

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



Bici pública
Motor urbano

Toni de Muro
Arte verde



La Habana
A pedales



MERIDA



e-SPRESSO & CROSSWAY

VIVE TU CIUDAD

 /meridabikesespana

MERIDA-BIKES.com.es

SUMARIO

#19/ Invierno 2016



54

SIN PRISA



BICICLIDAD

66

72
ILUSTRAS



MOMENTOS

24



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrajos

10

Ciclotimia

11

Contrarreloj

12

Rincones

16

Maravillas

18

Héroes 2.0

20

Retrovisor

22

Clic-cistas

48

Mundobici

60

Tres de los nuestros

76

Bazar

80

Ultimátum



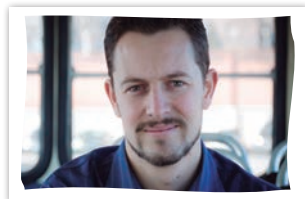
LAURA L. RUIZ

Periodista, vegana y mujer, y no necesariamente en ese orden. Laura escribe sobre muchas cosas y, sobre todo, sobre las que más le importan: derechos humanos, medio ambiente y animales. ¿Su mejor momento del día? Un paseo a pie por la ciudad con la compañía de sus perras.



FERNANDO MAFÉ

Fundador de Aula de la Bici, impulsor de *Cyclechic Valencia*, miembro de Valencia en Bici y youtuber del canal *Les bicicletas de València*, con más de 400.000 visitas, Mafé es viejo amigo de la casa y una figura clave del ciclismo urbano en la ciudad del Turia. Educador social y fotógrafo, nos ha prestado una de sus fotos.



ADRIÁN FERNÁNDEZ

Este ingeniero de 29 años es amante de todo lo que tenga ruedas; ya sean trenes, autobuses o bicicletas. Es editor del portal *ecomovilidad.net*, web especializada en movilidad sostenible. Aunque su trabajo se centra en su Madrid natal, disfruta alquilando una bicicleta en cada ciudad que visita.



GARCÍA POVEDA, 'EL FLACO'

Empezó a hacer fotos en 1983, cuando tomó prestada una cámara y salió "a ver qué pasaba". Ahora trabaja en Artero Fotógrafos y algunas de sus instantáneas están en la Colección de Fondo del IVAM, el Fondo de la Universidad Politécnica de Valencia y colecciones privadas como la de Martínez Guerricabeitia. Es el responsable de texto e imágenes del Biciudad de La Habana.



CARMEN TORREBLANCA

Nació en Madrid y estudió Bellas Artes. Es una de las cabezas pensantes de Monstruo Bicéfalo, estudio de diseño gráfico y publicidad y también dibuja, sale a correr y cocina exquisiteces. Aunque su asignatura pendiente es aprender a montar bien en bici, eso no es óbice para que desde este número colabore en *Ciclosfera*, para la que ha elaborado la ilustración de nuestra sección *Ciclotimia*.



ANDERS HVIID

El encargado del *Rincones Ciclistas* de este número vive y trabaja en Copenhague. Está casado con una sueca, con la que va camino de su tercer hijo, y disfruta trabajando con producto, retratos, interiorismo o fotografías de comida. Todo ello a través de su propia empresa, que dirige desde hace 20 años. Puedes seguir su trabajo en hviidphotography.dk.

Ciclosfera

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Director de arte:** Raúl Amigo. **Textos:** Adrián Fernández, García Poveda 'El Flaco', Laura L. Ruiz, Anders Hviid, Max Boraita, Jason Sellers, Viki Gómez **Fotos:** Anders Hviid, Werner Muller-Schell, Juan Pablo Muñoz, García Poveda 'El Flaco', Syb van Breda, Bike for Animals, Megan Cline, Fernando Mafé, JCDecaux, Lorenz Holder, Teddy Morellec, Jaanus Ree, Ale Di Lullo, Syo van Vliet, Dave Trumpore, Anthony Favennec, Andrew White, Red Bull, Cycling Without Age, Sala Nómada, WelcomeToHelensWorld, Davide D'Amico, Jack Thurston, Simbiosc, d26b73, Juan Luis Rod. **Ilustraciones:** Carmen Torreblanca, Toni de Muro, Natalia Goncharova. **Publicidad:** 649 373 218 (publicidad@ciclosfera.com) **Contacto:** contacto@ciclosfera.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





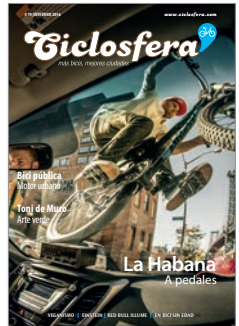
Foto: d26b73

Expectativas

Entre pedaladas y baches, esfuerzos, ruido y contaminación, llegamos a 2017. Un año más para todos y el curso en el que *Ciclosfera* cumplirá su primer lustro. Será pronto, en primavera, cuando alcancemos las 20 revistas impresas, un trabajo continuado y sin pausa que se ve acompañado por un esfuerzo diario en web y redes sociales.

No son días para hablar de dificultades sino para transmitir felicidad y optimismo. Primero por la salud de nuestro proyecto, cada vez más consolidado y ambicioso y que, como reflejará 2017, concita cada día más interés internacional.

Segundo, y mucho más importante, porque tras muchos años de batallas ciclistas ajenas las cosas están mejorando en la calle. No tan rápido como deseamos, pero se multiplican los gestos a favor de la bicicleta. Gestos políticos, a veces equivocados y tibios, que denotan que pedalear merece más espacio por el bien común. Gestos individuales de ciudadanos anónimos que, por una lógica y feliz mezcla de intereses, perciben que el presente y desde luego el futuro montarán en bicicleta.



La otra portada

Nos encantaba la foto de Ale Di Lullo, una de las finalistas del certamen Red Bull Illume, pero finalmente nos decantamos por una evocadora ilustración de Toni de Muro, nuestro protagonista del *Ilustra2* de este número. Y tú, ¿qué opinas?



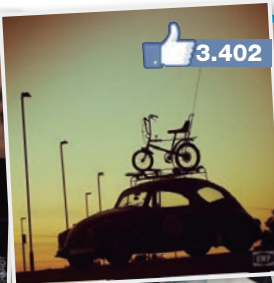
4.475

EL GUSTÓMETRO

Nos encantan los colores y a los lectores, también. Quizá por eso la imagen de una colorida fachada plagada de bicicletas es la más valorada de este trimestre. Tras ella, una oda a pedalear bajo la lluvia y una foto nostálgica.



3.868



3.402



2.688



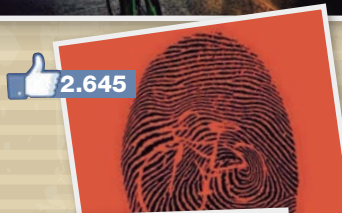
2.865



2.816



2.796



2.645



2.645



2.550



HAZLO POR TI

HAZLO POR TODOS

2.238



2.271



2.041



2.189



 **POLOANDBIKE**

WWW.POLOANDBIKE.COM



A debate

FRÍO Y BICI



● ¿Cómo combates el frío sobre una bicicleta?

- “Un jubilado francés me contó que, cuando salían en bici a las faldas de los Alpes y tenían los pies congelados, se bajaban de la bici para hacer unas series de zapateado y poder sentir los pies” (Javier Rodríguez).
- “Con la bici y una buena petaca de güisqui, cualquiera es imparable” (Gonzalo Sinmás).
- “Pedaleando más :D” (Jean Carl Castillo).
- “En las manos, crema calentadora y guantes calefactados de moto: aguantan hasta 5 grados” (Miguel Ángel Peinado)
- “Sopas de ajo” (Diego Izquierdo).

MECÁNICA



● ¿Es imprescindible saber de mecánica?

- “Cualquiera puede aprender, y es recomendable saber de aquello que practicas a diario. Al menos deberías saber qué válvulas existen, conocer las presiones de aire, cómo reparar un pinchazo, cómo usar las marchas correctamente...” (Sebas Tian).
- “Cada cosa que sepas hacerle a tu bici es tiempo y dinero ahorrados. Además de que te ayuda a salir de situaciones inesperadas” (Santi Creide).
- “No creo que a mitad de un desplazamiento, con esta vida pegada al reloj que vivimos, nos paremos en mitad de la acera a arreglar un pinchazo. Seguro que por el camino encontramos un taller de bicicletas en el que recoger después a nuestra amiga” (Odnanref Gv).
- “No es imprescindible. Depende de la infraestructura de talleres de tu ciudad” (Rafa Cecchini).
- “Saber algo del funcionamiento y reparación de tu bicicleta lo convierte en el vehículo más barato que puedas tener y mantener” (Fernando Sangrós).

POLICIAS



● ¿Cómo te llevas con ellos?

- “Policía ciclista: 10 points. Policía NO ciclista y cateto: 0 points”. (Caperucita Feroz).
- “Como en una fábrica con 500 empleados, entre los policías puedes encontrar todo tipo de personas” (Pabo Soy).
- “No tengo ninguna interacción con ellos, que supongo que es como debe ser si cada uno hace lo que debe” (Daniel LaParra).
- “Es muy raro que molesten. Es poco probable” (Luis Carlos Vizcaíno).
- “A.C.A.B.” (Pandora Hower).
- “Soy policía y ciclista con orgullo” (Renato Romero).

transparent

PROUD
TO BE A
CYCLIST

casual cycling wear
www.transparent.bike



TOP 5 NOTICIAS

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

- 1. Las cubiertas sin aire que podrían convertir las cámaras en cosa del pasado**
(26.686 páginas vistas)
- 2. Seis mentiras sobre la bicicleta que debemos desterrar**
(17.674 páginas vistas)
- 3. ¿Un casco que imite el pelo de los Playmobil? Sí, existe**
(17.545 páginas vistas)
- 4. Beatriz Silva: “Viajar en bicicleta refuerza tu confianza y te hace volver a creer en la gente”**
(14.878 páginas vistas)
- 5. Nuevo Récord Guinness de velocidad en bicicleta: 236,5 km/h**
(14.544 páginas vistas)

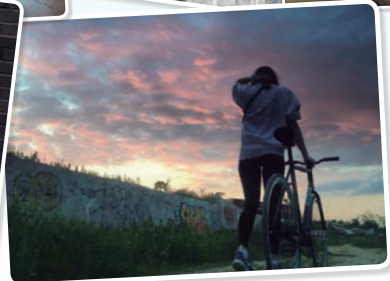
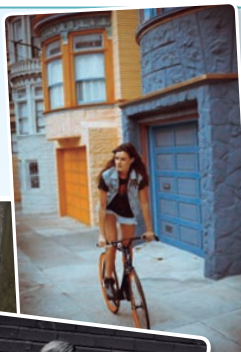
CONTADOR

El 15 de diciembre nos seguían...



#MEJORENBICI

Una etiqueta en la que cabe casi de todo, y bajo la que ilustramos la alegría de moverse en bicicleta.





FOLDING TRIKE



CITY TRIKE



ADVENTURE TRIKE



PERSONAL MOBILITY CICLES

www.etnic.com

COCHES AUTÓNOMOS



Ilustración Carmen Torreblanca

Parece probable que, durante la próxima década, las calles empiecen a llenarse de vehículos que no precisen de las órdenes de un humano para llegar a su destino. Un futuro tan idílico para algunos como una pesadilla para otros... ¿Cómo lo ves tú?

A favor

Seamos realistas: al menos a corto y medio plazo nuestras ciudades no estarán libres de coches. Por eso, todas las innovaciones tecnológicas que contribuyan a que los ciclistas y peatones nos movamos con mayor seguridad serán bienvenidas. El poderoso lobby del automóvil lleva años investigando en esta dirección, y los coches autónomos son el mejor campo de pruebas. Llegará un día en que pedaleemos entre máquinas sin conductor y, por tanto, sin los problemas asociados a que muchos ciudadanos incívicos se pongan al volante: estrés, velocidad excesiva, atropellos, amenazas, errores. Será, sin duda, un escenario urbano mejor para los ciclistas y, por extensión, para todos.

En contra

En lugar de replantearnos nuestra forma de movernos y, por extensión, de vivir, el coche autónomo aspira a perpetuar el 'cochecentrismo' transformando el vehículo propio en algo aún más adictivo y egoísta. Los automovilistas podrán delegar por completo su movilidad, añadiendo a la pereza física la vagancia mental y convirtiendo el vehículo, cómo no, en otro espacio de frívolo abandono. El coche autónomo no aspira a reducir la cifra de contaminantes moles de metal sino que sueña con multiplicarlas hasta el infinito, maquillando todos sus nefastos problemas y, desde luego, transportándonos un poco más hacia un futuro de despreocupación, egocentrismo e irresponsabilidad.

Eneko Astigarraga



Es uno de los responsables de Mundoraintxe, la tienda y taller que se ha convertido en el centro de la cultura ciclista de Pamplona. Apasionado ciclista y gran conversador es, también, el elegido para nuestra contrarreloj de este número. 3, 2, 1... ¡A rodar!

Escapada	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Sprint
Cuadro	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Componentes
Gorra	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Casco
Giro	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Rodar acompañado
Perros	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gatos
Ruedines	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Equilibrio
Fixie	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Plegable
Frío	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Calor
Cantidad	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad
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 type="checkbox"/>	<input checked="" 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
Estudiar	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Trabajar

TESTIGOS DEL TIEMPO



El fotógrafo danés Anders Hviid nos desvela la evocadora historia que esconde esta imagen.

Tomé esta fotografía en la oficina de mi suegro, Peter Haventons, en una visita a su casa de campo en Suecia. Es todo un personaje: dice que tiene un pequeño museo que, en el fondo, no es más que una excusa para poder acumular cualquier objeto con el que se cruza. Le pregunté si no le cansaba juntar tantas cosas y me reconoció que sí: que lo suyo es una enfermedad, y que necesitaba urgentemente un psiquiatra. Pero a mí me encanta entrar en ese museo y mirar sus últimos trofeos.

La foto está hecha con mi amada Plaubel Makina. Es una máquina de medio formato, mi preferida para todo lo que no tenga que ver con el trabajo. Usarla es como poner un disco de vinilo, recostarte en una butaca y servirte un buen whisky. Su naturaleza analógica, el revelado y sus tiempos representan todo lo contrario a mi trabajo diario como fotógrafo, en el que todo es digital y con plazos ajustados.

¿Y la bicicleta? Es una vieja montura de principios de los años 40, una Hermes fabricada en Upsala utilizada por los mensajeros del periódico *Hässelholm* hasta el año 2000. Mi suegro la encontró y la restauró. Me encanta cómo queda en ese espacio brillante: parece susurrar sus ganas de salir y seguir rodando.



MADE IN SPAIN

DESIGN YOUR BIKE

DESIGN YOUR LIFE



DISTRIBUYE WOBYBI, DISTRIBUYE INNOVACIÓN



ÓLVIDATE DE
LOS STOCKS



BICICLETAS EN
DEPÓSITO



PRODUCTO ÚNICO
Y ORIGINAL

91 290 1875

www.wobybi.es

info@wobybi.es

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 reunirse 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





Foto: Syb van Breda

AL OTRO LADO

Te invitamos a cruzar de la mano de su creador el puente Jan Waaijer, una de las infraestructuras ciclistas más espectaculares de Holanda.

por Dani Cabezas

El 22 de diciembre de 2013 fue un día especial en Zoetermeer, una tranquila localidad situada a las afueras de La Haya. El exalcalde Jan Waaijer cortaba la cinta inaugural de una de las infraestructuras más demandadas por los vecinos: un puente ciclista que uniera el sur de la ciudad con el nuevo parque Nieuwe Driemanspolder, y que al mismo tiempo sirviera para conectar cuatro grandes rutas ciclistas de las muchas que recorren los Países Bajos.

Cuando los presentes vieron el resultado final del proyecto, ideado por el estudio de arquitectura Syb van Breda, quedaron asombrados. Las fotos del flamante puente no tardaron en inundar las redes sociales, despertando los elogios (y envidias) de ciclistas del mundo entero. Hasta el diario británico *The Guardian* lo incluyó entre las diez mejores infraestructuras ciclistas del planeta.

“El proyecto nació en 2009, cuando nuestra propuesta ganó el concurso para construir un puente que encajara con la naturaleza del nuevo parque”, recuerda el propio Syb van Breda a *Ciclosfera*. “Fueron tiempos difíciles: la crisis retrasó las obras del parque y, después, las del puente. Pero seguimos adelante y estaba abierto en enero de 2014. El parque estará acabado en 2020, y será entonces cuando el puente luzca en todo su esplendor”.

Pura diversión

“Pasé junto al puente en un viaje en tren”, recuerda el fotógrafo Alexandre Rotenberg, un apasionado de la cultura ciclista y sus puentes, que ha retratado muchas veces con su Nikon D7000. “En aquel momento supe que tenía que volver para verlo de cerca”. Lo hizo tanto de día como de noche, cuando el puente adquiere un aspecto singular. “Con todas esas luces”, bromea, “parece una estructura alienígena”.

¿Y cómo es pedalear en él? “Algunos ciclistas lo ven algo arriesgado por sus curvas”, reconoce Van Breda, “pero la mayoría están encantados, incluso aunque haya que subir su cuesta arriba en un país tan plano como una crepe”. Rotenberg, por su parte, lo tiene claro: “Cruzarlo en bici es pura diversión, y desde allí se puede disfrutar del impresionante skyline de La Haya, que está a unos 13 kilómetros”. ♡

*“Cruzarlo en bici
es pura diversión”,
dicen todos los que
lo conocen*

Alegria
Rideinterranean



Cargo bikes made in Spain



Foto: Megan Cline



HÉROES 2.0 [EVIE BOYD]

Hay poco real en la adolescencia, y es en ese inconsciente teatro donde Evie Boyd, protagonista de la novela 'Las chicas', cambiará su bicicleta infantil por el autobús más negro.

por Max Boraita

Vehículos de luz, vida, oscuridad y muerte. Evie Boyd tiene catorce años y sus padres la ignoran. Tiene granos y una amiga con la que chupa pilas usadas: leyeron que ese cosquilleo metálico en la lengua es un adelanto del placer que, algún día, obtendrán del sexo.

Emma Cline

Nació en 1989 en Sonoma, California. En 2016 publicó su primera novela, *Las chicas*, que ha merecido excelentes críticas y tendrá una próxima adaptación al cine. Preguntada sobre el tema, Cline niega mayor interés en la figura de Charles Manson: el propósito de su libro es reflejar el mundo femenino y, por extensión, la violencia y manipulación que sufren las mujeres. Objetivo logrado.

Es verano de 1969 y Evie huye del aburrimiento montando en su bicicleta. Pedalear es la libertad, la muleta sobre la que apoyarse mientras una se hace independiente, atractiva y adulta. Evie es una niña ciclista hasta que conoce a Suzanne que, con 19 años, le muestra la rebeldía y el odio, el reverso tenebroso del verano del amor.

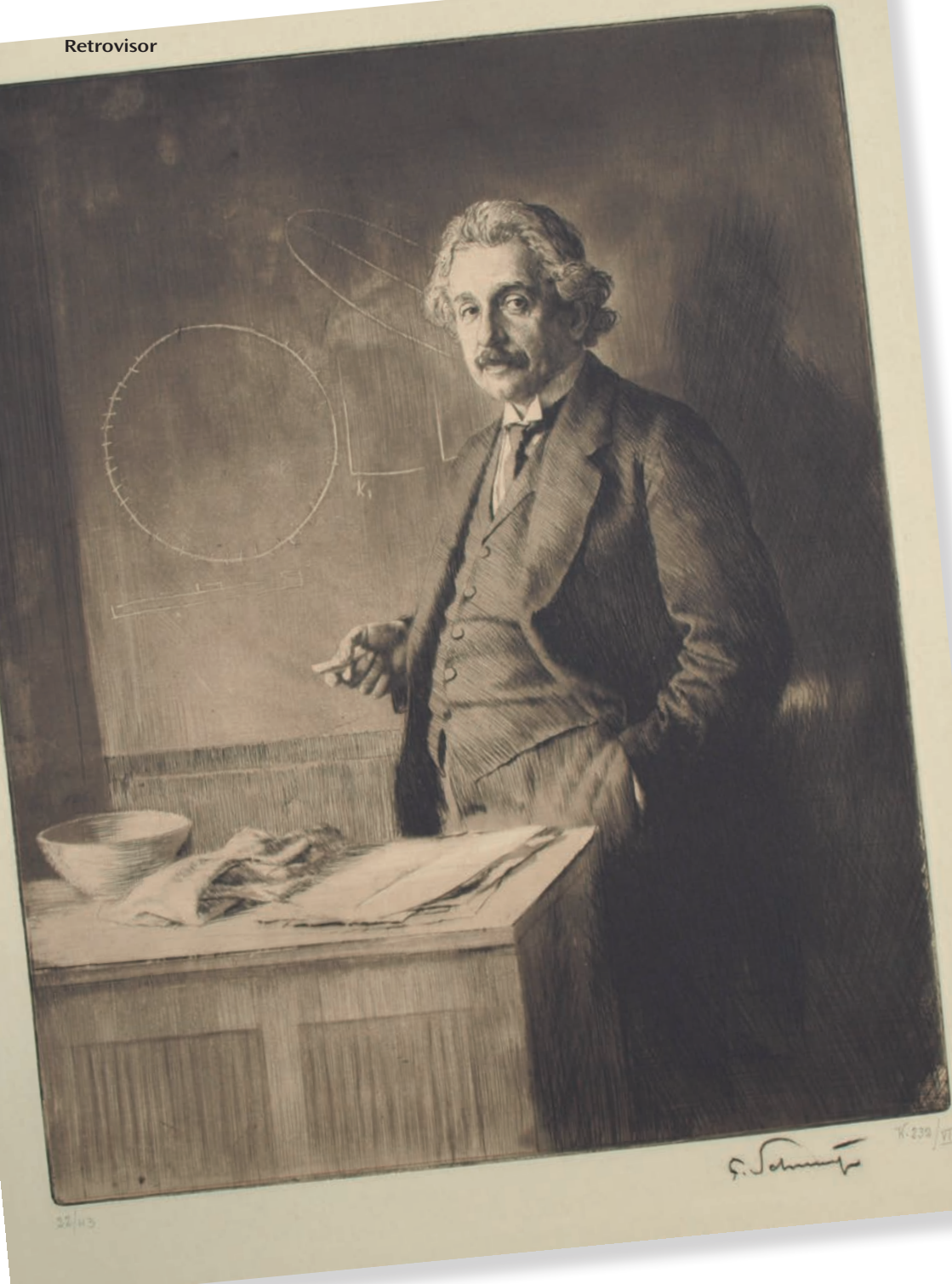
Será un viaje en bicicleta el que las unirá para siempre. Bastarán una avería y un gesto de complicidad para que Evie cambie su inocente montura por el negro autobús de la banda de Suzanne. Evie se busca en ese autobús a sí misma pero allí encontrará, para siempre, el desfigurado y macabro universo de la familia Manson. ♡



Retrocycle Madrid
Avenida del Doctor Arce, 32



Retrocycle Logroño
Calle Estamberra, 38



32/43

F. Schmitt

K. 239/II

ALBERT EINSTEIN: UN CEREBRO EN BICICLETA

El científico más célebre de todos los tiempos encontró inspiración en los pedales.

Es una de las más conocidas frases sobre la bicicleta jamás pronunciadas. Y su autor, el más grande científico que ha existido y uno de los más icónicos rostros del siglo XX. “La vida es como montar en bicicleta: para conservar el equilibrio, debes mantenerte en movimiento”.

Se dice que Albert Einstein era un gran aficionado a las dos ruedas, un vehículo con el que comenzó a estar muy familiarizado en su época de estudiante en la universidad de Bavaria. Incluso, él mismo reconoció que había concebido algunas de sus más influyentes ideas sobre la teoría de la relatividad mientras pedaleaba. Más allá de la leyenda, se sabe que la célebre imagen sepia de un sonriente Einstein pedaleando fue tomada por el fotógrafo Ben Meyer en la casa de éste en Santa Barbara, California, el 6 de febrero de 1933. Sólo una semana antes, Adolf Hitler llegaba al poder en Alemania, con lo que comenzaba una escalada de violencia que terminaría con el estallido de la segunda guerra mundial seis años después.

La dirección que fue tomando la guerra llevó a Einstein, emigrado a EEUU para trabajar como profesor en Princeton (Nueva Jersey), a escribir en 1939 la famosa carta al presidente Roosevelt, en la que le conminaba a promover el proyecto atómico para impedir que los «enemigos de la humanidad» lo hicieran antes que EEUU. Una misiva que desembocaría en el desarrollo de la bomba atómica y en su empleo en las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki, que a la postre inclinarían la balanza en favor de los aliados poniendo fin a la guerra en 1945.

Einstein fallecería en Princeton 16 años después, en 1955. Lo hacía tras haber obtenido la nacionalidad estadounidense y tras sufrir un aneurisma de la aorta abdominal, que anteriormente le había sido intervenida quirúrgicamente. Einstein rechazó una nueva operación: «Quiero irme cuando quiero. Es de mal gusto prolongar artificialmente la vida. He hecho mi parte, es hora de irse. Yo lo haré con elegancia». Con la misma elegancia con la que solía pedalea, dejando que los pensamientos fluyeran libres. ♡



CUESTIÓN DE INSPIRACIÓN

La afición a las dos ruedas del científico más conocido de la historia sirvió de inspiración para el libro *Einstein y el arte de montar en bicicleta* (Siruela). En él, Ben Irvine explica cómo experimentar la sabia manera de ver la vida de Einstein a través del sencillo placer de pedalear. La obra arroja luz sobre la visión holística del mundo de uno del científico alemán y explora cómo alcanzar el equilibrio y la atención plena a través del uso de la bicicleta.

Clic-Cistas

Retratos. Estilo de vida. En resumen... Deportividad. Todo lo que tenga que ver con el piñón fijo, el skate y, en general, la cultura urbana está al alcance del alemán Jason Sellers.

por Rafa Vidiella
Fotos Jason Sellers

“Nací hace 36 años en Wiesbaden, Alemania, donde también vivo. De joven estuve un tiempo en EE UU, porque mi padre es estadounidense y trabajaba allí”.

“Hace unos ocho años me interesé por la fotografía. Era diseñador gráfico, buscaba algo nuevo y el hacer fotos entró en mi vida como si algo muy fuerte me atravesara. Desde hace cuatro años me dedico a ello”.

“Estoy metido en la escena del piñón fijo desde hace seis años. Esa fue mi puerta de entrada al ciclismo, y desde entonces siento una gran pasión por las dos ruedas: ahora tengo una Cinelli y una Bombtrack”.

“Además de ser muy divertido, en bicicleta es como mejor se llega a los sitios. Cuando recorres una nueva ciudad o, simplemente, sales a disfrutar de la naturaleza, siempre encuentras mucha más diversión pedaleando que a pie. Además, te conecta con gente parecida y derriba muchas barreras”.

“Por desgracia, Wiesbaden no es un lugar tan ciclista como otras ciudades alemanas como Berlín, Hamburgo o Colonia. Pero en todo caso es muy bonito ver cómo la pasión por el ciclismo urbano está creciendo en casi todo el país”.

“Si haces fotos en una carrera, intenta sacar una bonita panorámica del circuito o capta la línea de meta. Y, en general, intenta atrapar el momento preciso y capturar el espíritu y la emoción del momento”.

“Uso una Canon 5D Mark 3. ¿Mi estilo? Lo definiría como una mezcla de documental y estilo de vida, influenciado por el arte, la naturaleza y nuestras vidas cotidianas”. 📍



LUCES, CÁMARA ... ¡ACCIÓN!

Más de 5.000 fotografías de 120 países. Casi 35.000 imágenes. Y mucho espectáculo: así es Red Bull Illume, el concurso de fotografía de deportes de acción más grande del planeta.

por D.C./ R.V.

Conseguir que una fotografía impacte, transmita sensaciones increíbles o, incluso, que logre ponernos en la piel de su protagonista. Esas son sólo algunas de las características que valora el jurado del Red Bull Illume para otorgar sus prestigiosos premios.

El más grande y prestigioso concurso de fotografía de acción y aventuras celebró una nueva edición el pasado verano. Fue la cuarta y, de nuevo, el nivel estaba un escalón por encima de todo lo visto hasta ahora. Cualquiera puede participar: este año presentaron sus trabajos 5645 fotografías, sumando un total de 34.624 instantáneas.

Muchas de esas imágenes están protagonizadas por ciclistas. El ganador fue el alemán Lorenz Holder, que cautivó al jurado con la foto que puedes ver junto a estas líneas. Pero en las siguientes páginas te traemos otras también espectaculares y, además, hablamos con sus autores. ¡No te lo pierdas! 📸

1. “Me gusta mostrar la belleza de los lugares donde entrenan los atletas. Una gran localización es clave para una buena foto de acción” (**Lorenz Holder, Alemania, www.lorenzholder.com.** Lugar: Gablenz, Alemania. Atleta: Senad Grosic).





2



3



4

2. “Crecí en un suburbio de París, y desde pequeño me interesaron el cine y la fotografía. Solía tomar prestada la cámara de mi abuelo, hasta que pude comprarme una DSLR con la que empecé a fotografiar mis deportes favoritos, especialmente el skate” (**Teddy Morellec, Francia, www.teddymorellec.com**. Lugar: París, Francia. Atletas: Thibaud Delas y Pierre Delacroise).

3. “Siempre intento encontrar algo nuevo: nuevas técnicas de iluminación, un ángulo de cámara distinto o cualquier otra cosa. Siempre hay cosas interesantes por descubrir en este trabajo” (**Jaanus Ree, Estonia, www.jree.ee**. Lugar: Tallín, Estonia. Atleta: Eric Orgo).

4. “Tras estudiar artes clásicas y hacer un grado en comunicación y diseño gráfico tuve la oportunidad de convertirme en fotógrafo. El mountain bike era mi pasión y mi estilo de vida, así que decidí unir ambas cosas” (**Ale Di Lullo, Italia, www.aledilullo.com**. Lugar: Brooklyn, Nueva York, EE UU. Atleta: Aaron Chase).

RYMEBIKES

¡Muévete con Estilo!

Plegada en 11 segundos

Freno de Disco Hidráulico*

* Según versiones



www.rymebikes.com info@rymebikes.com



5



6



7



8

5. “Comencé retratando a mis amigos en eventos de BMX. Me di cuenta de que, gracias a mi conocimiento de este deporte, era capaz de capturar la belleza de una escena concreta y jugar con la luz y la composición” (**Syo van Vliet, Holanda, www.syovanvliet.com**. Lugar: Strand Nes, Holanda. Atleta: Nick Van Der Veen).

6. “Crecí en los bosques y montañas del este de EE UU, así que siempre me pareció natural jugar entre barro, lluvia y nieve. Al hacerme mayor empecé a hacer mountain bike, y comencé a interesarme por la fotografía gracias a las hipnóticas fotos de algunas revistas” (**Dave Trumpore, EE UU, www.davetrumporephoto.com**. Lugar: Novato, California, EE UU. Atleta: Mark Weir).

7. “Cuando fotografé deportes de acción me encuentro en mi elemento. Especialmente si se trata de bicicletas, pero también de deportes acuáticos como el surf o el wake-boarding” (**Anthony Favennec, Francia, www.afphoto.fr**. Lugar: Morlaix, Francia. Atleta: Anthony Favennec).

8. “Tras doce años haciendo BMX empecé a retratarlo con mi cámara, lo que reducía mi riesgo de lesionarme. Desde ese momento, mi máquina y yo formamos un equipo indivisible” (**Andrew White, EE UU, www.andrewwhitephoto.com**. Lugar: Treasure Island, California, EE UU. Atleta: Harry Mills-Wakley).

HYBAN CENTIUM – El casco para los ciclistas urbanos



**Nuevo diseño que aúna robustez
y gran ventilación con un diseño
totalmente exclusivo para desplazarte
con seguridad en la ciudad**



GERMAN ENGINEERING. SINCE 1924.



Foto: Cycling Without Age

VIENTO EN LAS VELAS

El proyecto En bici sin edad pasea a ancianos en triciclos para reintegrarles en su comunidad: una iniciativa que une a miles de personas en medio mundo y que, ahora, también rueda en España.

por Rafa Vidiella

No protagonizan las campañas publicitarias más llamativas. Apenas están presentes en las redes sociales. Son, por decirlo de alguna manera, invisibles. Pero ahí están. Sólo en España hay 7,5 millones de personas con más de 70 años. Personas con derecho a disfrutar, respirar y... montar en bicicleta. Por su bien. Por nuestro bien.

Lecciones mutuas

Hace ahora cuatro años, Ole Kassow tuvo una idea algo loca: sacar a pasear en bicicleta a los ancianos de un geriátrico de Copenhague. “Una ciudad vivible”, cuenta Kassow a *Ciclosfera*, “es una ciudad pensada para todos, incluidos niños y ancianos. Pedaleando con estos últimos vi que se reintegraban en la comunidad. Reco-

rrían de nuevo los parques, visitaban las cafeterías y, simplemente, volvían a disfrutar la ciudad”.

No sólo eso: esos paseos permitieron a Kassow conocer y hacerse amigo de, por ejemplo, Thorkild. A sus 99 años, ambos hablaron, cantaron y supieron, según explica el creador de Cycling Without Age, que no vale la pena ser gruñón. “Thorkild me desveló su secreto para llegar a viejo”, explica Kassow: “Tomar un vaso de vino diario y no guardar rencor”.

En este tiempo Cycling Without Age ha pasado de ser un sueño a convertirse en una organización presente en casi 200 ciudades de todo el mundo. “El 20% de la población de los países desarrollados”, explica su creador, “tendrá pronto más de 70 años. Es una cantidad enorme de gente, y corren el riesgo de quedar excluidos. Muchos han perdido la movilidad y, todavía más, se han quedado sin pareja ni amigos. Están solos. Pero un simple paseo en bicicleta acompañados tiene un enorme impacto en su vida y en la nuestra, porque la gente mayor es muy interesante y es importante que sus historias y sabiduría se transmitan a las nuevas generaciones”.

Cuatro triciclos

Ese mundo de posibilidades rodantes llegó a España hace año y medio. Dani Ruiz, cofundador de Txita y uno de los responsables de que En bici sin edad aterrizara en San Sebastián, cuenta que fue la asociación Kalapie la que descubrió el proyecto en redes sociales y pensó que podría funcionar allí. “Coincidió con que la ciudad era capital cultural europea y se subvencionaban propuestas ciudadanas”, explica Ruiz. “Al cuarto intento logramos que nos dieran 20.000 euros, con los que compramos cuatro triciclos para empezar”.

Cuatro triciclos que no han parado de rodar. “Aunque al principio se muestran algo reticentes”, explica Ruiz, “la recepción en las residencias es buenisísima. Muchos ancianos llevan años sin salir y los responsables tienen pánico a que pase algo, pero tenemos seguros y formamos al voluntario que conduce el triciclo. Después, la experiencia es brutal: los abuelos pueden volver a su barrio, tomar algo en el centro de la ciudad y hasta les hemos llevado a ver partidos de la Real Sociedad”. Las anécdotas son innumerables y el placer, infinito. “Nuestros viejos amigos”, explica entusiasmado Kassow, “adoran volver a sentir la brisa en su cara, conocer gente nueva, volver a ser parte de la sociedad. Y, en personas con demencia o depresión severa, la respuesta es aún más pronunciada: algunos enfermos de Alzheimer recuperan cierta capacidad para expresarse verbalmente y casi todos los ancianos regresan cantando y riendo”.



Foto: Cycling Without Age

NO ES DIFÍCIL

El vehículo propuesto para poner en marcha En bici sin edad es, por lo general, un triciclo adaptado y equipado con dos asientos delanteros para los ancianos, motor eléctrico y frenos hidráulicos para reforzar la seguridad. Cycling Without Age no vende el triciclo (muchas veces es uno de la marca Christiania Bikes), pero sí concede la licencia y supervisa y asesora el proceso: se pretende que el programa sea universal, gratuito y sin ánimo de lucro.



“No es sólo pasear a una pareja de ancianos, sino también acercarles a jóvenes fuertes pero sin experiencia”

Gente de Sevilla o Gijón está intentando que En bici sin edad recale en sus ciudades, y la experiencia ya está en marcha en Barcelona. María Elisa Ojeda y Jordi Galí, de Vanapedal, estuvieron en Copenhague, conocieron a Kassow y, al volver a casa, consiguieron junto a la asociación Biciclot una pequeña subvención municipal para una prueba piloto con un triciclo de Cycling Without Age. “En las seis primeras semanas”, explica Ojeda, “hicimos 45 viajes, un total de 135 kilómetros con 85 ancianos. Hemos formado a 34 voluntarios, recorrido barrios como Sant Andreu, el Clot o Fort Pienc y puesto en contacto a asilos, asociaciones y grupos de estudiantes”. El siguiente objetivo es tener algún triciclo en propiedad y asentar el proyecto. “Algún ayuntamiento se ha interesado mucho”, cuenta Ojeda, “y esperamos repetir pronto la prueba y que, al final, alguna entidad pública o privada se sume. La inversión inicial es de unos 5.000 euros, y vale mucho la pena”.

Pere Serrasolses, uno de los responsables de Biciclot y todo un experto en hacer de la bicicleta un vehículo hacia la integración, lo sabe. “La predisposición de asilos y residencias es buena. A todo el mundo le gusta la idea. Pero todavía más cuando, además, implica formar a voluntarios, a veces chavales algo desorientados y procedentes del mundo escolar. No es sólo sacar de paseo a una pareja de ancianos: es, también, acercarles a gente joven y fuerte pero sin experiencia. Es reunir dos intereses particulares, sumar perspectivas distintas y establecer vínculos a la velocidad tranquila, relajada, de una bicicleta”. ♣



Recupera
tu **libertad**

Milian **Parts**

www.milianparts.com

En tu tienda Brompton habitual



Foto: Red Bull

[ÚNICO Y REBELDE]

Además de toda una leyenda del BMX, Viki Gómez es un viejo amigo de Ciclosfera. Desde ahora le acompañaremos en sus innumerables viajes: la parada, esta vez, es Japón.

por Viki Gómez

Desde 2001, cuando lo visité por primera vez, he estado unas 30 veces en Japón. Mi estilo de montar gustó desde el principio, el BMX Flatland es aquí todo un fenómeno y hay cientos de riders originales en cada ciudad. El Flatland encaja por completo en su cultura: es arte sobre ruedas, ofrece infinitas posibilidades de expresarse y, cómo no, ellos lo han llevado a otro nivel. ¡Son auténticos samuráis!

Al estar en auge, muchos chavales lo practican por decisión de sus padres. Por desgracia, muchas veces éstos no conocen la historia y el pasado del Freestyle, y más que contemplarlo como un movimiento de rebeldía e independencia lo consideran una forma de ganarse la vida, un lugar donde trabajar y labrarse un porvenir.



Foto: Red Bull

Clavos y golpes

Es algo comprensible, pero que le roba la esencia a este deporte. El BMX es una forma de sentirte parte de algo único, de mostrar tu rebeldía. Es un espacio en el que tú impones las leyes y que, sobre todo, nadie te puede robar. Te da un gran poder, algo que a veces no cuadra en una sociedad tan competitiva y piramidal como la japonesa. Allí, y a menos que destagues sobre el resto, eres sólo uno más. E incluso cuidate de destacar: “Los clavos que sobresalen”, afirma un dicho japonés, “son los que se llevan más golpes”.

Nunca imaginé que vería llorar a niños porque sus padres les obligan a repetir, una y otra vez, las rutinas de los trucos. ¡La bici deber ser algo que te haga sonreír! No podemos cambiar el mundo, pero sí nuestro entorno, así que el año pasado decidí acoger a un rider de 12 años llamado Yu Shoji. Era el único chico que siempre tenía una sonrisa al montar y mostraba auténtica pasión. Le dije que estaría encantado de ser su maestro y mi primera lección fue... Disfrutar. Montar y disfrutar, aunque él no lo supiese, deben ir de la mano. ¡Desde entonces Yu es un icono internacional, y su alegría es contagiosa! ♡

“Nunca imaginé que vería llorar a niños porque sus padres les obligan a entrenar... ¡Montar y disfrutar deben ir de la mano!”





Foto: Sala Nómada

ARTE RODANTE

A veces merece la pena ponerle ruedas a una idea y ver qué pasa. Eso es lo que hicieron dos artistas, Laura Flores y Andrés Montes, fundadores de la Sala Nómada.

por Laura L. Ruiz

Laura Flores y Andrés Montes veían cómo los circuitos convencionales de arte no tenían las puertas abiertas para todos, dejando muchas veces fuera las ideas nuevas y frescas. Y si los artistas noveles no son capaces de exponer en galerías de arte comerciales... ¿Por qué no crear una propia? “Andrés tenía alguna experiencia en galerías”, cuenta Laura, “pero buscamos algo diferente y vimos cómo en algunos países de Europa sacaban las exposiciones a la calle”. Y así surgió la idea del carro-expositor.

Talento ilimitado, medidas concretas

Hablamos de un cajón de madera, hecho a mano por ellos dos, con medidas personalizadas y fijado a la parte de atrás de una bicicleta. En concreto, de una GAC de los años 70. “Habíamos pensado en hacer un



quiipplan

BICICLETAS ELÉCTRICAS Y PLEGABLES

Rigidez y ligereza



Foto: Sala Nómada



Foto: Sala Nómada

sidecar o un carro trasero, pero no queríamos perder movilidad”, explican, por lo que recortaron las medidas a 75x45 centímetros. Eso mejora su traslado, no les condiciona en medios de transporte como el tren y hace más manejable el sistema, pero también condiciona la dimensión de las obras que se almacenan y exponen en el cajón. Un artificio que han ingeniado para que sea un almacén y, a su vez, las paredes de la caja sirvan de mesa y expositor.

Por eso, la mayoría de los artistas que participan en la Sala Nómada adaptan sus obras a estas dimensiones. Como en el caso del Sr. Mur, que no sólo confía sus obras a las dos ruedas de la sala, sino que también hace muy presente en ellas la bicicleta. Le preguntamos por qué: “Mi obra tiene bicicletas porque forman parte de mi cotidianidad. Es mi transporte habitual y en mis dibujos, entre otras cosas, aparecen situaciones que vivo. Además he ido acumulando dibujos relacionados con la bici de proyectos ciclistas en los que he participado, como el documental *Perucha*, y me gusta visibilizar la bici porque es un muy buen invento”.

El Sr. Mur vio en el proyecto de Laura y Andrés una oportunidad para mostrar sus proyectos. “Me parece una buena idea por el concepto en sí, porque apuesta por un arte a pie de calle y con obras más asequibles de lo habitual en el mercado artístico”. De hecho, las obras van de los 5 a los 100 euros y si nos pilla sin dinero en el bolsillo, cada obra cuenta con un código QR enlazado a la biografía del artista. “A partir de ahí la persona puede comprar en la web, encargar una obra a medida o simplemente seguir la trayectoria del artista”, comenta Laura, que ya planea nuevas “excursiones” en las próximas semanas. No olvidemos que la Sala Nómada lleva en marcha desde mediados de octubre: podemos decir que la galería sigue “en rodaje”. 📍

TRANSPARENT

EL AMOR POR LAS COSAS BIEN HECHAS

DAVID MAYOR, COFUNDADOR DE TRANSPARENT NOS CUENTA POR QUÉ LA MARCA ES SINÓNIMO DE ARTESANÍA, PROXIMIDAD Y CALIDAD.



Una casa en El Escorial (Madrid) sirve de vivienda, taller y oficina para David Mayor y Marta Palomeque, que crean allí su línea de productos bajo el lema ‘Orgullosos de ser ciclistas’. “Venimos del mundo del textil y éramos y somos ciclistas convencidos”, explica Mayor, “así que decidimos unir ambas pasiones y hacer prendas que te identifiquen como ciclista todos los días de la semana”.

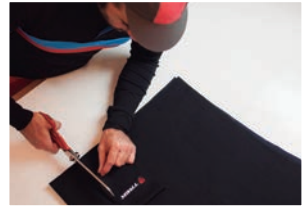
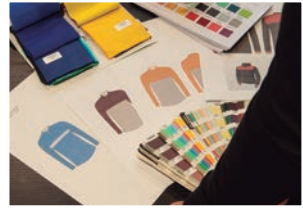
Su negocio despegó pronto gracias, entre otros, a Orbea. “Al poco de empezar se interesó por nosotros”, recuerda David. “Les hicimos ropa y orientamos el modelo de negocio a la personalización y la ropa hecha a medida”.

Personalización

La personalización es clave en su éxito. En su web los clientes diseñan su propia prenda y obtienen un producto único, de calidad y hecho en España. Pero también se centran en las colecciones. “Queremos mantener ese concepto de ropa artesanal. Tenemos grandes clientes, pero tratamos igual a todos: queremos que la gente disfrute de la prenda tanto como disfrutamos nosotros haciéndola”.

Todo es parte de la esencia de Transparent. “Tenemos una producción muy limitada, sólo 50 prendas por modelo. Aunque hemos tenido ofertas de grandes superficies, sólo queremos estar presentes en tiendas que compartan nuestra filosofía y espíritu”, asegura el diseñador.

¿Qué debe tener una buena prenda para el ciclista urbano?. Mayor lo tiene claro: “Ante todo, ser cómoda. Una prenda no es ciclista sólo por tener un bolsillo en la espalda. Lo primordial es el tejido. Hay que trabajar mucho en el patronaje e ir amoldándose a las necesidades individuales”. Hay tantos tipos de prendas como ciclistas rodando, y Transparent tiene algo específico para cada uno de ellos.



www.transparent.bike



Foto: Fernando Mafé

EL CICLISTA INCANSABLE

Amadu Suma es el hombre con más kilómetros a lomos de una bicicleta pública de Valenbisi. Hablamos con él y te contamos su increíble historia.

por Dani Cabezas

Son las cinco de la tarde en la plaza del Ayuntamiento de Valencia. Amadu Suma posa ante las cámaras con cara de felicidad, agradecimiento y sorpresa. Acaba de recibir un premio por ser el usuario de Valenbisi, el servicio de alquiler de bicicletas de Valencia, que más kilómetros recorrió durante un año: 6.000 de septiembre de 2015 a septiembre de 2016.

“No me esperaba este premio”, reconoce Amadu. “Me llamó una amiga para decirme que me había tocado, y pensé que se trataba de un sorteo”. La recompensa es simbólica, pero valiosa: un bono para disfrutar de Valenbisi otro año más y seguir haciendo más y más kilómetros.

quiero
salvar
el mundo
haciendo
marketing



te regala la nueva
GUÍA CICLISTA DE MADRID



¡GRACIAS POR PEDALEAR!

(en la Comunidad
de Madrid)



Foto: JCDecaux

Para todos

El 9,2% de los valencianos se mueven en bicicleta, lo que la sitúa como la segunda ciudad de España con mayor número de ciclistas urbanos. Un porcentaje esperanzador en el que ha jugado un papel esencial Valenbisi, puesto en marcha en junio de 2010. Operado por JCDecaux (encargada también de las bicicletas compartidas de Sevilla, Córdoba, Gijón y Santander), Valenbisi cuenta con 2.750 bicicletas distribuidas en 275 estaciones. El usuario paga una cuota anual de 29,21 euros que le permite usar las bicicletas de forma gratuita durante la primera media hora.

El largo viaje

“¿Que a dónde voy en bici? ¡A todas partes, no tengo otro medio de transporte!” cuenta Amadu. “Voy a la mezquita cinco veces al día, con lo que ya son diez viajes. Y durante seis meses he estado haciendo talleres de formación de lunes a viernes, a los que también iba pedaleando”.

Amadu, de 24 años, llegó a Valencia en 2013. Fue la última parada de una odisea que arrancó en su país, Guinea-Conakry. “Crucé ilegalmente de Marruecos a Melilla, donde permanecí durante tres meses en un CETI (Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes). Desde ahí una ONG me llevó en barco a Málaga, después a Cádiz y más tarde a Madrid, desde donde viajé a Valencia”, recuerda. No fue fácil. Durante ese tiempo falleció su madre, y temió por su vida en varias ocasiones.

Su sueño, y mientras consigue un permiso de trabajo, es convertirse en futbolista profesional, una actividad que compaginaba en su país con trabajos esporádicos de todo tipo. Sabe que triunfar en el fútbol es difícil, pero no se rinde y se prepara a conciencia. “Esta temporada aún no he podido jugar, ya que tengo una lesión de rodilla, pero dentro de poco volveré al equipo de Primera Regional donde jugaba”, explica con ilusión. Su objetivo es reunir el dinero suficiente para volver a su país “a saludar a mi familia”.

Por el momento, los responsables de Valenbisi tienen en él a uno de sus mejores embajadores: “Me encanta Valenbisi”, asegura, “es un transporte muy barato y no da problemas. Rara vez me muevo de otra forma”. Amadu, que probó el sistema tras sufrir el robo de dos bicicletas, tiene claro que no piensa volver a comprar una, al menos mientras siga pudiendo rodar en bicicleta pública. ♡



LA MAYOR COMPETICION VIRTUAL DEL MUNDO

Bkool pone en marcha la Winter Cup, que reunirá a ciclistas de todo el mundo hasta el 9 de abril. ¿Te apuntas?

Competir al más alto nivel... sin salir de casa. Es lo que propone la marca de rodillos inteligentes Bkool, organizadora de la Winter Cup, competición que reúne a ciclistas de 30 nacionalidades diferentes

La Winter Cup viene avalada por el éxito cosechado por la Summer Cup, que congregó a más de 2.000 participantes. La carrera contará con 16 patrocinadores de primer nivel, que sortearán infinidad de regalos ciclistas coincidiendo con cada uno de los retos semanales.

La propuesta de Bkool cuenta con etapas para todos los gustos y distintos desafíos semanales, entre ellos algunas de las más célebres etapas del Tour de Francia o la Vuelta, pasando por la París-Niza o el Giro de Italia. Todo, con la garantía de formar parte de un evento único y con retos que oscilan entre los 8 y los 32 kilómetros.

Las grandes vueltas se disputan en tu salón: consulta toda la información en www.bkoolers.es/bkool-winter-cup.





Foto: Werner Müller-Schell

ORGULLO ASIÁTICO

Viajamos a Taiwán a la presentación del Taipei Cycle Show y conocer de primera mano las fábricas de algunas de sus principales marcas.

por **Dani Cabezas**

DONDE SE HACE LA MAGIA

Ciclosfera fue el único medio español invitado a la presentación del Taipei Cycle Show en Taichung. Una semana en la que pudimos conocer las fábricas de Pacific Cycles (firma detrás de maravillas como la plegable RideMe) o la gigantesca Axman, pasando por el fabricante de bujes Hubsmith, la fábrica de ruedas Novatec o TD Hitech Energy Co, uno de los más importantes fabricantes de baterías para eléctricas. Además, tuvimos ocasión de visitar la Taichung Bicycle Week y de ver y tocar productos que pronto estarán en el mercado, como el sorprendente Arofly, un hipertecnológico sistema del que ya hemos hablado en nuestra web.

El calor es intenso y la humedad insoportable en Taichung, la tercera ciudad de Taiwán. A las puertas de Axman, uno de los mayores fabricantes de bicicletas de la isla, su director sonríe y da la mano, uno a uno, a periodistas de todas partes del mundo. De pronto, un simpático ciclista entra en escena: ha venido pedaleando desde Taipei (171 kilómetros) en su Axman, marca de la que es un fan declarado. Y lo ha hecho descalzo, su modo habitual de montar. El director le agradece el gesto y posa con él. Al fin y al cabo, no hay mejor embajador de una marca que un cliente orgulloso.

El orgullo es uno de los sentimientos que destila cada trabajador local. El país es, con permiso de China, el mayor fabricante del mundo, pero sus bicis son según ellos monturas de gran calidad y muy alejadas del concepto de bicicleta barata que representa el sello 'made in China'.

Y es que la constante tensión entre Taiwán y el gigante asiático también se hace notar en esta industria. La isla vive en un singular limbo legal, y

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON **BROOKS**

ORBEA **DAHON**

Gudereit **SURLY**

KLICKfix **ORTLIEB**

vst fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com

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

Mi Bike Rio

Tel: 913 94 652
WWW.mibikerio.com

Madrid

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

Metro: Príncipe Pío

DeQueBikes

TALLER DE BICICLETAS

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

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

transporte y logística internacional

Especialistas en import/export de bicicletas

www.laluna.coop • info@laluna.coop • 932201715

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...



mundoraintxe

Calle Nueva 121 - 31001 Pamplona - 948 213033
www.mundoraintxe.com

albergue cicloturista EL SALTO apertura 2016




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

 EL SALTO.es


mobēo.es

MAVIA TRANSPORT

Vive 24 horas con la bici de tus sueños

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



Foto: Werner Müller-Schell

Durante los ocho primeros meses de 2016 Taiwán exportó más de 2 millones de bicis

es reconocida como estado independiente sólo por una minoría de países. Una situación de constante tensión con el Gobierno chino, que en 2005 aprobó la Ley Anti-Secesión para autorizar el uso de la fuerza para recuperar el control del territorio sublevado. Hace apenas unas semanas un exgeneral chino clamaba por una invasión militar, en lo que fue el penúltimo episodio de una escalada verbal sin fin.

Deporte de riesgo

Ajenos a todo, los taiwaneses hacen su vida. Las calles de Taipei, Taichung o Hsinchu son un hervidero de gente. Miles de puestos de comida callejera ofrecen manjares insólitos: del famoso stinky tofu (literalmente tofu apestoso, no apto para narices sensibles) hasta el omnipresente arroz con pollo, ternera, cerdo o cualquier animal, pasando por una de las delicias autóctonas: la serpiente. El carácter local mezcla la amabilidad y el orden japonés con la omnipresente herencia china y las calles muestran una limpieza extrema, casi irreal.

Las bicicletas, sin embargo, no gozan de un estatus preeminente. Ruidosos scooters serpentean en todas direcciones, y sólo un puñado de valientes se atreve a pedalear por las amplias avenidas. Los escasos carriles bici se ubican en las aceras, principalmente en Taipei, y la creciente polución no anima a pedalear.

Pese a ello, Tony Lo es optimista. En la presentación de la trigésima edición del Taipei Cycle Show, la feria de la bicicleta de la capital taiwanesa, el CEO de la Taiwán Bicycle Association (TBA) se muestra convencido de que el futuro es esperanzador. Algo que se plasma en el eslogan de la próxima edición de la cita, *A New Worldview On Cycling*, y que trata de minimizar un dato preocupante: durante la primera mitad de 2016, las exportaciones de bicicletas 'made in' Taiwán descendieron un 20%. Al menos la venta de componentes y accesorios sigue ascendiendo.

Durante los ocho primeros meses de 2016, Taiwán exportó algo más de 2 millones de bicicletas. O, lo que es lo mismo, generó un volumen de negocio de unos 985 millones de euros. La UE es su principal mercado, con un 58% del volumen total, seguido de Norteamérica con un 19,96%.

La fuerza del sector se plasma en el Taipei Cycle Show. Un evento que tendrá lugar del 22 al 25 de marzo de 2017 y que, de cara a 2018, se traslada a octubre. Coincidirá con la Taichung Cycle Week, aunque en palabras del propio Tony Lo no pretende sustituir dicha feria sino ser su complemento. Allí, ojalá, estaremos de nuevo para ver en primera persona qué se cuece en este lugar fundamental de la industria. ♡

**BIKE®
GRÀCIA**

Tel: 93 21 30 255
93 21 100 659
info@bikegracia.com
www.bikegracia.com

Job Job Job
BROMPTON
AGENCY
WORKSHOP

espaibici

PASION
movilidad humana

BROMPTON
Brooks
SINCE 1886
LEAYNE
Engineered Design
KNOG

C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona
Tel: 1. 93 532 3 1 4 3 > e-mail: botiga@espaibici.com
www.espaibici.com

EL CICLO

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 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!

f t g+ v

Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com

Bikes & City

BIKES AND CITY

ALICANTE
RENT & BUY SINCE 2014

www.bikesandcity.com

C/ San Vicente, 61 - ALICANTE
966 37 65 96

Especialistas en Brompton
www.capproblema.com

CAPPROBLEMA
BROMPTON Barcelona

**BICI
CON
ALAS**

ALL FOR RIDE

TALLER
ESPECIALIZADO

Av. Pablo Iglesias 48
91 189 53 77

www.biciconalas.com

**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



Ciclismo y veganismo: ¿el binomio perfecto?

El veganismo y el respeto a los animales crece en todo el mundo, y también entre los ciclistas. Hablamos con algunos de ellos y evaluamos su impacto en la salud propia y de nuestro planeta.

por Dani Cabezas

Abrazos, vítores y aplausos. Un ruidoso grupo de amigos, conocidos y seguidores del español Pedro Luis López-Toribio y el italiano Paolo Barbon acudió el 17 de agosto a recibir a los dos ciclistas a la madrileña Plaza de Toros de las Ventas, donde llegaron tras haber pedaleado 2.800 kilómetros por tres países: Italia, Francia y España. El lugar escogido para culminar el reto no era casual: ambos pedalearon con el objetivo de dar visibilidad a la defensa de los derechos de los animales. Por ello, el acto concluyó con la lectura de un manifiesto en el que se pidió la abolición inmediata de la tauromaquia.

La odisea de Pedro Luis y Paolo, bautizada como Bike for Animals, fue sólo una más de las llevadas a cabo para, como ellos mismos afirman, “dar voz a los sin voz”. Pedro Luis ha protagonizado rutas como la Transpirenaica por los animales o el Camino de Santiago ‘non-stop’, en el que pedaleó sin descanso durante 40 horas y media, con las que quiso arrojar luz a la situación de maltrato e injusticia que sufren millones de animales y, al mismo tiempo, dar a conocer el veganismo como forma de vida y alternativa responsable.

“Para mí, el veganismo es una postura ética que se opone al especismo, que es la discriminación que sufren los animales no humanos, evitando colaborar en su materialización a través de la alimentación, vestimenta, experimentación, entretenimiento o comercio con ellos”, explica a *Ciclosfera* Pedro Luis, vegano desde hace ocho años.

La mayor parte de la gente condena el racismo o la homofobia, pero obvia el sufrimiento de los animales

No sólo lechuga

En su opinión, existe una conexión directa entre otras formas de opresión y la que sufren los animales. “La mayoría de las personas civilizadas consideramos una cuestión inapelable desterrar el racismo, la homofobia o el sexismo. Con el especismo pasa lo mismo, especialmente cuando esta discriminación se lleva a cabo a diario y supone el horror y la muerte de miles de millones de vidas sintientes, inocentes e indefensas”.

Las rutas ciclistas de Pedro Luis sirven, además, para desterrar lo que considera “mitos absurdos” sobre la viabilidad de alimentarse sin consumir productos de origen animal. Mitos como que ser vegano “es comer sólo lechuga” son, en su opinión, fruto de la ignorancia. “El deporte es una ventana maravillosa para demostrar lo que muchos veganos y veganas hacemos en todo el mundo a diario: que no sólo



Fuertes, resistentes, ejemplares... y veganos

Existen infinidad de deportistas, tanto aficionados como profesionales, que siguen una dieta vegetariana estricta. Carl Lewis, Venus Williams y Martina Navratilova son tres de los casos más célebres, y Novak Djokovic

ha abierto un restaurante vegano junto a su pareja. Pero hay muchos más: el corredor de ultramaratones Scott Jurek (autor del libro *Correr, comer, vivir*) es uno de los mayores divulgadores del veganismo. También lo es Fiona Oakes, en la misma disciplina, que tiene el honor de haber sido la primera mujer vegana en correr la ultramaratón de Des Sables. El iraní-armenio Patrik Baboumian (foto), considerado uno de los hombres más fuertes del mundo y ex culturista, posa a menudo con mirada desafiante junto a los vegetales que, asegura, le aportan su fuerza sobrehumana. Frank Medrano, el más famoso representante de los célebres y exigentes entrenamientos calisténicos, es un vegano confeso, como también lo es el triatleta estadounidense Dave Scott, seis veces ganador del Ironman. En nuestro país, Miguel Camarena es uno de los más célebres valedores del veganismo en el atletismo español, y también son veganos el culturista Carlos Barbón, el atleta Borja Pérez Batet o el kickboxer y boxeador Emilio García.



es posible sino, incluso, beneficioso. Nutrimos a nuestro cuerpo con los alimentos para los que está diseñado y no lo penalizamos con otros absurdos, antinaturales y dañinos que, por el hecho de haber sido consumidos históricamente, pueden ser incorrectos”.

En ese sentido, y en opinión de Pedro Luis, “las enfermedades cada vez más extendidas en el llamado primer mundo están muchas veces asociadas al consumo de productos animales”. La Organización Mundial de la Salud (OMS) puso en 2015, precisamente, el foco en la carne procesada, a la que declaró cancerígena e incluyó en el mismo grupo de riesgo de sustancias como el tabaco, poniendo sobre la mesa un debate que muchos como Pedro Luis intentan hacer visible.

Hacia un mundo más sostenible

Más allá de la cuestión ética que implica el hacinamiento, explotación y muerte de animales para el consumo humano, e incluso más allá de los efectos que tiene sobre nuestra salud el consumo excesivo de carne, algunos datos parecen dar la razón al veganismo como la opción más sostenible en materia medioambiental. La producción de carne y lácteos representa el 70% del consumo mundial de agua dulce, el 38% del uso total de la tierra y el 19% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Es por ello que, según el informe de la ONU *Assessing the Environmental Impacts of Consumption and Production*, publicado el pasado 2015, un cambio global hacia una dieta vegana resultaría “vital” para salvar al mundo del hambre, la escasez de combustible y los peores efectos del cambio climático.

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura (FAO) también ha señalado a la ganadería como uno de los principales responsables de los graves problemas medioambientales que sufre

*Según la ONU,
tender al
veganismo nos
salvaría del hambre
mundial y el cambio
climático*



Foto: Bike for Animals

LA MEJOR GASOLINA

¿Qué debemos ingerir antes de una buena rodada? ¿Hay diferencias para los ciclistas veganos y para los que no lo son? La dietista y nutricionista Bárbara Sánchez, del Centro Aleris, nos saca de dudas. “Para cualquier deportista, tanto si es o no vegano, es recomendable la fruta desecada: dátiles, orejones, etc. Son alimentos ricos en hidratos e ideales para obtener energía. También está la opción, muy extendida, de las barritas de cereales, pero hay que mirar bien la composición, ya que la mayoría de ellas tienen un exceso de azúcares refinados que no son sanos ni recomendables”, advierte.

el planeta. Según la FAO, la actividad ganadera “contribuye decisivamente a la degradación de la tierra, la contaminación de los acuíferos o la pérdida de la biodiversidad, y es responsable como ninguna otra de la imparable deforestación del planeta”. Según datos del Banco Mundial, el 91% de los bosques desaparecidos en el Amazonas se han dedicado a pastizales para una ganadería, a su vez, destinada al consumo humano. De hecho, un tercio del total de la superficie terrestre está ocupado por explotaciones ganaderas e industrias agrícolas subsidiarias.

Todo ese impacto se reflejaba en uno de los documentales recientes más impactantes, *Cowspiracy*, del estadounidense Kip Andersen. El largometraje pone encima de la mesa datos tan llamativos, y de los que apenas se habla, como que la cría de ganado produce más gases de efecto invernadero que todos los autos, camiones, trenes, barcos y aviones juntos (un 13% frente al 51%), o que para producir una hamburguesa son necesarios más de 2.500 litros de agua.

“A pesar de que cada vez contamos con más información, la mayoría de la gente se resiste a darse cuenta de que su dieta es la causa principal de la degradación del planeta”, explica Andersen a *Ciclosfera*. Algo, eso sí, que podría estar cambiando: “Cada vez más ciudadanos empiezan a darse cuenta de que existe otra manera de consumir, de una manera más respetuosa y consciente”, cuenta el cineasta. Un cambio en el que están jugando un papel esencial documentales como *Earthlings*, *Demain (Mañana)*, *Food Inc.* o el propio *Cowspiracy*, y que se materializan en una célebre frase que muchos de los valedores del veganismo recuerdan a menudo: “Contamina más un carnívoro en bicicleta que un vegano en 4x4”. 🐾

CONSIGUE GRATIS

Biclosfera



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

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

ALICANTE

Bikes & City
C/ San Vicente, 61
966 376 596

BARCELONA

Bike Gracia
C/ Tèrol 30
932 130 255

Cap Problema

Plaza Traginers, 3
info@capproblema.com

El Ciclo

C/ Nou de Sant Francesc, 17
08002 Barcelona
662 288 751
www.elciclobcn.com

Espaibici

Carrer del Bruc, 63
935 323 143
www.espaibici.com

I'm Bikes

Calle Maspons, 12. Bajo
www.imbikes.com
934 158 701

Kids on Wheels

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
930 219 651
www.kidsonwheels.es

BURGOS

Carabás
Carmen, 2
947 207 089

El Salto

Camino extramuros sur s/n
(Belorado)
669 415 639

CASTELLÓN

DE LA PLANA
La Bicicleta Café
C/ Enseñanza 13
964 72 21 65

GUIPÚZCOA

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

GIJÓN

Eco-logical
C/ La Tecnología 126.
Polígono La Peñona
985 343 170

LOGROÑO

Retrocycle Logroño
C/ Estamberra, 38
941 501 413

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
restaurantelariva.com

El Inglés

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

Gripp Madrid

C/ Bretón de los Herreros, 5
627 534 459

Mammoth

C/ Fuente del Berro, 9
913 093 259

Mammoth 2

C/ Dublin, 35C
Las Rozas
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
911 394 652

Mobeo

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

Retrocycle Madrid

Av. Doctor Arce, 32
910 224 227
www.retrocycle.cc

Villabikess

C/ Ambrosio Vallejo, 19
622 594 208

MÁLAGA

El Último Mono
Santa María, 9
951 392 976

MURCIA

Bicio Urbano
C/ Mariano Vergara, 11
868 078 520

NAVARRA

Mundoraintxe
C/ Nueva, 121
Pamplona
948 213 033

VALENCIA

De qué Bikes
Avda. Vicente Blasco
Ibáñez, 15
960 05 31 66
www.dequebikes.es

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 •
PÁLENCIA • LAS PALMAS
• PONTEVEDRA • LA RIOJA
• SEGOVIA • SEVILLA •
SORIA • TARRAGONA •
SANTA CRUZ DE TENERIFE
• TERUEL • TOLEDO •
VALENCIA • VALLADOLID
• VIZCAYA • ZAMORA •
ZARAGOZA

¡Biclosferízate!

Encuentra tu distribuidor más cercano en:

www.ciclosfera.com

¿Quieres distribuir nuestra revista?

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

ciclosfera.com/la-revista/distribucion

Sin prisa

FELICIDAD COMPARTIDA

Cada generación ha visto cómo irrumpía un nuevo elemento de transporte, cambiando el aspecto de las ciudades y la vida de sus habitantes. Pasó con el tranvía, el metro o el automóvil: hoy, la bicicleta pública ayuda a integrar a este vehículo como un medio más de transporte.

por Adrián Fernández



Nueva York, Londres, París, Montreal o Ciudad de México han vivido, los últimos tiempos, un notable despertar ciclista. Un crecimiento que posiblemente no habría sido tan rápido de no ser por el despliegue de sus bicicletas de alquiler. Lejos de la imagen del activista ciclista que cubre a pedales la mayoría de sus desplazamientos, el perfil del abonado de este tipo de sistemas refleja a un usuario que valora más el tiempo y la flexibilidad que la propiedad y se despreocupa de la bicicleta una vez anclada a la base. Un usuario que no quiere depender del coche para sus desplazamientos: prueba de ello es que ningún sistema de bici pública ha prosperado sin una potente red de transporte público que la complementa.



Foto: Davide-D'Amico

Desde que Vitoria implantó el primer sistema en 2004, imitado después por Sevilla, Zaragoza, Valencia o Barcelona, la aparición de la bici pública disparó en España los datos de uso. Los ayuntamientos impulsaron este 'boom' mediante mejoras en la normativa y la creación de vías ciclistas, aunque en muchos casos sin molestar a la hegemonía del automóvil. En este sentido, Barcelona puede presumir de la red más tupida: en 2017, y coincidiendo con el décimo aniversario del Bicing, la Ciudad Condal alcanzará los 300 km de carriles bici en calzada, casi el triple que hace sólo un año.

La burbuja de la bici pública

La experiencia de las grandes ciudades animó a otras a seguir sus pasos, confiando en que al repartir estaciones surgirían los ciclistas. Incitados por las subvenciones del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), más de 115 municipios estrenaron su sistema de bici pública entre 2007 y 2011. La mitad de estos sistemas están, a día de hoy, desmantelados, mientras otros agonizan sin apenas usuarios. Ajenas a esta debacle, las grandes ciudades siguen aumentando tanto su oferta de bicis como el número de usuarios.

“Desde 2010”, explica Alberto Castro, “el IDAE deja de dar subvenciones y muchos sistemas dejan de recibir inversión. Las ciudades pequeñas tienen menos capacidad para adaptarse a la falta de financiación, y mu-



chas no han podido afrontar la crisis económica”. Castro es investigador y coautor del Observatorio de la Bicicleta Pública, el único proyecto en España que registra el funcionamiento y los resultados de estos sistemas. En sus análisis, recalca que ha habido fallos en la selección y vigilancia de los sistemas. “Casi la mitad de los sistemas cerrados tenían menos de cinco estaciones”, indica Castro, “una cuarta parte ha durado menos de dos años, cuando la bicicleta pública es un proyecto a medio-largo plazo que requiere compromiso y planificación”. Los anclajes abandonados pasan a ser un legado de la burbuja, como las rotondas innecesarias y los solares vacíos. “No todas las ciudades tienen que tener bicicleta pública”, recalca, “igual que no todas tienen por qué tener metro”.

Una herramienta para mejorar la salud pública

Los sistemas de bicicleta pública no son autosostenibles. Como cualquier sistema de transporte público requieren una inversión que puede proceder de los presupuestos públicos, fuentes cruzadas como los parquímetros o fuentes externas como publicidad o patrocinios. Los más críticos estallan al saber que cada bici puede costar hasta 3.000 euros al año. Pero si se calcula el coste por viajero transportado, resulta incluso inferior al del metro o el autobús.

¿Cómo convencer a una administración de que la bicicleta pública no es gasto, sino inversión? “El argumento de más peso es la mejora de

La bici pública no es autosostenible: como cualquier transporte público requiere inversión



Foto: Jack Thurston

La bici pública supone un flujo constante de información: permite saber cuándo, dónde y cuánto se mueven los usuarios

la salud pública, que puede calcularse, monetizarse y considerarse un beneficio colectivo”, afirma Castro, cuyo trabajo en la Universidad de Zúrich se centra precisamente en este aspecto. “La introducción de la bicicleta pública repercute en la salud de tres formas distintas: por la reducción de emisiones derivadas del cambio modal del coche a la bici, por el aumento de la actividad física y por la mejora de la seguridad vial”, asegura. Pero no todas las ciudades cumplen los tres objetivos por igual; sistemas dotados con bicicletas eléctricas o que sólo atraigan antiguos peatones pueden tener muchos usos, pero sus efectos positivos serán más bajos que si redujesen el número de conductores.

El doble filo de la equidad

Gracias a su bajo coste y a la mayor facilidad de uso respecto al coche, la bicicleta siempre ha sido una herramienta frente a la desigualdad. Una virtud que se vuelve en contra cuando los técnicos deciden dónde instalar nuevas bases. Esther Anaya, investigadora del Imperial College de Londres y coautora del Observatorio de la Bicicleta Pública, estudia cómo afectan estos sistemas a la equidad social. “Técnicamente siempre es más eficiente comenzar por el centro de la ciudad, pero estarás atendiendo al rango con mayor poder adquisitivo”, explica. La demografía de los barrios supone que, al decidir la ubicación del sistema, inevitablemente se crea un sesgo por renta, etnia o incluso religión. “El objetivo es que el sistema cubra toda la población de forma homogénea”, indica Anaya, que recuerda cómo la bicicleta pública incrementa los índices de movilidad activa y, por tanto, puede mejorar la salud de las zonas que cubre.

Para los investigadores, además, la bicicleta pública supone un flujo constante de información: saber cuándo, dónde y cuánto se mueven los usuarios permite estudiar los beneficios de la bicicleta y diseñar las futuras pautas de movilidad. Hasta ahora, los nuevos sistemas han chocado



Foto: Simbiosis

con una complejidad logística sin precedentes. ¿Sus objetivos principales actuales? Equilibrar el sistema para evitar el colapso, en forma de estaciones llenas o vacías, y minimizar la redistribución de las bicis en camiones, un proceso caro y contaminante que lastra la eficiencia del sistema.

Mientras tanto, fabricantes y ayuntamientos se obsesionan por ofrecer valor añadido a las bicicletas. Así, Copenhague equipa sus bicicletas con tabletas dotadas de mapas y GPS, como herramienta de navegación y promoción turística. En París estudian electrificar su sistema mediante baterías personales e intercambiables. Londres trabaja en incorporar nuevos faros láser para mejorar la visibilidad. Las nuevas formas de gobierno no son ajenas al fenómeno, y son varias las ciudades que someten a participación pública la ubicación de las nuevas estaciones.

Frente a estas innovaciones, los especialistas advierten que “es imprescindible planificar el sistema con unos objetivos previamente definidos”. Alberto Castro recuerda que, más allá de las novedades, los sistemas deben contribuir a mejorar la movilidad sostenible en su conjunto. “Si no”, asegura, “difícilmente podremos decir que un proyecto de bicicleta pública ha sido un éxito.”

El paradigma de BiciMAD

En este panorama de sistemas que triunfan o fracasan, Madrid llegó la última con sus bicicletas eléctricas de BiciMAD. Lo hizo con mal pie: máquinas estropeadas, fallos informáticos y estaciones bloqueadas afectaron al 20% de los usos... Pero las expectativas se desbordaron. BiciMAD cuenta con más de 60.000 abonados y sus bicis se usan tanto como las de Barcelona. “La bici eléctrica es muy bien valorada por los madrileños”, explica Álvaro Fernández Heredia, gerente de la Empresa Municipal de Transportes. “Nuestro objetivo a largo plazo es conseguir un sistema fiable y reducir las incidencias por debajo del 2%, al nivel de exigencia que planteamos para cualquier servicio de transporte público en la EMT”. Precisamente esta entidad pública ha asumido la gestión de BiciMAD para invertir su decadencia y satisfacer así la creciente demanda.

Tres de los nuestros



Foto: Juan Pablo Muñoz

PARTE DE LA SOLUCIÓN

Tiene 28 años, vive en Bogotá y es cofundadora de Cornelia Bicis. Por si fuera poco, Gisela Ramírez es también presentadora de TV y la cantante del grupo Latinomatic.

¿Qué es lo mejor de ser presentadora de TV?

Inspirarte en el día a día de las personas, aprender sobre sus costumbres, sus talentos y, a la vez, darlos a conocer. Hay un universo de historias a la vuelta de la esquina esperando a ser contadas.

Además, tienes una marca de bicis: **Cornelia**. ¿Cómo nació?

Trabajaba en la revista *Cartel Urbano*, de Bogotá. Ahí conocí a David Segura, nos hicimos amigos y hablamos de personalizar bicis clásicas para motivar a la gente a pedalear a través del diseño personalizado. Además, teníamos conciencia de la degradación del medio ambiente y queríamos posicionar la fabricación nacional.

¿Qué papel juega la bicicleta en tu vida?

Nunca me imaginé sobre una bici por la ciudad, debido a los temores recurrentes sobre la seguridad. Pero, cuando empecé a usarla, mi vida dio un giro, y todo lo que soy empezó a tomar forma: me animó a ser más independiente, crear más en mis capacidades y retarme conmigo misma.

¿Qué ha cambiado después de pedalear?

Conocí otra Bogotá: me emocioné con sus calles, inventé mapas de rutas, identifiqué pequeños y desconocidos paraísos urbanos. Una vez lo pruebas no puedes parar, sobre todo cuando empiezas a darte cuenta de los beneficios. Antes creía que para ser alguien de éxito debía tener, al menos, un auto, pero ahora me doy cuenta de que el éxito es vivir.

¿Por qué montas en bici?

Me hace feliz hacer algo por mi ciudad. La bici te enseña que la felicidad

no consiste en poseer o ser reconocida, sino en hacer algo por los demás. Dejo de ser una carga para el sistema de transporte, me dejo de excusar, soy parte de la solución y tal vez estimule a otros.

¿Qué momento vive el ciclismo urbano en Bogotá?

Interesante. La bici está presente en los medios de comunicación, se ha convertido en un referente de salud, bienestar, esparcimiento y moda. Cuando pusimos en marcha Cornelia Bicis muchos creían que estábamos locos, pero en los últimos años se multiplican las iniciativas y se obtienen grandes resultados. También hay mucho apoyo del gobierno, pero es demasiado teórico porque la percepción sobre la seguridad sigue sin resolverse.

¿En qué otro lugar del mundo te gustaría pedalear?

En Estrasburgo. Hay una ruta franco-alemana que combina patrimonio arquitectónico y naturaleza, con el hermoso río Rin por medio. Tiene todos los elementos para una buena ruta ciclista: lindos paisajes ribereños con construcciones en sintonía con la naturaleza.

Por si fuera poco, haces música. ¿Dónde podemos escucharte?

La bici me inspira y la música es combustible para pedalear. Pueden encontrar mi banda, Latinomatic, en Internet, y nuestra música se basa en nuestros momentos más ciclisteros y enérgicos.

¿Qué es lo que más te gusta de cantar?

Expresar cosas muy profundas, y que eso haga sentir cosas maravillosas a los que te escuchan. La música, como la vida, no debe tener géneros, sino momentos. Combinar la bici y la música es un placer que no tiene precio. 🚲

Tres de los nuestros



NÓMADA DIGITAL

El alemán Werner Müller-Schell, de 29 años, no sólo ama las bicicletas y escribe sobre ellas: ganó el campeonato del mundo de ciclismo para periodistas y se pasa la mayor parte de su tiempo viajando.

¿Cuándo empezaste a escribir sobre bicicletas?

En el colegio: tenía un pequeño blog en el que contaba mis aventuras ciclistas, principalmente carreras locales. Cuando me gradué, en 2006, un amigo al que había conocido en una de esas carreras me ofreció unirme a la revista *Procyding*, lo que me permitió empezar una carrera profesional.

¿Qué es lo que mejor y lo peor de ser periodista?

Como freelance, la libertad es la mayor ventaja. Trabajo con clientes muy diferentes en proyectos que no tienen nada que ver, lo que hace que el trabajo sea muy variado y no te aburras. Lo peor es el aspecto económico: un periodista no se hace rico en poco tiempo y, visto lo visto, creo que tampoco en el futuro.

Viajas la mayor parte de los meses del año...

Me considero un nómada digital: puedo trabajar desde cualquier parte del mundo utilizando únicamente un portátil y conexión wifi. No lo tenía planeado, pero sucedió: terminar un artículo en un tren, hacer una entrevista por Skype, leer el correo en el aeropuerto... En los últimos dos años me he concentrado en trabajar así, lo que me ha permitido viajar por varios países del sur de África y continuar con mis proyectos porque, incluso en países como Malawi, la conexión a Internet es buena.

¿Tienes algún país favorito?

No, todos tienen pros y contras. Pero sé, después de estar en más de 40 países, que por muchos problemas que atravesemos, Europa sigue siendo uno de los mejores lugares del mundo para vivir.

¿Qué echas de menos de Munich cuando viajas?

El ambiente, especialmente en verano. Munich tiene un encanto especial: la gente haciendo barbacoas en el río, los *beer gardens*, la comida bávara...

Has probado cientos de bicicletas. ¿Cuál es la de tus sueños?

Hay tantas bicis increíbles que es difícil decidirse por una... Pero, si me haces elegir, mi cuadro preferido es el Klein Quantum Pro. Es una pena que ya no se produzcan más.

Has ganado el campeonato del mundo de ciclismo para periodistas.

Entrenaba mucho cuando era más joven: en mis mejores años hacía 15.000 kilómetros al año, así que mi cuerpo sabe cómo competir. Este año sólo hice 4.000, pero fue suficiente. El WPC (World Press Cycling Championship) no es probablemente la competición más dura que existe, pero es agradable conocer a otros periodistas con los que compartes la misma pasión. 🚲



Tres de los nuestros



EN LOS ANILLOS DE JÚPITER

Aprovecha las fotos para verla... Porque Xoo Cuamatzin no se está nunca quieta. Viajamos hasta Puebla, México, para hablar con esta divertida y ciclista diseñadora gráfica.

¿De dónde viene tu nombre?

Xoo es algo así como un apodo, un nombre artístico... Viene de Xóchitl, que en lengua náhuatl significa flor.

¿De dónde eres, y a qué te dedicas?

Nací en un pueblo pequeño de México, Teiela de Ocampo, pero me vine a estudiar a Puebla. Trabajo como diseñadora freelance.

¿Cuándo aprendiste a pedalear?

Me crié sobre una bicicleta... Con dos años, mi padre ya me llevaba al colegio en una, y como en mi pueblo hay mucha montaña pronto empecé a rodar en carretera y hacer mountain bike.

¿Cómo es Puebla?

¡Muy chula! El centro es colonial, como el de una vieja ciudad española, y en general es tranquila. El ciclismo urbano vive un auge: acaban de abrir un segundo sistema de bicicleta compartida, hay planeada una ciclovia que conecte toda la ciudad y cada vez somos más activistas.

¿Cuáles son los principales problemas?

La falta de cultura vial. A veces, más que conductores, hay monos al volante, y el tráfico es muy caótico. Al menos, eso sí, no hay tanta contaminación.

¿Cuándo usas tu bici?

A diario. Voy a todos lados con ella. Es mi medio de transporte y no la dejaré jamás. ¡Es mi terapia, me hace ser libre e independiente, respirar paz y felicidad y siento que con ella vuelo como una lechuza y hasta recorro los anillos de Júpiter!

¿Qué tipo de gente usa la bici en Puebla?

Desde los vendedores de tacos a los lecheros, panaderos, estudiantes o diseñadores. Gente joven y mayor. Es verdad que está de moda: mucha gente se compra una bici aunque no vaya a recorrer muchos kilómetros, y disfrutan eligiéndola y buscando la que más se acomode a sus gustos y necesidades.

¿Habrá cada vez más ciclistas en Puebla y en el mundo?

Sí... ¡Pero es que yo me paso de optimista! Pero lo veo y lo creo: cada vez más personas se animan a salir a pedalear, tienen menos miedo, y en cada vez más lugares de México se incentiva y promueve su uso.

Salgamos a comer algo antes de pedalear... ¿Qué nos recomendarías?

Me encantan las frutas tropicales, los cereales, la carne y las verduras. Pero antes de pedalear me tomaría un buen licuado de plátano con avena, o un jugo de naranja con zanahoria y nopal, acompañado de un emparedado o un sandwich de jamón.



ENTRE BACHES

El Malecón, la brisa, la gente. Recorremos La Habana y, además de mastodónticos coches de otra era, vemos cómo miles de cubanos usan aún sus viejas bicicletas para ir a trabajar.

texto y fotos: **García Poveda 'El Flaco'**

Era 1990. Volví a España desde Nicaragua, donde había sido testigo de la derrota electoral de los sandinistas. En el regreso desde Managua hice escala en La Habana y, esperando el vuelo, empecé a hablar con Elke, una periodista alemana con la que compartía cola y una tremenda tristeza por la caída del Frente Sandinista de Liberación Nacional.

La noche Korda

El mutuo desánimo nos hizo amigos. Al aterrizar en La Habana la rubia Elke decidió compartir una habitación de hotel conmigo, en vez de aceptar las reiteradas ofertas de dos periodistas franceses que, me contó, llevaban toda la campaña electoral tratando de caer sobre ella. Pese a todo los franceses no se dieron por vencidos y, esa misma noche, la invitaron a cenar con un conocido fotógrafo cubano, cita a la que ella asistió acompañada por mí.



Fue así como conocí La Habana y a Alberto Korda. Sí, el autor de la famosa foto del Che Guevara, que me enseñó entre tragos los negativos originales del legendario retrato y relatos de la vida del Che que jamás había escuchado. Subía el ron, bajaban los pensamientos y, por fin, éstos eran gratificantes.

Animado por la resaca y la felicidad, a la mañana siguiente cambié mi pasaje de vuelta y decidí quedarme en La Habana. Llamé a Korda, salimos a pasear y junto a Figueroa, otro fotógrafo cubano, comenzó mi verdadera amistad con ellos y con La Habana.

Herramienta de trabajo

Lo primero que hago, en cada regreso, es visitar a los que quedan vivos. Y antes, durante o después, recorrer caminando el Malecón hasta que el cansancio me obliga a sentarme en el muro para ver pasar a la gente mientras la brisa marina acaricia mi cogote. Es lo mejor de La Habana: el Malecón, su brisa, su gente.

En los noventa, en mis primeros viajes, me llamaban la atención los enormes coches norteamericanos de antes de la Revolución, los *almen-*

*Animado por
la resaca y la
felicidad, a la
mañana siguiente
cambié mi pasaje
de vuelta*





drones que a trancas y barrancas siguen haciendo de taxi comunitario. Pero, también, miraba con expectación la gran cantidad y variedad de ciclistas que surcaban las calles. Más que un medio de transporte la bici era una herramienta de trabajo, sin la que los desplazamientos se demoraban mucho debido al precario transporte público. Como los *almendrones*, muchas de ellas eran viejas y estadounidenses Niágara de los años sesenta y setenta. Aún se ven por la ciudad y, sobre todo, en las zonas rurales, como siempre me cuenta Miguel Errasti, dueño de esa joya del barrio de Miramar que es el Paladar Doctor Café.

Después, al romperse las relaciones con los EE UU e imponerse el terrible bloqueo, la Habana y toda Cuba se llenaron de bicicletas rusas. La víspera de Reyes se daba a los niños un turno para hacer cola y comprar juguetes y, en cada tienda estatal, aguardaban como el regalo más deseado

Más que un medio de transporte, la bicicleta era una herramienta de trabajo



Toneladas de bicis chinas se repartían en los trabajos: eran caras, pero suponían una primera montura

3 ó 4 bicicletas. Se acababan pronto y, claro, sólo los que tenían un buen número en el no demasiado limpio reparto se las llevaban.

Había entonces, en el barrio del Vedado, una fábrica donde se ensamblaban bicis con las piezas que el Estado compraba a la Unión Soviética. Con la caída del muro de Berlín y la llegada del llamado Período Especial, consecuencia del final de la ayuda de los países del Este, llegaron las bicicletas chinas, todavía más necesarias por el hundimiento del transporte público. Toneladas de bicicletas se distribuían en los centros de trabajo y aunque el coste, unos 100 pesos cubanos, era mucha plata para un local, supuso que miles de personas tuvieran por fin su primera montura, muchas veces una asiática Forever.

Nuevos tiempos

Mi último viaje a la isla fue hace unos meses, cuando Obama visitó el país, y comprobé que las cosas han cambiado: coches nuevos, tiendas, bares y paladares (restaurantes) que ya no son estatales... El dinero se mueve en manos de estos nuevos y pequeños empresarios, una parte de la población ha podido establecerse por su cuenta y las diferencias con los que no tienen nada son cada vez más evidentes. El principio de igualdad y la desaparición de las diferencias, todo lo que teóricamente traería el socialismo, está cada vez menos presente.



Ya no hay, tampoco, tanta bici por las calles. Siguen usándose para trayectos cortos y más de un habanero recurre a los taxi-bicis para ganarse la vida paseando turistas por el Malecón, el Vedado, Centro Habana y La Habana Vieja. El transporte público ha mejorado pero, es cierto, a veces se ven turistas pedalear tras un guía en modelos de montaña.

Hubo en otro tiempo un carril bici paralelo al mar en el impresionante paseo marítimo. Pero desapareció y, hoy día, no queda un solo metro de esta vía pedaleante. Así que las bicis ruedan con los viejos coches y demás tránsito rodado, tratando de esquivar los grandes baches de casi todas las calles. No hay políticas de movilidad ciclista, ni estrategia ni campañas para fomentar la bici. Todo queda a expensas del valor, la necesidad y la habilidad para esquivar agujeros de cada uno.



Están surgiendo pequeñas empresas mixtas de cubanos y extranjeros que tratan de comercializar el uso de bicicletas para turistas, pero son una minoría. También algunos negocios ofrecen excursiones rurales con bicis con motor, pero todo está en un estado embrionario. Todo vale, eso sí, para recorrer La Habana y su gente lo antes posible, antes de que la invadan los turistas norteamericanos que, cada vez más, llegan en avalancha hasta aquí. ♡



POEMAS CON RUEDAS

“La bicicleta es un poema con dos ruedas”. No lo dice un poeta, pero sí un artista, el italiano Toni de Muro, cuya obra está repleta de amor a la naturaleza y al ciclismo.

por Rafa Vidiella

Nació en Cerdeña, la isla italiana en pleno centro del Mediterráneo. Un lugar donde confluyen culturas y en el que Toni de Muro desarrolla su vida y arte, el mismo que le ha llevado a ganar varios premios y trabajar para diferentes medios. “Por suerte”, cuenta a *Ciclosfera*, “trabajo en lo mío a tiempo completo, y puedo hacerlo en casa, un parque o una bicicleta. Hago todo tipo de cosas, pero lo más habitual y exigente es ilustrar libros, algo que requiere mucha preparación”.

Además de sencillez, elegancia y simbolismo, en su obra son habituales las bicicletas. En su opinión, “son muy interesantes gráficamente, pero también un símbolo muy poderoso en la conciencia de todos”. Incluso se atreve a ir más allá: “Una bicicleta es un poema con dos ruedas”.

Huéspedes del planeta

Tanto que, al menos en su familia, la pasión por la bicicleta se transmite de generación a generación. Su padre era un gran aficio-



nado, también De Muro ha pasado bastantes horas delante de la televisión viendo carreras y, confiesa, su hijo es un habitual seguidor de Tour, Vuelta y Giro. “Aprendí a montar yo solo y con cinco o seis años”, explica el artista, “mirando a mis hermanos mayores y despellejándome las rodillas. Desde entonces he montado mucho: lo he hecho para sentir la luz y la alegría, por la sensación de libertad que me da y para poder pasar un rato, a solas, con mis propios pensamientos”.



“Somos los huéspedes de este planeta, no sus dueños”, dice un artista con una obra muy cercana a la naturaleza

Cita como influencias a René Magritte, Lorenzo Mattotti y Andrea Pazienza, y define su estilo como “sincero”. Y, repasando sus trabajos, agrupados en series bautizadas como *Árboles* o *Tierra*, es obligatorio preguntarle por su relación con la naturaleza. “Somos los huéspedes de este planeta, no sus dueños”, asegura, “e intento transmitir eso a través de mi obra”. Y, pese a los muchos problemas que nos rodean, es optimista: “Sí. Confío en que algún día recuperemos la lentitud y volvamos al equilibrio con la naturaleza”. ♡



1. Camiseta SunFrog

Nos encantan las camisetas ciclistas y, si encima tienen un mensaje original, todavía más. Este modelo de SunFrog le da la vuelta, literalmente, a esa pregunta que todos nos hacemos cuando sufrimos una caída, y está disponible en cinco colores distintos.

www.sunfrog.com

PVP: 23,45€

2. Bolsa de mensajero Chrome Kadet

Chrome Industries lanza esta práctica bolsa de mensajero: fabricada en nailon, cuenta con funda acolchada para el candado U, hebilla de liberación rápida hecha de cinturón de seguridad de coche y una capacidad de 9 litros.

www.chromeindustries.com

www.santafixie.com

PVP: 79,90€



3. Anorak Rains

Informal, útil y, a la vez, elegante. Así es este anorak, que también es impermeable, transpirable y 100% ajustable, y con el que la lluvia dejará de ser una excusa para no pedalear.

www.volavelo.com

PVP: 49,90€

4. Bicicleta infantil Wishbone

Las bicicletas de madera son cada vez más habituales: una revolución que tiene en cuenta a los más pequeños y ofrece hermosas monturas de equilibrio como ésta, pensada para niños de entre 2 y 5 años.

www.newbornriders.com

www.wishbonedesigns.com

PVP: 199€



5. Gorra ciclista

La marca española Transparent no sólo hace encargos a medida para cualquier ciclista: también lanza colecciones limitadas, como la que incluye estas gorras. Realizadas artesanalmente en algodón orgánico y con un envoltorio especial para regalar.

www.transparent.bike

PVP: 14,95€

6. Candado Altor 560G

¿Buscas la máxima eficiencia y ligereza en materia de seguridad? Altor presume de haber conseguido crear el candado más ligero del mercado, con un peso de sólo 584 gramos. Un diseño patentado, construido en titanio y a prueba de los ladrones más obstinados y profesionales.

www.altorlocks.com

PVP: 169€



7. Sacacorchos Campagnolo

Los fans de la legendaria marca italiana Campagnolo siempre quieren lo mejor. Quizá por eso, la firma lanzó hace tiempo este exclusivo sacacorchos con el que impresionar a tus visitas o, al menos, a aquellas que sepan valorar las cosas bien hechas.

www.campagnolo.com

PVP: 171€

8. Mochila Pinzat

La firma barcelonesa Pinzat está especializada en mochilas técnicas hechas a mano. Este modelo, pintado por el artista gráfico Josep Lluís Manen, Pepo, cuenta con hebilla reciclada y una gran capacidad para llevar todo aquello que necesites: 25 litros.

www.pinzat.org

PVP: 145€



9. Mascarilla Respro Ultralight

Si buscamos una mascarilla, esta es una de las mejores opciones. Fabricada en un tejido técnico transpirable, la Respro Ultralight se estira en 4 direcciones y nos permite respirar perfectamente en condiciones de calor y humedad.

www.respro.com.es

PVP: 53,60€

10. Casco Abus Yadd-I.

La firma alemana Abus es siempre garantía de la máxima calidad y seguridad. Con su diseño geométrico y reducido en forma poligonal, el atractivo y ligerísimo Yadd-I está pensado para el entorno urbano.

www.abus.com/es
PVP: 79,95€



11. Zapatillas Alley Cat

Zapatillas para animales urbanos. Ese es el eslogan de esta marca de calzado diseñado y fabricado en España. Las Alley Cat están realizadas en piel e incorporan una suela exclusiva desarrollada a partir de material de neumático, lo que permite máxima adherencia en cualquier superficie.

www.alleycatsneakers.com
PVP: 125€

12. Bolsa de manillar Merida

Compacta, práctica y resistente. Así es esta bolsa: fabricada en Nylon 420D, cuenta con un compartimento principal de fácil acceso y varios bolsillos interiores, además de otros laterales perfectos para botellas o bidones. También con inserciones reflectantes y un protector de lluvia.

www.merida-bikes.com.es
PVP: 43,99€



13. Guantes Pedal Hard

Los hermanos Dippner son los fundadores de la firma californiana Hizoku Cycles. Entre sus productos estrella, estos resistentes y asequibles guantes con un eslogan claro y contundente en las pampas de ambas manos: "Pedal hard" (pedalea duro). Así lo haremos.

www.hizokucycles.bigcartel.com
PVP: 24,50€

14. Luces Copenhagen Parts

Combinar imanes y luces LED puede dar como resultado mucha visibilidad... y total comodidad. Como toda buena luz que se precie, estas Phoenix Cycles permiten varias opciones de intermitencia y se venden en un set que ofrece visibilidad delantera y trasera.

www.copenhagenparts.com
www.phoenix-cycles.net
PVP: 30€



15. Urban Cargo de Alegria Bikes

Las bicicletas de carga artesanas de los españoles Alegria Bikes unen lo práctico y lo estético. Una máquina perfecta para llevar casi cualquier cosa y hacerlo con la máxima comodidad y elegancia.

www.alegriabikes.com
PVP: 1.935€



16. Pack Ciclista Transparent

La firma Transparent ofrece estas Navidades, con un precio muy especial, su pack ciclista. Pensado para todos aquellos que quieren sentirse ciclistas las 24 horas del día, se compone de un polo, una sudadera y una gorra. Prendas únicas con un marcado carácter ciclista y fabricadas artesanalmente en Madrid.

www.transparent.bike
PVP: 84,95€



Porque otra forma de moverse es necesaria, conoce los motivos para apoyar el PEEB: Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta



www.conbici.org




¡Únete a ConBici!!



‘El ciclista’ (Natalia Goncharova, 1913)

El ciclista debe dirigirse al trabajo. Le delatan el gesto concentrado, la encorvada espalda, su discreta vestimenta. Son principios del siglo XX en Rusia y, aunque no conocemos su profesión, sabemos que va con prisa sobre un suelo bacheado. Traquetean el manillar, las ruedas y su figura, y no hay tiempo para detenerse a mirar escaparates. La bicicleta es una herramienta dura, digna y sacrificada. Un vehículo resistente y veloz que te lleva a todos lados obligándote, siempre, a competir contra ti mismo.

por Rafa Vidiella



Cada grieta de la carretera, cada bache, cada parche de asfalto, puede poner en aprietos a cualquier bicicleta por actual que sea. Por eso hemos rediseñado completamente la Roubaix con la última tecnología en absorción para convertirla en la bicicleta más cómoda y avanzada del mercado.

CADA CARRETERA TIENE UNA ROUBAIX



Delante mola más



Y LO SABES...

WeeRide

www.weeridespain.com



ACCESORIOS INFANTILES PARA BICI



[weeridespain](https://www.facebook.com/weeridespain)



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