muy contento con ella, porque es su bici: diseñada y fabricada para él o para ella. Nos gusta mucho el camino que hemos tomado: es la culminación de aplicar todo lo aprendido hasta ahora a cualquier fantasía en forma de bicicleta”.

Los artesanos se mueven entre el amor incondicional a la bici y la dificultad de sacar adelante su negocio

EL HOSTELERO QUE AMABA LA BICICLETA

Pepe de la Riva, dueño del restaurante que lleva su nombre, en Madrid, ha hecho de su pasión por la bici el centro de su negocio.



De la Riva
Cochabamba, 13 (Madrid)
914 58 89 54
www.restaurantedelariva.com

“Que lo sepan todos los lectores de *Ciclosfera*: si vienen en bici a De la Riva les invito a una cerveza”. La promesa queda ahí. José Antonio de la Riva, Pepe, está dispuesto a eso y mucho más por fomentar el uso de la bicicleta. Su restaurante, todo un museo dedicado a las dos ruedas, paga un plus a los trabajadores que se desplacen hasta él a pedales. Y todos los clientes ya saben que comer allí implica escuchar las bondades de la movilidad sostenible en boca del propio Pepe.

La última idea del dueño de De la Riva ha sido regalar a sus clientes un cuento escrito de su puño y letra, *Bikelibrium*. “Es un pequeño relato de ciencia-ficción que gira alrededor de la bicicleta”, explica Pepe. “Todos los personajes que aparecen en él, como Miguel Induráin -amigo y cliente de la casa- han dado su autorización para participar”.

Desde *Ciclosfera* invitamos a todos los lectores a darse una vuelta por De la Riva, disfrutar de su sorprendente oferta de comida casera y volver pedaleando con un ejemplar de *Bikelibrium* en el bolsillo. ¡Necesitamos más hosteleros como Pepe!



QUIPPLAN, DESDE DENTRO

Entramos en el cuartel general de Quipplan, la marca española de bicicletas eléctricas con sede en Peralta (Navarra), donde nos muestran su forma de trabajar y novedades.

Un moderno complejo industrial ubicado en Peralta, a unos 60 kilómetros de Pamplona, alberga las instalaciones de Quipplan, una de las marcas más reputadas de bicicletas eléctricas plegables del mercado y la que más y mejor ha apostado por el producto 'made in' Spain hecho con cariño, dedicación y máxima profesionalidad.

“Nuestra apuesta de hacerlo aquí tiene múltiples explicaciones. Fundamentalmente, la calidad y la flexibilidad”, cuenta Enrico Miracoli, responsable de Quipplan. “Calidad, porque realizar el montaje íntegro en Peralta nos permite controlar todos y cada uno de los aspectos importantes en la calidad del producto. Y flexibilidad, porque podemos hacer montajes específicos, personalizaciones de producto, flotas especiales... y hacerlo en un plazo casi inmediato”, señala Miracoli.

Ese buen hacer tiene un porqué: “Quipplan cuenta con una experiencia de 15 años en desarrollo de producto para terceros. Es por ello que decidimos apostar por un producto propio que contribuyera a un cambio en la movilidad urbana personal, hacia un modelo más sostenible”. Y para la apuesta, nada mejor que la bicicleta eléctrica.

A escasos metros de Miracoli, dos bicicletas se someten a exhaustivas pruebas controladas al detalle. Una recibe, cada pocos segundos, una carga de 100 kilos sobre el sillín para comprobar la resistencia del cuadro. Otra rueda sobre un complejo engranaje conectado a un potente ordenador, que registra todos y cada uno de los datos. El objetivo es seguir mejorando la calidad de cada uno de los productos que salen de aquí. Una exigencia constante que se ha plasmado en una de las principales novedades de este año: la nueva batería “qiE36 quipplaninside 10.5 Ah”, que monta la también nueva gama Q2PLUS, con un 20% más de rendimiento. O lo que es lo mismo, un 20% más de diversión.

La zona de ensayos es sólo una de los muchos departamentos que conforman Quipplan: en una sala adyacente se prueban las baterías. En otra se hacen realidad los prototipos mediante gigantescas e imponentes impresoras 3D. Y abajo, en una amplísima estancia, tres especialistas montan cada uno de los componentes que acabarán conformando las bicicletas para después ser enviadas a su destino.

Una vez en manos del cliente, las Quipplan cuentan con un insuperable grado de satisfacción. Pero, según su responsable, ¿por qué comprar una Quipplan? “Por la calidad, por supuesto. Por nuestra garantía de dos años incluida la batería. Por tecnología, porque nuestras bicis montan elementos de última generación. Por diseño y por ergonomía. Y en definitiva, porque pocas bicicletas eléctricas plegables urbanas ofrecen tanto al mismo precio” sentencia Miracoli.

La visita termina con el momento más esperado del día: un paseo en varias de las novedades más suculentas de la firma. Una oportunidad de comprobar, de primera mano, por qué las Quipplan son, hoy por hoy, una de las primeras opciones a tener en cuenta a la hora de comprar una bicicleta eléctrica plegable.





Aujourd'hui c'est
Vintage
Les weekends sont vintage.

sept
2018

30

Gaston & Vignerons



PASIÓN POR EL PASADO

Las bicicletas clásicas y antiguas son una pasión que va más allá de la moda por lo retro. El principal motivo para restaurarlas es mantener vivos los recuerdos con los que van cargadas.

por Eugenio G. Delgado
fotos Anjou Vélo Vintage



Pedalear es un estilo de vida, y ese estilo de vida es aún más elegante si uno se deja atrapar por una pasión romántica. Por ejemplo, la de mantener la memoria de las bicicletas antiguas y clásicas e, incluso, acompañarla por una vestimenta histórica.

Juan P. Granados, presidente de la Asociación Nacional de Bicicletas Antiguas y Clásicas (ANBAC), explica qué características debe tener una bici de esta categoría. “Esto ya exigió un largo debate”, cuenta, “por lo que decidimos establecer una clasificación. Bicicleta antigua es aquella anterior a 1960, mientras que la clásica debe tener al menos 30 años”. Los datos de ANBAC, creada en 2010, permiten estimar cuántas clásicas y antiguas circulan por España: “Hay unos 1.500 usuarios registrados y, por lo menos, cada uno tenemos una”. Aunque luego hay quien sube la estadística: “Yo tengo unas 170, y casi todas son modelos españoles, de paseo y anteriores a los años 60. ¿Alguna favorita? ¡Todas son especiales!”

Valor sentimental

Daniel Escobero, de la tienda-taller madrileña Bicicletas Leo, es otro de los que han perdido la cabeza por las bicis de otra época. “Siempre me han gustado las cosas antiguas”, explica. “Los coches, las cámaras y, claro, las bicis. Tengo 60 en perfectas condiciones de uso, y otras 40 pendientes de



arreglar”. Escobero explica que encuentra todas estas joyas “en anuncios, por medio de conocidos, en tiendas que cierran o, simplemente, preguntándole a gente que las tiene olvidadas en el pueblo o chatarrerías”.

Jordi Bartoll es restaurador y responsable de Reciclone, referente de este mercado en España. En su opinión, es una pasión tan irracional como hermosa: “El factor que empuja a restaurar bicicletas de 60 años es el sentimental. Son las máquinas sobre las que pedaleaba su padre o su abuelo, o aquellas en las que aprendieron a montar o disfrutaron su juventud. Son, además bicis para toda la vida que con un poco de cuidado aguantan lo que haga falta”. Granados va más allá: “Además de lo que se ve, hay una historia fascinante detrás. Su fabricación, acabados, materiales... Es verdad: ya no se hacen cosas como se hacían antes. Las bicicletas fabricadas en España en 1940 aún andan sin ningún problema”. En todo caso, es innegable que no es una decisión racional. “La gente que viene a mi tienda a por repuestos o un modelo”, cuentan desde Bicicletas Leo, “lo hace por algo sentimental, porque ese modelo en concreto significa algo muy importante en su vida. Hay personas a las que no les importa gastar-se 3.000, 4.000 ó 5.000 euros para restaurar una bici, incluso aunque muchas veces ni siquiera la van a usar. Eso no es lo importante: lo hacen, casi siempre, porque ha pertenecido a alguien a quien querían muchísimo”.



Está claro: el dinero no es la cuestión. Bartoll, por ejemplo, es más un arqueólogo que el responsable de un negocio, capaz de suministrar pegatinas clásicas, creadas por él mismo, a marcas históricas como BH y Orbea que han perdido o no tienen catalogado gran parte de su material “prehistórico”. También Escobero guarda recambios y herramientas que ni las propias marcas conservan y por las que ha recibido “suculentas ofertas que he rechazado”. Bartoll, que se mueve en una single speed clásica, no tiene dudas: “Eso es, para mí, una bicicleta clásica. Nombre histórico, freno de varilla, una sola velocidad y sillín de cuero... ¡Me encanta!”

Para grandes ocasiones

Es lo bueno de una histórica en buen estado: que resulta perfecta para el día a día y es imbatible en las grandes ocasiones. Porque las clásicas y antiguas no son sólo para coleccionar o montar, sino que también son un excelente reclamo. “Nos llaman para exposiciones, eventos ambientados a principios del s.XX o programas de televisión, rodajes de películas o sesiones fotográficas”, recuerda Granados. “Desde hace un par de años también piden este tipo de modelos para bodas: a las parejas les gustan para las sesiones de fotos”. Escobero añade: “Nuestras bicis salen ahora mismo en varias series de televisión, y la Vuelta a España nos las alquiló el año pasado para el evento especial por su 80º aniversario, cuando todos los grandes exciclistas pedalearon sobre modelos históricos”.

Pero no sólo los grandes eventos miran, ocasionalmente, al pasado. En distintas partes del mundo, cada vez más, las Tweed Ride celebran con puntualidad (británica) el placer de viajar en el tiempo. Hablamos de un movimiento ciclista cuyos miembros recuperan monturas y vestimentas de finales del s.XIX o principios del s.XX, en un ambiente relajado y festivo. Jerónimo Martínez es el principal responsable de este evento en Madrid, donde el año pasado se reunieron 200 personas. “Nos gusta que las bicicletas sean cuanto más antiguas mejor”, explica, “pero tampoco nos ponemos estrictos porque, a la postre, lo más importante es la atmósfe-



ra del ambiente: recorrer un pequeño paseo para, al final, sentarnos a tomar un picnic y té, escuchar un concierto y bailar. En nuestro caso se trata de un paseo por el Madrid antiguo, en el que lo más importante es la vestimenta. La gente viene con ropa de sus abuelos para demostrar que moverse en bicicleta es compatible con elegancia, tacones o corbatas”.

Donde la bicicleta sí es fundamental es, en cambio, en el Encuentro Madrileño de Bicicletas Clásicas y Antiguas. “Es impresionante ir hasta Aranjuez en el Tren de la Fresa, todos vestidos con ropa de principios del s.XX”, cuenta Daniel Escobero, “pero lo más sobrecogedor es llegar hasta allí con bicis de varilla. Renfe nos cede hasta antiguos vagones de mercancías de su museo, y cuando llegamos todo el mundo se queda asombrado. Para mucha gente, es muy emocionante: quieren hacerse fotos con nosotros y, sobre todo, nos cuentan que en su infancia tuvieron bicicletas como las que nosotros llevamos”. Ya hay fecha para este año, el 18 de septiembre, e incluirá La Chichonera, una carrera con modelos antiguos.

No es la única: al calor del ciclismo clásico son varias las pruebas de bicicletas históricas que se organizan ahora mismo en España. Así, por ejemplo, la Retroibérica reúne seis marchas en las que las bicicletas modernas o de montaña están vetadas y, como dicen desde la organización, “los avituallamientos son completos y rústicos. Nada de barritas o geles, sino vino y alimentos tradicionales”. Las seis citas de 2015 fueron La Pedals de Clip (Barcelona), La Histórica (Soria), Retrobike (Vizcaya), GP Canal de Castilla (Valladolid), La Retrovisor (Cantabria) y Monreal (Zaragoza). “Todas tienen en común un espíritu 100% cicloturista y el carácter añejo de las pruebas ciclistas de los tiempos gloriosos del ciclismo”, aseguran los organizadores, que exigen “una bicicleta de época y maillots de lana o imitación, culotte negro o del mismo equipo que el maillot y gafas, zapatillas o guantes”. El escenario, inmejorable: “idílicos paisajes rurales y zonas monumentales que hagan la experiencia lo más placentera posible”. 📍



Toda una experiencia:

más de 4.000 ciclistas, de 20 países diferentes, se reúnen cada año en el Anjou Vélo Vintage, un evento en la región del Loira que simboliza todo el savoir-faire francés: vinos, camiones de comida local, moda y bailes retro. Y, claro, ciclismo: varias rutas con diferentes niveles y un espectáculo tal que, además de los participantes, reúne hasta a 30.000 espectadores. Por cierto: las fotos de este artículo han sido tomadas allí... ¡El 18 y 19 de junio es la próxima edición!





THE ROOSTERS:

El colectivo madrileño emprende su penúltima locura: cruzar Japón en bici de piñón fijo. Un viaje del que saldrá un documental y para el que han contado con el patrocinio de Oakley.

por Dani Cabezas

The Roosters parecen no tener límite: tras viajes como Madrid-Burdeos, Madrid-Oporto, Madrid-Valencia o Madrid-Barcelona ahora llevan su pasión más allá: cruzar Japón en bicicleta.

“Vimos que teníamos hambre de distancias y exotismo, y queríamos llegar juntos lo más lejos posible”, cuentan. Y nada más exótico y lejano que el país del sol naciente, a donde partirán en mayo. “Queremos ver paisajes diferentes, coronar cimas que sólo hemos visto en revistas, ver una carrera de Keirin, rodar y conocer a las fixed crews locales... Pero, sobre todo, respirar el país de los contrastes, las grandes metrópolis y los espacios rurales anclados en el pasado”.

Los miembros de The Roosters son conscientes de la dificultad de esta aventura de más de 1.500 kilómetros, que recorrerán durante dos largas semanas. “Queremos ver cómo reaccionamos a tantos días pedalando juntos: hasta ahora nunca hemos estado más de una semana. Pero lo más importante es, sobre todo, disfrutar de esta experiencia y hacer un buen documental que lo ilustre”.



DE MADRID AL CIELO |

Oakley, pieza clave

Para hacer todo ello posible es fundamental el apoyo de firmas como Oakley, que ha decidido patrocinar a The Roosters para llevar a cabo este apasionante viaje. “Para nosotros ha sido un subidón entrar a formar parte de esta familia”, cuentan The Roosters con orgullo. “Su apoyo va mucho más allá de lo económico o de su producto: todos hemos crecido viendo a los profesionales con esta marca. Además, y aunque seamos un proyecto pequeño, nos hacen sentir como una prioridad”.

Para los jóvenes que integran The Roosters, cada viaje es “una experiencia basada en la amistad, el empuje del grupo y el apoyo mutuo”. Una odisea llena de anécdotas que quedan grabadas a fuego en la memoria para siempre. “Tomar una birra en un sitio hostil o desconocido, dormir al raso en un lugar precioso en el culo del mundo o ir a un supermercado enlicrados y con las calcas... Son experiencias que te quedan para el recuerdo. Da igual que sea una fiesta o un drama. Cuando estamos sufriendo, siempre pensamos: “esta noche nos reiremos de esto”. 🍷



Foto: Pepe Arcos

TIEMPOS MODERNOS

Aunque siempre montó en bici, fue en Alemania donde Álvaro Moreno vio que su máquina favorita era compatible con el día a día. Ahora, mientras sus compañeros usan coches de alta gama, él cruza Madrid pedaleando.

¿Desde cuándo te gustan las bicis?

Desde siempre. De pequeño organizaba carreras de BH en el barrio, heredé las de mis hermanos y, por fin, en mi décimo cumpleaños, me cayó una BH California. La dejé en el patio de casa... ¡Y a la hora ya me la habían robado!

¿Cuándo te hiciste ciclista urbano?

En 2005 me instalé en Frankfurt, vi que mucha gente se movía en bicicleta y me encantó. La libertad y la autonomía que ya conocía se extendían a toda la ciudad, así que lo primero que hice al volver a Madrid fue comprar una plegable.

¿Qué bicicletas tienes ahora?

La Leader que heredé de un compañero de piso, un dominicano triatleta que desapareció debíéndome un mes de alquiler pero que, al menos, me "regaló" su montura, y la BH de la foto. La compré de segunda mano por 100 euros, y la restauré en Dale Pedales.

¿Cómo es pedalear en Madrid?

Para mí es un lugar ideal: puedes cruzártela en media hora y, en cuanto desplacemos a los coches, la forma de convivir cambiará por completo. Es sólo cuestión de cambiar la mentalidad de los ciudadanos y mostrar una intención política real, porque todo lo demás es perfecto.

¿Has convencido a alguien de que se haga ciclista?

¡A casi todos mis amigos! Soy muy pesado, cuando me obsesiono con algo insisto sin parar y, cuando haces algo que te gusta, predicas con el ejemplo y te mantienes firme, tienes una influencia en tu entorno. Para mí, la bici es importante: he llegado a dejar un trabajo por lo infeliz que me hacía el tener que ir siempre en coche.

¿Dónde trabajas ahora?

En Converse. Visito a mis proveedores y clientes en bici mientras otros van en Porsche. Aunque moverse en bici sigue siendo algo fuera de lo común las marcas empiezan a mirar el ciclismo urbano de otro modo: saben que los ciclistas somos gente activa y saludable. De momento me dejan subirla a la oficina, y hasta hay bicis disponibles en la empresa por si algún compañero se anima.

¿Practicas algún otro deporte?

Juego al rugby desde los 7 años, y desde hace 5 también entreno a chavales. El rugby transmite valores muy interesantes, y hay pocos deportes donde el compañerismo sea tan importante. En la bici, en cambio, vivo justo lo contrario: estoy solo, y es mi momento exclusivo. ▶





Foto: Leandro Lorenzini

HASTA EL FIN DEL MUNDO

Desde Neuquén, en la Patagonia, hasta donde haga falta. Eso sí, Laura Hevia siempre lo hará sobre su bicicleta, una extensión de sí misma y la mejor compañera de viaje.

¿Donde vives?

En Neuquén, en la Patagonia argentina, donde trabajo como periodista en la web del diario local *LM Neuquén*.

¿Cuál fue tu primera bici?

Una Lucerna usada que me regalaron mis padres a los cuatro años. Era vieja y grande, pero dos años después ya la usaba sin rueditas. Mi madre me regaló la segunda, una MTB que domé a base de porrazos.

¿Haces cicloturismo?

Sí. En una Merida Matts fui de Bariloche a Epuen, 400 kilómetros de lagos y paisajes por la cordillera andina. Después fui desde mi provincia a Chile, 600 kilómetros de ida y vuelta: experiencias que espero repetir.

¿Y en ciudad?

Tras robarme la Merida me compré una Giant Roam con la que empecé a montar a diario y que, definitivamente, es parte de mí. Casi no uso el transporte público ni tengo coche: haga frío o calor, elijo pedalear.

¿Por qué?

Me siento libre. Aunque sólo sea un rato me permite desconectar y disfrutar del momento. Ahora tengo una Specialized P-Street y apenas hay día que no la use.

¿Cómo es circular en Neuquén?

Complicado. Hay un exceso de coches y poco respeto al ciclista, pero es cierto que la bici está en auge como hobby y como medio de transporte.

¿Por dónde nos llevarías a pasear?

La ciudad está en un valle donde confluyen dos ríos, el Limay y el Neuquén, y está rodeada de mesetas áridas con buenos senderos. Se puede llegar a la orilla del Neuquén y descansar en la costa, cruzar el puente y llegar hasta el barrio de Ferri por un camino casi sin coches, que atraviesa una zona de manzanos y perales.

¿Prácticas más deportes?

Sí. Hago natación y escaló cuatro veces por semana, y de vez en cuando corro.

Películas, discos, libros...

Disfruto el cine argentino y el suspense, además de películas o documentales sobre deportes extremos o viajes. De música prefiero el rock y el grunge de los noventa, además de rock argentino: Soda Stereo, Gustavo Cerati, Spinetta, La Renga, Divididos o Las Pelotas. Y libros... Latinoamericanos, sobre todo a Eduardo Galeano. 🐾





EL SECRETO DE LA FELICIDAD

Periodista, embajadora ciclista, consultora y entrenadora personal. La inglesa Juliet Elliot es una apasionada de la bici, y un ejemplo de cómo alcanzar la plenitud haciendo aquello que amas.

Tienes varios trabajos, ¿qué es lo que más disfrutas?

Para mí, lo mejor es no tener que ir a una oficina y poder pasar mucho, mucho tiempo, sobre una bicicleta.

¿Por qué pedaleas?

Montar en bicicleta es, para mí, sinónimo de diversión. Una diversión simple e inocente. Aquellos que tenemos la suerte de poder vivir un tipo de vida dedicada a lo que más nos gusta somos unos auténticos privilegiados.

¿Prefieres montar sola o en compañía?

Depende de qué tipo de rodada. Si estoy entrenando, es más fácil hacerlo sola. Pero para cualquier otra cosa siempre prefiero montar con otras personas.

En el ciclismo sigue habiendo menos mujeres que hombres. ¿A qué se debe?

¡Todo llegará! Cada vez hay más y más mujeres que empiezan a montar, pero no es fácil que las cosas cambien de la noche a la mañana. Desgraciadamente, siempre ha habido más hombres que mujeres en bicicleta.

Creo que es algo que tiene que ver con la seguridad: muchas mujeres son más reacias a asumir determinados riesgos, y sienten que es duro y difícil moverse en bici por la ciudad en condiciones de seguridad.

¿Qué haces cuando no estás subida a una bicicleta?

Generalmente, si no estoy montando estoy relajándome al máximo para tratar de conservar la energía o recuperarla para entrenar. Me gusta mucho cocinar: soy una gran amante de la cocina. Y leer un buen libro. O simplemente estar en casa con mi marido y mis gatos.

Hablando de literatura. ¿Podrías decirnos un libro que te hayan marcado especialmente?

Esa sí que es una pregunta difícil. Me resulta casi, casi imposible quedarme sólo con uno. Veámos. Me vienen a la cabeza al menos tres: *Una historia conmovedora, asombrosa y genial*, de Dave Effers, *El maestro y Margarita*, de Mijaíl Bulgákov, y *El tambor de hojalata*, de Günter Grass.

El mejor sitio para pedalear es...

¡Cualquier donde haga sol y buen tiempo! 🌞





Foto: Xuesong Liao

LA CIUDAD SIN FIN

Cosmopolita, apasionante y ciclista. En Londres la bici no es sinónimo de deporte u ocio sino de velocidad, eficiencia y tendencias. Recorre la ciudad con nosotros... sin frenos.

Por Luis Martín Muñoz

1-4-7. 1-4-7. 1-4-7. Así me llamé durante tres años. Fue en Londres, donde aterricé con 26 años tras estudiar Bellas Artes en Madrid y ante la dificultad de ganarme la vida en España. Me aconsejaron trabajar de bicimensajero: tenía algo de experiencia y recorrí, una por una, las mensajerías de ciclistas locales, hasta que me aceptaron en Courier System con la única condición de tener una bici y un callejero. Por suerte, hice la mudanza con mi Zeus de piñón fijo y el callejero sólo me costó 5 libras.

1-4-7 era mi código, mi nombre. Cada mensajero tiene uno propio para evitar confusiones en el canal de radio que compartes con otros 25 ciclistas. Al principio fue estresante: no dominaba Londres ni el idioma y más de una vez me crucé la ciudad en balde, pero desde el principio me enamoró estar en lugares nuevos, siempre en la calle y pedaleando sin descanso. Nueve, diez, once horas al día, cinco días a la semana. A los bicimensajeros les pagan por entregas así que, cuántas más, mejor.

Por la izquierda

Hay unas 10 bicimensajerías en Londres que dan trabajo a unos 400 mensajeros, entre los que destaca el sentimiento de comunidad. Hay días muy duros en los que el agua te cala hasta los huesos desde el primer minuto y tu único pensamiento es tener entregas constantes para no parar, solo, en el frío. Además de un sueldo, conseguí buenos amigos: los polacos Martin (114) y Woitek (141), los italianos Giovanni (106) y Stefano (102), los españoles José (119) y Carlos (105)...



La mayoría de accidentes los provocan peatones despistados

Ni circular por la izquierda ni los automovilistas fueron un problema, porque el ciclismo urbano está bien visto y mucha gente se mueve en bici. Con los taxistas tuve algún “roce” porque están convencidos de su superioridad, pero la mayoría de los accidentes están relacionados con peatones despistados que cruzan por lugares prohibidos, o aparecen del lugar más inesperado mientras miran el teléfono móvil.

Placeres y peligros

De las oficinas de Canary Wharf a South Kensington. De Camden Town a los negocios de Brixton. Del este al oeste, de norte a sur, entregas de todo tipo y a toda velocidad en manos del controlador que te organiza las recogidas y entregas. Levé de todo en mi mochila: desde documentos comunes en sobres de todos los tamaños a carísimos relojes y joyas, helado, teclados de ordenador o, claro, paquetes muy misteriosos. Era habitual recoger y entregar pasaportes o hasta hacerle las gestiones en una embajada a alguien. No es tan habitual llevar un cheque y que, al ingresarlo en una cuenta del banco, te digan que vale 3 millones y pico de libras (unos cuatro millones de euros)... Pero también me pasó.



Foto: Rafa Vidiella

A tu ritmo

El ritmo lo marcas tú, cada día es diferente y, en general, no hay prisas, a no ser que el paquete tenga una hora tope de entrega. Tampoco hay demasiados problemas: la peor zona para pedalear es el centro, Mayfair, Oxford Street, Regent Street, Piccadilly, Soho. Mucha gente, autobuses y taxis, pero sobre todo muchos turistas andando sin darse cuenta de que se circula al revés. Al mismo tiempo, el centro es también divertido: está lleno atajos y callejones poco conocidos por los que, seguro, te cruzarás con un compañero. ¿Carriles bici? Los hay por todos lados y bien comunicados, pero yo priorizaba la rapidez. Para los que van sin prisa hay buenas ciclovías junto al río Támesis, que te permiten desplazarte sin peligro y con más tranquilidad, a menos que te cruces con algún despistado sobre las bicicletas públicas conocidas como “Boris Bikes”.

Hace un par de años el ciclismo urbano fue noticia destacada en los medios: hubo una racha terrible en la que, en apenas dos semanas, fallecieron seis ciclistas. Se convirtió en tema de conversación en los bares y se organizaron protestas. Aumentaron los controles policiales, y los agentes empezaron a ocupar las zonas más accidentadas

El centro es complicado para pedalear, pero también muy divertido

para controlar, sobre todo, el uso de luces, muy importantes en Londres ya que a las 4 de la tarde en invierno es de noche. Una vez me pararon por no llevar la luz trasera: me dieron a elegir entre pagar una multa de 50 libras o asistir a un curso de conducción vial, y elegí la segunda opción. En él nos hablaron de los peligros de la carretera, nos subieron uno por uno a un camión para que comprobáramos lo poco visible que es un ciclista desde un vehículo grande y nos regalaron parches reflectantes, una riñonera y unos útiles silbatos. El objetivo no era recaudar, sino hacernos más conscientes de que nos movemos en el vehículo más vulnerable. Quizá por eso el casco es bastante habitual aquí, porque hay mucha concienciación con el tema y abundan los anuncios callejeros que incitan a protegernos.

De moda

El ciclismo está cada vez más presente en Londres: talleres, bares, cafeterías... Quizás el local más conocido sea Look mum no hands!, un bonito café-bar con taller que organiza desde citas para ciclistas que buscan nuevos amigos hasta exposiciones de fotografía o proyecciones de películas. Otra buena iniciativa es “London Bike Kitchen”, donde imparten cursos y talleres y hasta te dan herramientas y consejos para arreglarte la bici. Los mensajeros solíamos reunirnos los viernes por la noche en Full City para comentar la semana, bebernos una cerveza y, algunos, organizar carreras. Sí, las famosas “alleycats”, un tema controvertido del que hay que hablar porque es un auténtico fenómeno. Para participar en una hay que conocer muy bien la ciudad, suelen celebrarse cada dos o tres viernes y tienes que estar pendiente para enterarte y participar. En agosto se celebra el festival London Calling, que reúne a mensajeros durante un fin de semana y donde se celebran distintas alleycats, pruebas en velódromo y concursos de habilidades ciclistas.

¿Ha subido en los últimos años el uso de la bici en Londres? Las estadísticas aseguran que sí: un 70% en la última década. El transporte público es muy caro y, para colmo, el autobús es lento y el metro agobiante. Además se ha extendido la creencia (real) de que ir a trabajar pedaleando te hace más sano, eficiente y feliz. En Londres se concibe la bici como un medio de transporte, no sólo como algo recreativo o deportivo, y por ello hay ciclistas de todo tipo: yuppies sobre bicicletas carísimas, chicas sobre preciosas plegables o jóvenes en viejas monturas usadas. La ciudad es estupenda porque apenas hay cuestas, todo gira en torno al río y, aunque sea muy grande, se puede cruzar en una hora. Lo peor, claro, la lluvia, aunque puede combatirse con un buen impermeable, calzado de recambio y muchas ganas, porque a todo te acostumbras.



El transporte público es caro y a veces lento y agobiante, mientras ir a trabajar en bici es sano, eficiente y alegre



KEIRA KNIGHTLEY
BEING RAIN

MARK RUFFALO

ADAM LEVINE

JAMES CORDEN

BEING RAIN



ExteriorMedia
Travelling Audiences

WORKING TOGETHER TO CELEBRATE YEAR OF THE BUS

Segundo hogar

Ahora vivo al este, en Hackney Wick, una zona industrial donde en la última década se han reformado 'warehouses' para convertirlos en lofts que unen estudio y vivienda. Yo estoy en una antigua fábrica de lápices que comparto con otras seis personas: a veces parece un "lugar sin ley", amplio, abierto y con pinturas murales, pero son casas con espíritu de comunidad y llenas de gente creativa, de muchas nacionalidades e inquietudes de todo tipo. A menudo se organizan fiestas, eventos artísticos o festivales como el "Hackney Wicked Open Studios", donde los artistas abren las puertas de sus estudios durante un fin de semana. Por desgracia, la zona está llenándose de nuevos vecinos y el suelo se ha revalorizado, por lo que muchas warehouses son demolidas y sustituidas por edificios de pisos.

Londres tiene fama de cara, pero si tienes un sueldo en libras se puede vivir: pago de alquiler 550 libras (unos 708 euros) y no gasto mucho más porque, entre otras cosas, uso la bici como medio de transporte. Por suerte nunca me la han robado, aunque es frecuente que ocurra: para evitarlo tienes que utilizar un buen candado, no perderla de vista por mucho tiempo y, en el peor de los casos, buscarla en el mercado de Brick Lane, donde es habitual encontrar máquinas robadas.

Londres es grande, abierto y se come muy bien (a veces muy mal). Londres es un microcosmos, un mundo en miniatura con muchos mundos en su interior a rebosar de pueblos unidos y sin fronteras. Londres es el lugar donde se reúne gente de todos lados que va y viene y donde basta con mirar para descubrir, aprender y disfrutar, y si es en bici, mejor. ♥

*Londres es cara,
pero con un
sueldo en libras y
moviéndote en bici
es más fácil vivir*



Foto: Rafa Vidiella

Foto: Wei-Feng Xue



Trazos de ciclorealidad

La bicicleta ya no es un mero elemento decorativo en las viñetas, sino que se ha convertido en la protagonista de cómics: así ven los tebeos actuales la filosofía ciclista.

Por Nacho Segurado



Mortadelo y Filemón compartían bicicleta en un equilibrio milagroso para huir del rabioso Súper tras un error de los suyos. Mafalda reflexionaba sobre política a lomos de un triciclo. Calvin y Hobbes pedaleaban para sacar de contexto alguna inquietud infantil, y Tintín salía airoso de cualquier incierto tumulto gracias a nuestra máquina favorita. Por su sencillez y presencia cotidiana en nuestras vidas la bicicleta ha sido un objeto recurrente en las viñetas de los grandes del cómic: de Hergé a Jacques Tardi, de Bill Watterson a Quino, forma parte del imaginario gráfico de sucesivas generaciones aunque, justo es reconocerlo, casi siempre como un mero actor secundario.

Donde antes se dibujaban monturas ahora se expresan universos de dos ruedas

Porque la bicicleta ha sido muy dibujada, pero el ciclista apenas tuvo protagonismo. Muchos personajes de cómics han ido en bici alguna vez pero nunca dejaron de ser ciclistas fortuitos, accidentales, sin conciencia real de serlo. Hasta los últimos años, cuando la reivindicación de la bicicleta como medio de transporte se ha dejado sentir en la sensibilidad de los viñetistas. Donde antes apenas se dibujaban monturas ahora se expresan preocupaciones, sueños, anhelos, diversiones y universos de dos ruedas. El cómic ha hundido por fin su lápiz en la conciencia del ciclista, retratando sus obsesiones y su manera particular de habitar el mundo.

Visión poética y política

Yehuda Moon and the Kickstand Cyclery es un punzante cómic sobre las peripecias de dos amigos que regentan una tienda de bicis. Empezó a publicarse en Internet en 2008, y combina el humor y la ironía con lo reivindicativo sin dejar de lado cierta visión poética de la bicicleta, una sublimación de algunos de sus principales valores como la libertad o la ecología. Sus creadores, Rick Smith y Brian Griggs, cuentan

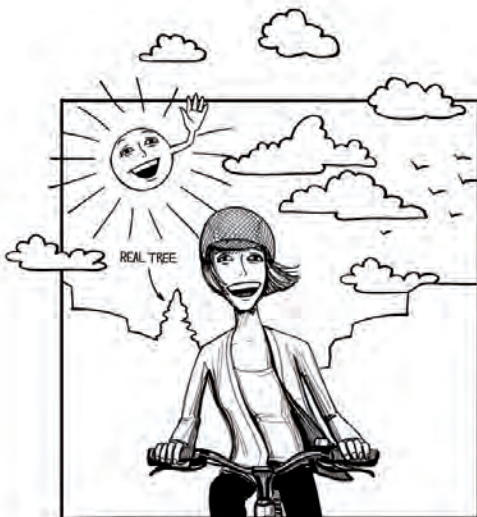
que muchas de sus ideas “proviene de sus experiencias de la vida real”. Según Griggs, este trabajo es “un medio para poder verter todas las historietas ciclistas que he acumulado en mi cabeza”, mientras que Smith destaca lo importante que resulta que su trabajo “sea visto como un reflejo de la vida ciclista”.

Pero las peripecias de Yehuda Moon no son las únicas protagonizadas por ciclistas “de verdad”. Bekka Wright, artista y diseñadora gráfica de Boston (EEUU), es la creadora de *Bikeyface*, cómic basado en su experiencia como ciclista urbana. Todo parte de un concepto, *bikeyface*, que juega con la presunta cara de felicidad que se nos pone a todos cuando montamos en bicicleta. Además de mucho humor y crítica, el cómic tiene una pátina cool que lo hace delicioso. Activista de la movilidad, la autora comenzó a dibujar y postear de forma anónima, pero pronto se dio cuenta de que lo que publicaba “tenía audiencia. Ahora hasta me reconocen por la calle cuando voy en la bici”.

El manga también ha acudido a la bici para promover nuevos mundos

Poesía de la bici manga

Con su mezcla de aventuras y ética naïf, el manga también ha acudido a la bicicleta para proponer nuevos mundos. *Overdrive* es un cómic creado por el dibujante japonés Yasuda Tsuyoshi entre 2003 y 2008 (tuvo una versión anime poco después) que narra el anhelo de un estudiante por ganar algún día el Tour de Francia. Para lograrlo, y a pesar de de su torpeza y de no haber practicado ningún deporte en su vida, se apunta a un club ciclista. Las peripecias con las que se cruza y las dificultades que tiene que superar hacen que, poco a poco, se enamore de la bicicleta y todo lo que representa.



✓ BIKEYFACE



X NOT A BIKEYFACE



Con un contenido muy diferente y un regusto más espiritual y poético se presenta *La bicicleta roja*, escrito y dibujado por el reconocido surcoreano Kim Dong-Hwa y cuyos dos primeros volúmenes fueron traducidos al español en 2009 por Planeta DeAgostini. *La bicicleta roja* es una colección de pequeñas historias que se desarrollan en una zona rural de Corea, protagonizadas por un cartero y su bici. Son narraciones sencillas que transmiten silencio, sosiego y toda la delicadeza de un mundo que agoniza. En este cómic la bicicleta es el único vehículo para acceder, sin destrozarlo, a un pasado todavía idílico.

Pedalea por tu seguridad

Pero, mucho antes de que todo lo anterior fuera siquiera imaginado, hubo un primer superhéroe de cómic ciclista. Se llamó *Sprocket Man*, y nació a mediados de los años setenta en Estados Unidos, en pleno auge del uso de la bicicleta en los campus universitarios (de hecho fue creado por un estudiante de la Universidad de Stanford, en California). Sprocket Man tenía pintas de superhéroe clásico, traje ajustado, colores llamativos, antifaz... pero ningún superpoder. Su única cualidad sobrehumana era la de ser escrupulosamente justo cumpliendo las leyes. Era más bien una especie de Capitán Planeta empeñado en promover la seguridad, evitar los comportamientos peligrosos y favorecer la concordia entre conductores y ciclistas. El cómic se hizo bastante popular y las autoridades de varias ciudades del país llegaron a emitir anuncios de televisión protagonizados por un Sprocket Man de carne y hueso para concienciar de cómo había de usarse la bici. 🍷





“Ponemos en dibujos y palabras experiencias que todos los ciclistas han tenido”



Entrevistamos a Rick Smith y Brian Griggs, los creadores de ‘Yehuda Moon and the Kickstand Cyclery’, tira cómica nacida en Internet en 2008 y de la que ya se han impreso seis volúmenes en papel.

¿Qué historietas disfrutáis más?

Rick Smith: Las que cuentan la parte más políticamente incorrecta, sarcástica y, al mismo tiempo, reivindicativa del ciclismo urbano, porque siempre aprendo algo mientras las dibujo y creo. Pero, al mismo tiempo, también me encantan las tiras discretas y silenciosas, donde sólo está el ciclista montando a través de la nieve, cruzando un bosque o pedaleando en el crepúsculo.

Brian Griggs: Disfruto particularmente con las que no son parte de una historia más larga, sino que están basadas en un solo pensamiento o experiencia que se tiene mientras se pedalea. Pero mis favoritas son las que conectan con la gente, en las que me doy cuenta de que verbalizamos pensamientos que todos los ciclistas tenemos.

¿Partís de vuestras propias experiencias?

R.S.: El cómic nació después de empezar a ir a trabajar en bici. Pensé que sería interesante capturar algunos de los pensamientos y sucesos de esos días.

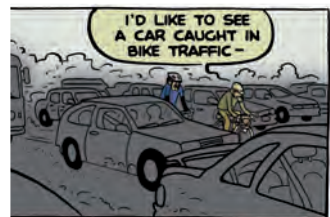
B.G.: Sí, muchas proceden de la vida real. En realidad, mi trabajo es sólo un medio para poder verter todas las historias de ciclistas que he acumulado a lo largo de estos años.



¿A quién se dirige vuestro cómic?

R.S.: Apelamos a todo tipo de ciclistas, aunque muchos de nuestros lectores son cicloturistas o activistas de la bici como el protagonista, Yehuda. Tratamos de establecer un balance entre él y otros personajes para así llegar a más gente.

B.G.: Realmente, nunca nos hemos centrado en un objetivo específico. Lo que hacemos en reírnos entre nosotros, y dar lo mejor para crear tiras en las que resuene la huella de la comunidad ciclista. Hay tantos tipos de ciclista que es difícil centrarse en uno.



¿Qué metas os fijáis?

B.G.: Me encantaría ver el ciclismo convertido en algo más normalizado. Me gustaría pensar que, quizá, una tira cómica compartida en Facebook o una página impresa en un boletín ha llevado a alguien a ser más cuidadoso con estos temas. Me excita colgar una viñeta y ver si la gente reacciona bien, mal o con indiferencia. Es como lanzar un globo al aire, ver cómo se eleva y no tener ni idea de dónde terminará.

R.S.: Las mías cambian de año en año. Al principio quería compartir las alegrías y retos del ciclista, para después entrar en una fase activista donde intenté que la tira ayudara a mostrar todo lo positivo que la bici puede darle al mundo. ¿Al final? Mi mayor meta es pasármelo bien, escribiendo y dibujando.





1. Silla infantil Weeride Safe Front Deluxe

“Delante mola más” asegura la marca, y debe de ser cierto: cualquier niño de entre 9 meses y cuatro años irá a gusto y feliz en la silla infantil delantera de referencia en el mercado. Montaje en quince minutos.

www.weeridespain.com | www.newbornriders.com
PVP: 112,71€

2. Colgador Kappô

Sus creadores lo definen como “la combinación perfecta entre función y diseño”, y desde luego llama la atención: tu bicicleta quedará sujeta con seguridad, ofrece espacio suficiente como para dejar también las llaves, la cartera o el casco y es sencillo de instalar.

www.mikili.de/en/
PVP: 265€



3. Mochila Chrome Yalta 2.0

Uno de los grandes éxitos de la marca Chrome, en su edición mejorada: una mochila con 29 litros de capacidad, impermeable, con espacio para el portátil y enganche para luz entre otras características. Además, como no podía ser de otro modo, tiras reflectantes en las correas y comodidad absoluta gracias a las zonas rellenas de espuma.

www.chromeindustries.com | www.santafixie.com
PVP: 140€



4. ‘Arriva Italia’

Un país: Italia. Una época: la guerra y posguerra mundial. Y tres héroes: Vartali, Magni y Coppi. Con esos mimbres Marcos Pereda crea un apasionante relato en torno al ciclismo pero que va mucho más allá, como casi siempre, de los pedales y las dos ruedas.



www.popumbooks.es
PVP: 15€

5. Oakley Milestone 3.0

Estilo atrevido, diseño ultraligero, calidad y tecnología: así se presentan las Milestone 3.0, las nuevas gafas de Oakley concebidas para un estilo de vida activo y, por supuesto, muy ciclista. Por eso las usa el célebre Chas Christiansen, y por eso la marca las equipa con sujeción antideslizante, montura resistente a la tensión o ajuste en tres puntos para una máxima comodidad.



www.es.oakley.com
PVP: 120€



6. Zapatos Quoc Fixed

Cuero natural, suelo de goma y mucho estilo: fabricados en Gran Bretaña, todo el proceso es a mano y cuidando hasta el último detalle. El resultado es un calzado tan apropiado para el día a día como, al mismo tiempo, especial y único.

www.quocpham.com

PVP: 166€



7. Portabultos delantero Pelago cromado

Hasta 15 kilos sobre acero inoxidable y con total seguridad: este portabultos, procedente de Finlandia y firmado por el fabricante Pelago incluye además adaptador de luz y permite acoplar alforjas. Una forma de hacer tu bici mucho más práctica sin renunciar a la belleza y elegancia.

www.pelagobicycles.com | www.volavelo.com

PVP: 89€



8. Casco Bern Allston

“El casco Bern más ligero y mejor ventilado hasta la fecha”. Así presenta la marca el Allston, otro de los estilosos y llamativos cascos Bern cada vez más presentes en las ciudades de medio mundo. El Allston pesa apenas 370 gramos, incluye el sistema ‘all season’ y, sin duda, cuenta con una estética impactante.

www.bernunlimited.com/ | www.rymebikes.com/

PVP: 99,90€

9. Guardabarros The Flying Fender

Concebido para los días lluviosos y diseñado para ser ligero, práctico y fácilmente transportable cuando no nos hace falta: el Flyng Fender está en varios colores, es muy fácil de instalar y se fabrica en un material respetuoso con el medio ambiente.

www.woho.bigcartel.com

PVP: 9€



10. Cesta Bobbin Cambridge

Estilo, mucho estilo: eso ofrece la marca inglesa Bobbin, que además de un extenso catálogo de bicicletas también ofrece complementos tan interesantes como esta cesta delantera. Hecha con mimbre y asas de cuero, ofrece mucho espacio y es una buena manera de personalizar tu montura.

www.bobbinbikes.co.uk |

www.motordealer.com/

PVP: 45€





11. Fundas Velo Sock

Desde Letonia llegan estas fundas de interior para bicicleta, que llaman la atención por su practicidad e, innegablemente, atrevidos e innovadores diseños. La funda cubre casi por completo la bici, protegiendo así de suciedad tu hogar y, ya de paso, facilitando su transporte.

www.velosock.com | www.lenubu.com

PVP: 49 €



12. Alforja Fast Rider Basic

¿Buscas unas alforjas prácticas, resistentes y al mejor precio? Aquí tienes una buena opción: la Fast Rider Basic está hecha de poliéster repelente al agua, tiene 23 litros de capacidad, es fácil de instalar, cuenta con correas de velcro y hasta una banda reflectante. Y su precio, desde luego, es difícil de batir...

www.fastrider.nl | www.bicicle.es

PVP: 35,93€

13. Bicicleta infantil Early Rider

Es, sin duda, una de las máquinas de referencia para el público infantil: la Early Rider Belter 16 tiene transmisión por correa en lugar de cadena, cuadro de aluminio, es muy ligera (pesa 5,8 kilos) y cuenta con detalles exclusivos como el sillín o los puños de cuero. Con ruedas de 16 pulgadas, está recomendada para niños de entre tres años y medio y seis años.

www.earlyrider.com/

PVP: 369€



15. Luces Bookman Rear Light

Sencillez, diseño y simplicidad: desde Suecia nos llegan estas luces de Bookman, con un brillo de 37 lúmenes y una duración de más de 24 horas. Fáciles de instalar, resistentes a las inclemencias del tiempo y disponibles en varios colores.

www.bookman.se

| www.ecologicadistributions.com

PVP: 39€



16. Casco Abus Hyban

Carcasa exterior en ABS, luz LED integrada en la carcasa, 13 entradas y salidas de aire, almohadillas y visera desmontable... El Hyban es uno de los nuevos productos estrella de la marca alemana, un casco disponible en varios colores y concebido para rodar por ciudad.

www.abus.com/es

PVP: 59,90€

14. Chaqueta Lumo Herne Hill Harrington

Una elegante y original propuesta desde Inglaterra: Lumo fabrica distintas prendas pensadas para el ciclista y que, además de las características habituales incorporan luces LED delanteras (blancas) y traseras (rojas) para aumentar nuestra seguridad. Se cargan por USB e incluyen detalles reflectantes, ventilación o abundantes bolsillos.

www.lumo.cc

PVP: 255€



AMANECE EN BRUSELAS, MIENTRAS NUESTROS REPRESENTANTES EN EL PARLAMENTO Y LA COMISIÓN EUROPEAS SE ARREMOLINAN EN SUS DESPACHOS PARA HACER SU LABOR: CONSEGUIR EL BIENESTAR DE CADA PERSONA CIUDADANA DE LA UNIÓN. PERO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, ÉSTA AFABLE GERONTOCRACIA TIENE QUE ENFRENTARSE A LOS MANEJOS DEL MUY DESAPRENSIVO...

LOBBY CICLISTA

y sus científicas asesoras

EL FABRICANTE

ESTE CAPITALISTA DESALMADO PRETENDE FORRARSE VENDIENDO UN PRODUCTO NO CONTAMINANTE Y BENEFICIOSO PARA LA SALUD. ¡ROCKEFELER!

LA AUTORIDAD SANITARIA

NO SÓLO SOSTIENE QUE EL AIRE DE LAS CIUDADES ES INSANO, SINO QUE ADEMÁS RECOMIENDA EJERCICIO DIARIO... ¡PARA QUE VIVAMOS MÁS! ¡LOCA!

EL CICLISTA

¡QUIERE CAMBIAR LAS CIUDADES A SU ANTOJO! PARA QUE SEAN PARA PERSONAS Y NO PARA COCHES. ¡EL MUY HIPSTER!

LA ECOLOGISTA

CON EL OSCURO FIN DE GARANTIZAR NUESTRA SUPERVIVENCIA EN EL PLANETA, ÉSTA (POSIBLEMENTE) VEGANA, AMENAZA AL DESARROLLO ECONÓMICO AL QUERER QUE TODOS CONTROLÉMOS NUESTRAS EMISIONES ¡QUÉ DISPARATE!



POR SUERTE, NUESTROS REPRESENTANTES FAVORECEN EL PATROCINIO DEL MUCHO MÁS DECENTE LOBBY PETROLÍFERO - AUTOMOTOR, CUYOS FINES SON PURO HUMANISMO*

* (PREGUNTEM EN SIRIA, PARA MÁS SEÑAS)



‘Tour de France monument’ (Andrew Malone, 2005)


Ciclistas que suben y bajan entre nubes y pedalean en el cielo. Ciclistas que ruedan felices y despreocupados, empeñados en adelantar o seguir a algún compañero. Ciclistas que sufren y disfrutan como nosotros, que rodamos a diario entre humos venenosos y las inhumanas maniobras de conductores matones. Cuando encima somos víctima de uno de sus atropellos, es frecuente que incluso nos culpabilicen: por no llevar casco, por ir como locos, por no ser como los demás. Culpables de querer compartir y regalar, con el ejemplo, silencio y oxígeno, eficiencia y abnegado esfuerzo humano.

por Rafa Vidiella



CROSSWAY URBAN

VIVE TU CIUDAD

 /meridabikesespana

MERIDA-BIKES.com.es

OAKLEY



MILESTONE 3.0

CHAS CHRISTIANSEN / URBAN CYCLIST