

Ciclosfera



más bicis, mejores ciudades

En armonía Música con bicicletas


Ultraciclismo
Carreras eternas

¡A trabajar!
A la oficina pedaleando



SPEEDER

URBANA Y
POLIVALENTE

 /meridabikesespana

MORE.[®]
BIKE

MERIDA-BIKES.com.es

S U M A R I O

#22/ Otoño 2017



22 MOMENTOS



MARAVILLAS

54

16

60
BICIUDAD



TRES DE LOS NUESTROS



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

11

Contrarreloj

12

Rincones

14

Héroes

18

Retrovisor

40

Mundobici

44

Sin prisa

58

Uno de los nuestros by Oakley

68

Ilustrados

76

Bazar

80

Ultimátum



LOOKER MEDIA

Nacido cerca de Barcelona, Rubén Núñez estudió Telecomunicaciones pero hizo de la fotografía, su hobby, un trabajo. Por ella lo dejó todo, y ahora trabaja para marcas como Oakley, Orbea o Kawasaki. Puedes encontrarle en *Instagram* (@lookermedia) y *YouTube*, además de en el *Uno de los nuestros de Oakley* de esta revista.



VIBICI

Unibici es un programa de la Universidad de la República, en Uruguay. Ellos son también los responsables del artículo sobre Montevideo que ocupa las páginas de nuestro *Bicitud* de este número. ¡Información de primera mano desde la capital oriental!



LAURA L. RUIZ

Colaboradora habitual, Laura es periodista y colabora en webs como *El Asombrario & Co.* o programas de radio como *La Ciudad Secreta*. Es también responsable de comunicación de Paisaje Transversal, y en este número se encarga del *Ilustra2*.



FEDERICO GUTIÉRREZ

Apasionado de todo lo que tenga que ver con la movilidad sostenible, Federico trabaja como abogado en un conocido bufete, hasta donde se desplaza cada día a golpe de pedal. Una cuestión de justicia... y compromiso con una ciudad más sostenible.

Giclosfera

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:** Gonzalo Garzón, Federico Gutiérrez, Laura L. Ruiz, Uibici. **Fotos:** Thomas Hoepker / Magnum, Edoo Klosteman, Cristina Peñalba, Perkins+Will, La Biciteca, Gemma Rodrigo, Juan G. Andrés, Koos Breukel, Looker Media, Camila Marisquiarena, Intendencia de Montevideo, Roberto Herruzo, LaDinamo, Bespoken, Schwinntonation. **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



Foto: Missy_S

La caída de la hoja

Llega el otoño. Y con él, aterriza en tus manos un nuevo número de *Ciclosfera*, la gran revista del ciclismo urbano. No es un momento cualquiera: durante estas semanas se celebran algunas de las más importantes citas del año en materia ciclista. Entre ellas destaca Unibike, la feria de la bicicleta de Madrid, donde estaremos con stand propio, una vez más, presentando este nuevo número que tienes entre manos. Y no será la única oportunidad de conocernos: a finales de octubre, por ejemplo, estaremos en los E-Bike Days de Bilbao repartiendo revistas y compartiendo paseos por la ciudad, y unos días antes viajaremos hasta Colombia para participar en la Semana de la Movilidad de Medellín, donde miles de personas siguen con pasión nuestra revista.

Una revista en la que, de nuevo, hemos puesto lo mejor de nosotros mismos, y un paso más en una aventura en la que seguimos inmersos con la misma ilusión de siempre. También con el mismo objetivo: elaborar una publicación de la máxima calidad, con los mejores contenidos y capaz de seguir sorprendiéndote a cada página. Porque, a pesar de que hace años algunos auguraban la desaparición del papel como soporte, nos encanta seguir saboreando con calma una revista impresa, de las de toda la vida. Al fin y al cabo, estamos convencidos de que las únicas hojas que han de caer ante nuestros pies y nuestras ruedas son, como cada año, las de los árboles.



La otra portada

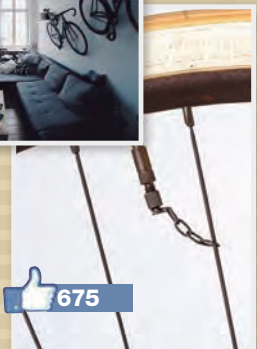
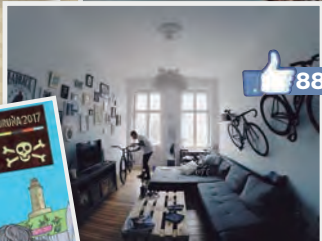
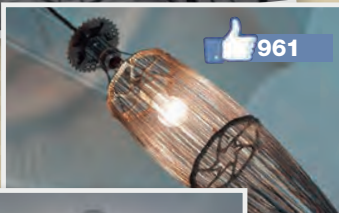
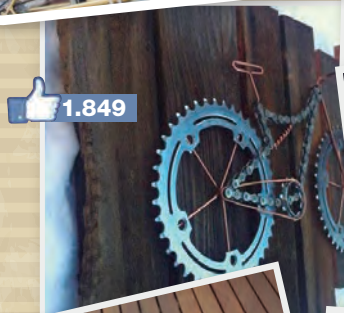
Si nos caracterizamos por algo es por ser distintos. Por eso nuestra portada es la imagen de un músico tocando una bicicleta arpa, y no un par de sufridos ciclistas de carretera. Una preciosa y elocuente imagen de la Mongolia Bike Challenge... que podrías encontrar abriendo cualquier otra revista... ¡pero no la nuestra!





EL GUSTÓMETRO

Por una vez, lo más valorado en nuestro Facebook no fueron fotos sino noticias: el artículo 'El discurso del odio al ciclista', de Fernando Mafé, supuso una auténtica conmoción en las redes. Junto a él, en el podio, un texto sobre cómo la bicicleta estimula tu cerebro y, en tercer lugar, una pregunta para los cicloturistas.



ONE OBSESSION

#CantStop



CHAS CHRISTIANSEN / URBAN CYCLIST


OAKLEY®



A debate

CURABICIS



● Y tú... ¿a qué taller llevas tu bici?

- *“Ser autodidacta es bueno, bonito y barato, y aprender siempre enriquece. Sólo la llevo al taller cuando no lo puedo solucionar, porque además el mantenimiento entretiene” (Dan-ni-extrem).*
- *“Yo la llevo al mejor mecánico que he conocido jamás... ¡Yo!” (Juan Carlos López).*
- *“En Barcelona hay muy pocos lugares donde traten la bici con amor, y pocos mecánicos que la mimen. Por eso decidí aprender a través de varios cursos, y ahora me arreglo la mía y la de mis amigos” (Sonia Valpia)*
- *“Si estás por Cádiz os la reparo yo... ¡En Conil Bikes! (Francisco Javier Melero).*
- *“El mejor taller es ensuciarse las manos” (Harold Joan).*
- *“Al que mejor me atienda” (William González).*

URBANITAS



● ¿En qué ciudad te gustaría pedalear?

- *“Por supuesto, en la mejor ciudad... ¡Amsterdam! (Mónica Espejo).*
- *“¡En Uruguay! Me encanta pedalear en La Rambla y El Prado, son lugares bellísimos” (Mirta Cardozo).*
- *“Difícil elección entre Sao Paulo y Nueva York, Copenhague y Milán, Buenos Aires y Santiago de Chile. Todas tienen algo” (Josue Baires).*
- *“Amsterdam, y Holanda en general” (Luis Aguilera).*
- *“En La Paz, Bolivia. ¡La mejor del mundo sin dudarlo! (Edwin Espinoza).*
- *“Cádiz. Largos paseos junto al mar, pueblos guapos a pocos kilómetros, sol, comida y playa hasta reventar y libertad total” (Rafa Industriasdoc).*

BUEN APETITO



● ¿Qué te gusta comer después de pedalear?

- *“¡Mucho café! Y también unas deliciosas croquetas de garbanzos en una camita de espinacas. Además de deliciosas, su sabor se intensifica tras una buena pedalada” (Yan Youali).*
- *“Fruta. Y si la salida es antes del almuerzo, un buen plato de tallarines” (Loly Mecadam).*
- *“Cacahuets, nueces, atún, sardinas, plátanos, manzanas, peras, avena... Eso voy comiendo durante todo el camino” (Leonardo Corona).*
- *“Hamburguesas... ¡combustible de alto octanaje!” (Jorge Cruz).*
- *“Zumos fermentados de cebada, tipo Estrella Galicia 1906” (Juan Carlos Campelo).*

Turbo Vado

La tuya es una vida demasiado ocupada: te mereces la bicicleta más rápida. La nueva familia Vado es la próxima generación de la tecnología Specialized Turbo y está diseñada para ciclismo urbano, desplazamientos diarios, turismo y fitness. La Turbo Vado lleva tu experiencia ciclista al siguiente nivel, con una nueva batería integrada, pantalla y controles que permiten una experiencia de conducción más sencilla y un mayor rango de acción.

Las Turbo Vado además están equipadas con puntos de contacto Body Geometry tales como sillines y puños, ergonómicamente diseñados y científicamente probados para garantizar una comodidad y funcionalidad óptimas, o para decirlo de otra manera, para aumentar tu confort cuando montes. Por primera vez, también ofrecemos modelos de barra baja específicos para mujer. Basada en años de investigación propia y desarrollo exclusivo, nuestra tecnología de asistencia al pedaleo continúa destacando y gracias a ella podemos ofrecer un producto premium que satisface a ciclistas preocupados por el rendimiento y los productos de calidad.



specialized.com/busy-lives-call-for-faster-bikes



Los cuadros Vado están fabricados con nuestro exclusivo, resistente y ligero aluminio E5 Premium. Además los modelos de mujer disponen de barra baja

Su conectividad Bluetooth® y ANT+ permite ajustar la entrega de potencia del motor a tu gusto, así como personalizar sus tres modos de funcionamiento: Eco, Sport y Turbo.

El motor utiliza bobinas herméticamente cerradas que rodean imanes de neodimio de primera calidad, y recibe instrucciones de nuestro software personalizado antes de amplificar la potencia de tu pedalada.

Al optar por correa en lugar de cadena, somos capaces de mantener el motor silencioso y libre de molestas vibraciones.

Batería de hasta 40 celdas y hasta 604 vatios-hora de capacidad, fácilmente extraíble para poder cargarla donde desees.



TOP 5 NOTICIAS

Lo más visto en www.ciclosfera.com este verano

1. **El discurso del odio al ciclista.**
(19.289 páginas vistas)
2. **Indignación ante el anuncio de Volkswagen contra los ciclistas.**
(16.338 páginas vistas)
3. **¿Cómo llevar la bici en el coche?**
(15.625 páginas vistas)
4. **¿Conoces las normas de tráfico para ciclistas?**
(15.409 páginas vistas)
5. **AMBE denuncia la proliferación de Speed EBikes que no cumplen con la normativa.**
(14.339 páginas vistas)

CONTADOR

El 14 de septiembre éramos...



#LABICIESBELLA

Curvas, rectas, colores hermosos... ¡Y tanto que la bici es bella! Una de nuestras etiquetas favoritas: una absoluta declaración de amor a un vehículo que, además de belleza, representa valores como el esfuerzo, la amistad y el compañerismo.





For the Family on the Go!

WeeRide

www.weeridespain.com



ACCESORIOS INFANTILES PARA BICI

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

FREE-FLOATING

Lo escucharemos a menudo: el Free-Floating es un sistema de alquiler de bicicletas sin estaciones, localizadas a través de GPS y desbloqueables con una app. Lo abanderan empresas como Donkey Republic... ¿Avance o descontrol?



A favor

Bienvenida toda empresa que quiera llenar de bicicletas las calles. En ese sentido, la expansión de sistemas de Free-floating es una grandísima noticia: por si el potencial aumento de ciclistas urbanos fuera poco, contribuyen a eliminar el monopolio que en muchas ciudades aún existe en el terreno de las bicicletas de alquiler, con el correspondiente beneficio para el usuario. Más competencia, más bicicletas, mejores precios. ¿Quién podría oponerse a algo así? De hecho, ¿quién necesita estaciones?

En contra

No todo vale a la hora de sumar ciclistas urbanos. La ausencia de estaciones del Free-floating, lejos de una ventaja, es su gran inconveniente: las bicis acabarán estacionadas en cualquier lugar y de cualquier manera, ocupando los aparcabicis públicos o estorbando a los peatones y tensando aún más una relación ya difícil por culpa de algunos ciclistas incívicos. Por otra parte, el vandalismo y uso irresponsable de bicis podrían multiplicarse: la ausencia de regulación se presenta como un gran reto.

Pedro Bravo



Foto: Cristina Peñalba

Es uno de los más inquietos y activos periodistas especializados en ciclismo urbano, además de autor del blog *Sobre mi bici* del *diario.es* y del libro *Biciosos*. Le “atacamos” para que conteste nuestro cuestionario, dejándonos claro que en más de una cuestión habría elegido ambas opciones.

Escapada	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sprint
Rastrales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pedales Aut.
Gorra	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Casco
Giro	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Tour
Carril bici	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Calzada
Subida	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Descenso
Hablar	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Escuchar
Rodar solo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Acompañado
Madrid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Barcelona
Ruedines	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Equilibrio
Proteína	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hidratos
Fixie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plegable
Frío	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Calor
Café	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Té
Playa	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Stones



ESPÍRITU LIBRE

Ono Cycles hace accesorios para bicicleta tan especiales como este cuelgabicis, y los retrata en fotografías como esta, de la que ellos mismos nos hablan.

La imagen que veis está tomada en nuestra oficina de Los Angeles, donde hacemos nuestros productos desde hace un año, cuando mi socio y yo montamos la empresa para dar forma a accesorios y soluciones de almacenaje para ciclistas urbanos que, además de útiles, fueran bellos objetos de diseño. Todos y cada uno de ellos están hechos a mano, y empleamos maderas procedentes de bosques sostenibles de Estados Unidos. El modelo de la fotografía es el Diamond Wall Mount en acabado natural de roble rojo, plantado por los Amish en Wisconsin. ¿Su precio? 74 dólares (65 euros) en nuestra web: onocycle.com.



POR FIN, YA TIENES UN CASCO FUNCIONAL Y CON ESTILO
DISEÑADO PARA LA CIUDAD "THOUSAND HELMETS USA"



thousand



Moonlight White
95€



Thousand Navy
95€



Carbon Black
95€



Stay Gold Edition
110€

10 INNOVADORES BENEFICIOS, YA A TU ALCANCE.

- Diseño vintage-sport "Urban All Style"
- Efecto de baja presión para protección peinado
- Sistema antirrobo con tapón magnético automático —>
- Tiras cierre en piel vegana con hebillas aceradas
- Doble juego de almohadillas interiores repositionables
- Máximo confort de uso
- Colores mate multicapa "Rubber effect" máxima protección
- Efecto térmico inverso "Cooling flow" de 7 canales
- Cierre magnético "One hand quick release"
- Funda de terciopelo



WWW.THOUSANDHELMET.COM



URBANFUN

BUSCAMOS UN ÚNICO DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
EN CADA CIUDAD PARA ESPAÑA, PORTUGAL Y ANDORRA

Importador exclusivo para Península Ibérica.

Contacto solicitudes de distribución: info@urbanfun.es



HÉROES 2.0 [BUENAS VIBRACIONES]



En la canción 'It's A Beautiful Day', los Beach Boys rindieron su particular homenaje a la bicicleta... y a la eterna juventud.

Gonzalo Garzón

Sol, playa, surf y diversión. Hay pocas bandas que reúnan el espíritu veraniego y el fulgor de la juventud cómo lo hicieron los Beach Boys. Hoy, más de medio siglo después de su formación en la californiana Hawthorne, sus canciones siguen transmitiendo esas sensaciones universales a través de unas armonías vocales y una luminosidad únicas.

En 1979, los días en los que los Beach Boys rivalizaban con los Beatles habían quedado atrás. El grupo vivía un momento complicado no sólo por los vaivenes emocionales de su principal compositor, el genial Brian Wilson: también por la inminente marcha de su hermano Carl, a punto de abandonar la banda para iniciar una carrera en solitario, y por la constante inmersión en el mundo de las drogas y el alcohol por parte del tercero de los hermanos fundadores, Dennis.

Pese a todo, el grupo seguía manteniendo intacta la capacidad de escribir grandes canciones. La labor compositiva recaía ahora principalmente en Mike Love y Al Jardine, quienes fueron los encargados de componer la que sin duda es una de las canciones más inequívocamente ciclistas de toda la carrera de la banda: *It's a Beautiful Day*.

It's a Beautiful Day lo tenía todo. Una melodía luminosa marca de la casa, una letra inequívocamente hedonista y un llamamiento a disfrutar de lo que nos hace sentir vivos. Entre otras cosas, la incomparable sensación de pedalear por las calles en buena compañía.

El tema sirvió como banda sonora de *American*, una comedia dirigida por Neal Israel y protagonizada entre otros por John Ritter, en la que se hacía una prospección de cómo sería el país en el entonces lejano 1998. El tema formó parte de dos recopilaciones posteriores de la banda: *Ten Years of Harmony*, que incluyó las mejores canciones del grupo durante la década de los 70, y *Made in California*, un disco séxtuple lanzado en el reciente 2012 que sirvió de antología de toda su carrera. ♡

SONREÍR, PEDALEAR

It's a Beautiful Day no fue el único guiño de los Beach Boys a los pedales. *Smile*, el álbum de Brian Wilson que sirvió de continuación al influyente *Pet Sounds* y que quedó inconcluso, tenía como hilo conductor la historia de un joven que recorre EE UU de costa a costa en bicicleta. Un espíritu que se plasmaba en la inicial *Do you like worms?*, cuya segunda parte se titulaba *Bicycle Rider*.



APARCA TU BICI DE FORMA SEGURA

PRUEBA GRATIS UN MES EN PLAZA FIJA

Llámanos al 744 400 546 ó WWW.DONCICLETO.COM



DANDO EJEMPLO

La marca de componentes SRAM encargó al estudio Perkins & Will una oficina en la que todo estuviera pensado para el trabajador... ciclista.

Dani Cabezas

SRAM se dedica a la fabricación de componentes para bicicletas. Pero no es una empresa cualquiera, sino uno de los principales fabricantes a nivel mundial, con un catálogo que incluye marcas como Rock Shox, Truvativ, Zipp o Quarq.

Su sede central debía estar a la altura y, en 2016 y coincidiendo con su 25 aniversario, la empresa inauguró su nuevo cuartel general en Chicago (EE UU). Una oficina de casi 7.000 metros cuadrados para cuyo diseño contó con la colaboración de Perkins+Will, un prestigioso estudio de arquitectura con delegaciones en otras 20 ciudades estadounidenses y filiales extranjeras en Shanghai, Sao Paulo, Londres o Dubai.

El reto era mayúsculo: crear un espacio que, además de satisfacer las necesidades de la compañía, sirviese como ejemplo en materia de movilidad ciclista. Por ello, el estudio Perkins+Will tuvo que ponerse manos a la obra para concebir una oficina que, además de agradable, luminosa y práctica, incluyera todas las facilidades imaginables para que cien trabajadores pudieran usar sus bicis como medio de transporte.

El paraíso ciclista

“Se trata de un espacio completamente pensado para los ciclistas”, explica a *Ciclosfera* Joe Connell, del estudio Perkins+Will. Además de con-



tar con un circuito de test de 200 metros, la oficina tiene un aparcamiento para bicicletas, un laboratorio de desarrollo de nuevos productos, una tienda-taller y vestuarios para los empleados. “El resultado es dinámico y funcional”, asegura Connell. “Pero, sobre todo, supone un espacio perfecto para que los empleados de SRAM hagan lo que mejor saben hacer: innovar, y así crear los mejores productos”.

Un entorno en el que todo está pensado hasta el más mínimo detalle. “La oficina es un gran espacio abierto, e incluye un carril bici que conecta los diferentes departamentos”, cuentan desde Perkins+Will. “A lo largo del recorrido hay varios lugares de reunión, algunos abiertos y otros cerrados. En el camino puedes encontrar puestos de trabajo individuales, equipados con un escritorio y un soporte opcional para aparcar la bicicleta junto a la mesa”.

También hay lugar para el ocio: “La oficina cuenta con una cafetería y una terraza al aire libre”, detalla Connell, “que suele funcionar como espacio para reuniones informales y puede alojar grandes eventos”. En opinión de los arquitectos, priorizar la accesibilidad, el bienestar y la socialización de los empleados es clave para el buen funcionamiento de la empresa. ¡Estamos de acuerdo! ♡

La oficina es un gran espacio abierto, e incluye un carril bici que conecta los diferentes departamentos



Foto: Thomas Hoepker / Magnum

JÓVENES AMERICANOS

Hemos visto miles de imágenes de los atentados del 11 de septiembre de 2001. Pero, probablemente, no esta obra de Thomas Hoepker. ¿Qué muestra, qué sugiere, que nos provoca esta foto escondida durante años en un cajón?

Rafa Vidiella



Mientras dos gigantescas torres arden, tras un ataque terrorista sin precedentes, cinco personas sentadas junto a las azules aguas de un parque de Brooklyn toman el sol y charlan, sonrientes, dándole la espalda a la monumental tragedia.

O no. Espantadas por lo sucedido y, durante un instante, incapaces de seguir contemplando cómo Nueva York se derrumba, cinco seres humanos comentan lo sucedido. Recuerdan sus horas felices en las ahora aterrorizadas calles. Lamentan que nada volverá a ser igual. Y, quizá a su pesar, siguen respirando y viviendo, víctimas y supervivientes de la tragedia.

La extraña nube

Se supone que una buena foto da certezas y respuestas, pero no es el caso. La imagen tomada por Thomas Hoepker el martes 11 de septiembre de 2001, después de que dos aviones se estrellen contra las Torres Gemelas, logra lo contrario. Es tal mezcla de sensaciones y colores, conceptos y símbolos, que parece un montaje. Un sueño. Una pesadilla. Pero no lo es.

El fotógrafo guardó la imagen en un cajón: no mostraba el horror del 11-S

Nacido en 1936 en Munich, Alemania, Hoepker fue el primer fotógrafo occidental acreditado en Alemania Oriental durante la Guerra Fría. Cansado de vivir en una sociedad, según sus propias palabras, “tan deprimente”, se mudó a Nueva York en 1976. Fue allí donde, el día del atentado y guiado por su instinto, se alejó de Manhattan para tener una perspectiva más amplia de lo que estaba pasando. Entonces hizo la foto: “Estaba muy lejos de lo sucedido”, explicó Hoepker al *British Journal of Photography*, “pero sentí que podía hacer una foto interesante y todo coincidió. Creo que los fotógrafos tenemos un instinto especial: vemos algo rápido, especial, y sin mediar una decisión inteligente lo fotografiamos”. Sin embargo, cuando la agencia Magnum pidió a sus fotógrafos su trabajo para documentar una jornada tan inolvidable, Hoepker dejó esta foto en un cajón. “Pensé que no era importante”, explicó años después. “No mostraba el horror de ese día... Esas personas parecen relajadas, riendo, felices pese a esa extraña nube negra detrás”.

La foto fue finalmente publicada en 2006 en *Watching the World Change*, un libro sobre el 11-S de David Friend. “Estaban totalmente relajados, como en un día normal”, explicó Hoepker a Friend. “Es posible que estuvieran afectados y que hubiesen perdido a gente, pero no parecían agitados”.

La alegoría

Cuando la foto se hizo pública la polémica fue inmediata. En una columna en *The New York Times*, el ensayista Frank Rich aseguró que el retrato era una alegoría de América y de cómo los estadounidenses fueron incapaces de aprender nada sobre lo sucedido. “Este es un país al que le gusta

seguir adelante, y hacerlo rápido. Los jóvenes de la foto no son necesariamente desalmados”, escribía Rich, “son, simplemente, americanos”.

La foto y las palabras de Hoepke y Rich le habían dado la vuelta a la situación. Por una vez, hablar sobre el atentado no implicaba aplaudir la solidaridad ciudadana, la valentía de los bomberos o criticar la crueldad de los terroristas, sino reflexionar sobre todo un país: EE UU. David Platz, editor político de la prestigiosa web *Slate*, se revolvió: “A diferencia de Hoepker”, aseguraba indignado, “yo no estaba allí, así que puede ser cierto que estuviesen charlando sobre fútbol americano. Pero lo dudo. Las personas de la foto están obviamente apoyándose unos a otros, y es casi seguro que discuten sobre el espantoso suceso que acontece detrás. Si apartan la mirada de las Torres durante un momento no es porque les aburra el 11-S, sino porque son ciudadanos participando en el acto más importante que puede darse en una democracia: el debate”.

Los novios y la bicicleta

Walter Sipser y Chris Schiavo eran pareja el 11 de septiembre. Son, también, las dos personas más a la derecha en la foto: Sipser, con camiseta negra y gafas de sol, parece hablar en ese momento, mientras Schiavo se gira para mirarle con algo parecido a una sonrisa en la cara. Ambos escribieron a *Slate* para aportar su visión. “Una instantánea puede hacer que los asistentes a un funeral parezcan estar de fiesta”, comienza la carta de Sipser. “Estábamos, como todo el mundo ese día, en un profundo estado de incredulidad y shock. Thomas Hoepker no nos pidió permiso para fotografiarnos ni intentó, ni entonces ni en los cinco años posteriores, conocer nuestros pensamientos (...). En vez de eso escogió publicar la foto que le permitía exponer las conclusiones que a él le interesaba mostrar”. Al final de su escrito, Sipser critica con dureza al fotógrafo: “Es mucho más honesto reconocer lo fácil que es manipular una imagen, sobre todo si es de forma tendenciosa y para favorecer la propia carrera profesional”.

Chris Schiavo, que casualmente también es fotógrafa, también mandó a *Slate* su visión. “No cogí la cámara en todo ese día, entre otros motivos, para no caer en la cínica interpretación de la realidad de los señores Rich y Hoepker”. Pero, añade Schiavo, “si no lo hice fue sobre todo para mantener libres mis manos, para no colocar una lente entre mis ojos y lo que estaba ocurriendo y no alterar ese día, no afectar ninguna vida y experimentar cada nanosegundo de lo ocurrido en todas las moléculas de mi cuerpo”. También, concluye Schiavo, por otra razón: “Porque tengo la estricta política de, nunca, fotografiar a una persona sin su permiso”.

Se cumplen ahora 16 años de lo sucedido. La bici, una bonita Diamondback roja, permanece suspendida en el tiempo. En medio de una conversación. Entre cinco personas viviendo algo tan cierto como irreal. ♡

*Por una vez,
hablar sobre
el atentado no
suponía elogiar a los
bomberos ni criticar
a los terroristas*



TODAS LAS BICIS DEL MUNDO

Del 21 al 24 de septiembre vuelve a Madrid Unibike, la gran feria de la bicicleta que ya se ha convertido en referente a nivel internacional.

Más de 500 marcas, 28.000 metros cuadrados distribuidos en dos inmensos pabellones... y miles de bicicletas para todos los gustos, edades y maneras de entender el ciclismo. Vuelve Unibike, la gran feria de la bicicleta, con el objetivo de convertirse en un plan para toda la familia. “Es la feria ciclista más importante de España y una de las mejores en el mundo”, nos explica su director comercial, Javier Sanz. “Todo el ciclismo se puede ver y probar en Unibike, además de encontrarse ofertas especiales sólo durante la misma”.

Además, y por cuarto año, encontraremos infinidad de actividades. Habrá circuitos de prueba, donde se podrá rodar sobre los más espectaculares modelos de las principales marcas, pero también charlas, food-trucks, exhibiciones y hasta una marcha cicloturista en colaboración con la Federación Madrileña de Ciclismo el domingo a las 9 de la mañana, que recorrerá 106 kilómetros a lo largo de Ajalvir, Dafanzo, Fuente el Saz o Paracuellos.

PARA NO PERDERSE

Cuándo:

21 al 24 de septiembre
(21 y 22 sólo profesionales)

Dónde:

pabellones 12 y 14 de Ifema

Cuánto:

entrada general, 6 euros

Horario:

de 10 a 20 horas

www.unibike.ifema.es

Los niños tendrán un papel protagonista. En colaboración con la Dirección General de Tráfico (DGT), se organizará un tour de seguridad vial enfocado a los pequeños entre 4 y 10 años. También habrá un divertido circuito de fat bike para los que son un poco más mayores, entre 7 y 12.

Como no podía ser de otra manera, la organización invita a los asistentes a acudir en bicicleta. Habrá parking vigilado en la puerta principal del pabellón 12, y si tu bici necesita una revisión podrás pasarte por la zona ITV bike para ponerla a punto. Ambos servicios son gratuitos. ♡



SER DIFERENTE MOLA



WWW.OSSBY.COM

 **Ossby**

BICIS PLEGABLES



[MÁS ALLÁ DEL LÍMITE]

Las competiciones ciclistas extremas son cada vez más duras y exigentes, pero también más populares. Nos acercamos a las más salvajes y hablamos con los valientes que se atreven a terminarlas.

Dani Cabezas

A menudo, los seres humanos necesitamos ir un paso más allá. Explorar nuestros límites, pulverizarlos y marcar nuevos retos. Dejar claro, una vez más, que las barreras son elásticas, reinventables, efímeras.

Abundan en el mundo de la bicicleta ejemplos de ese afán de superación y gusto por lo inexplorado. Quizá el mejor ejemplo sean las carreras extremas, que proliferan en los cinco continentes y cuentan con un creciente número de adeptos. Aventuras que atraviesan desiertos inhóspitos y hasta continentes enteros, y cuyas durísimas condiciones, físicas y psicológicas, ponen a prueba a los más espartanos.

Placer y dolor

¿El Tour de Francia? Una minucia si se compara con la Trans-Siberian Extreme. Los 3.500 kilómetros de la ronda gala se quedan, casi, en un juego de niños comparados con los más de 9.200 de una competición que, como la emblemática línea férrea que cruzaba la Unión



foto: Imparables

Soviética, una Moscú y Vladivostok a través del Lejano Oriente ruso, Mongolia, China y Corea del Norte. Sus tres semanas de duración y sus interminables etapas (algunas de ellas de hasta 1.300 kilómetros) explican por qué sólo unos pocos son capaces de completarla. Y tan pocos: de hecho, en la edición de 2016 se presentaron a la Trans-Siberian Extreme seis ciclistas y ninguno consiguió terminar el recorrido.

“Al principio, empiezas rodando un día 100 kilómetros y preguntándote si serías capaz de hacer 150. Al poco tiempo, terminas haciendo más de 500 y queriendo, siempre, más”. Eso cuenta el belga Kristof Allegaert, ganador de tres ediciones de la Trans-Siberian, y uno de los mejores ultraciclitas del mundo. Alguien a quien, sin embargo, no le interesa demasiado competir. “Hay muchas carreras que no entiendo, como esos criteriums basados en dar 50 vueltas alrededor de una iglesia. Para mí lo importante es la aventura, y rodar en solitario todo el día”.



La necesidad de sufrir, cuentan, es parte del éxito de estas pruebas

“Estas pruebas te enseñan a darte cuenta de lo felices que podemos ser con muy poco”, explica Miguel Ángel Silvestre, responsable de la tienda Retrocycle y adicto a estas pruebas extremas. “Son algo parecido a un retiro espiritual donde buscas pasar hambre, sed y fatiga, además de enriquecerte y ver lugares y formas de vida muy distintas a lo que estás acostumbrado”. Las piernas de Silvestre han sufrido (y superado) la Cape Epic de Sudáfrica y la Titan Desert marroquí, la Épica GAES del desierto de Atacama, en Chile, o recientemente The Pioneer, que le llevó durante semanas a Nueva Zelanda.

A vueltas con el ADN

Silvestre ha sido testigo de la proliferación de este tipo de carreras en los últimos años. “Creo que su éxito”, explica, “se debe a la necesidad humana de sentir fatiga física. Son millones de años de una evolución que, en las últimas décadas, hemos cambiado radicalmente”. En su opinión, los habitantes del llamado ‘Primer Mundo’ necesitamos “volver a sufrir, esforzarnos físicamente y enfrentarnos al reto mental que supone encontrarnos con la mejor versión de nosotros mismos”. Una vuelta al pasado facilitada, también, por el viaje al futuro vivido, donde las nuevas tecnologías juegan un papel protagonista. “Internet ha posibilitado que cualquier persona con un estado físico que entendemos por normal pueda atravesar un desierto en bici gracias a los geolocalizadores”, añade Silvestre. También la tecnología, por supuesto, ha ayudado a descubrir, informarse y apuntarse en estas pruebas y compartir la experiencia a través de las redes sociales.



Security Tech Germany

YADD-I™ CREDITION

**DESIGN
YOUR HEAD**

El Yadd-I viene con una variedad de colores que se adaptan a tu estilo personal. El sistema "Soft Tune" se ajusta perfectamente a tu cabeza, y el sistema de ventilación inteligente "Forced Air Cooling" mantiene tu cabeza fresca en todo momento.

www.abus.com



***“He tocado fondo,
reído y pasado frío,
alegría y miseria”,
nos cuenta el actor
Santi Millán***

Al actor Santi Millán, sin ir más lejos, le siguen más de 700.000 personas a través de Twitter, Instagram y Facebook. Y es allí donde suele compartir sus aventuras al frente del equipo Imparables. “No somos portadores de grandes marcas”, explica a *Ciclosfera*, “sino embajadores de una manera de entender los valores del deporte y la vida en general”. Valores que, desde luego, mezclan “situaciones alucinantes y momentos inolvidables, en los que hemos conocido a gente extraordinaria intentando difundir un mensaje de compañerismo, buen humor, tecnología y aventura”. Acostumbrado a los focos y halagos del mundo del espectáculo, Millán resume así esta devoción por los pedales: “He tocado fondo, reído y pasado frío, alegría y miseria. Durante unas semanas al año, la vida se vuelve muy simple: come, bebe, pedalea, recupera... y vuelta a empezar. Es genial”.

La montaña rusa

¿Cómo se prepara uno para este tipo de retos? Fernando Sancha es ironman y entrenador personal: conoce, por tanto, las malas pasadas que puede jugar nos nuestra psique en estas exigentes e interminables etapas. “La preparación”, asegura, “debe aunar el trabajo físico y el emocional, y siempre será más fácil resolver cualquier problemas en la competición cuando sabes que llevas mucho trabajo detrás y te sientes fuerte en ambos aspectos”.



Recupera
tu **libertad**

Milian Parts

www.milianparts.com

En tu tienda Brompton habitual



Es clave mantener la cabeza en su sitio: a lo largo de tantos kilómetros la mente es una montaña rusa

Según Allegaert, “entrenar para estas carreras extremas es un territorio desconocido, porque cada uno hace las cosas de una forma diferente. Eso sí, es clave mantener la cabeza en su sitio, porque a lo largo de tantos kilómetros la mente se transforma en una montaña rusa que te puede llevar de un extremo a otro muy rápidamente”. Sancha, además de la estabilidad emocional, considera fundamental la motivación. “Cuando entreno a deportistas procuro destacar sus virtudes”, cuenta, “desarrollando entrenamientos que recreen las sensaciones que experimentarán en la competición. Pero, además de analizar aciertos y errores según cada deportista, dedico mucho tiempo y paciencia a ilusionarlo al máximo, para que entrene motivado, feliz y soñando con disfrutar de la meta que va a conquistar”. “Aquí lo que manda es la cabeza”, concluye Silvestre: “Más que lo físico”, asegura, “lo importante es venir con muchas, muchas ganas de bici”.

El precio a pagar

Pero hay otro elemento, no menos importante, que puede hacer que alguno se eche atrás a la hora de acometer una de estas aventuras: el dinero. Inscribirse, por ejemplo, en la Mongolia Bike Challenge (que se celebra cada año en agosto) cuesta unos 2.000 euros. “Me da rabia que buenos ciclistas no participen en estas pruebas por su precio”, reconoce el director de Imparables, Carlos Ortet, “pero no es culpa de nadie: las cosas excepcionales no suelen ser baratas. Y, en todo caso, estas carreras no son caras considerando lo que exigen a la organización... ¿Cuánto te costaría estar en cualquier ciudad europea, con el techo y la comida pagados, un equipo señalizando rutas para ti a diario y dos o tres avituallamientos? Eso mismo, en el desierto más árido y recóndito del planeta, tiene que ser lógicamente todavía más costoso”.

Para Ortet, basta con “debutar” en una de estas pruebas para entender que hasta el último euro de la inscripción está justificado. “Cuando ves

ELIGE TU PROPIA AVENTURA

Red Bull Trans-Siberian ExtremeDónde: **Rusia.**

Cuándo: 24 de julio-18 de agosto 2018.

Cuánto: 9.211 en 14 etapas.

Desnivel total: 79.000 m.

www.redbull.com.**Épica GAES Atacama**Dónde: **Desierto de Atacama (Chile)**

Cuándo: 30 octubre 2017.

Cuánto: 410 kilómetros en 6 etapas.

Desnivel total: 9.103 m.

www.epicachile.com.**Titan Desert**Dónde: **Marruecos.**

Cuándo: 29 abril-

4 mayo 2018.

Cuánto: 6 etapas.

www.titandesert.com**Mongolian Bike Challenge**Dónde: **Mongolia.**

Cuándo: 10-18 de agosto 2018.

Cuánto: 618 kilómetros en 6 etapas y una contrarreloj.

Desnivel total: 14.000 m.

www.mongoliabikechallenge.com**Absa Cape Epic**Dónde: **Sudáfrica.**

Cuándo: 18-25 de marzo 2018.

Cuánto: 691 kilómetros en siete etapas.

Desnivel total: 15.400 m.

www.cape-epic.com.**The Pioneer**Dónde: **Nueva Zelanda.**

Cuándo: 11 al 17 de febrero 2018.

Cuánto: 545 km en siete etapas.

Desnivel total: 15.508 m.

www.thepioneer.co.nz

todo lo que mueve una Titan o una Cape Epic te das cuenta de que hace falta mucha gente e infraestructura, y que el precio que eso exige es un dineral. Trailers, helicópteros, carpas y camiones de comida, duchas, cientos de kilómetros marcados en medio de la nada... Estoy seguro de que casi todo el mundo, aunque haga un gran esfuerzo económico por pagar su participación, luego se ha alegrado de haber sacrificado otras cosas. La experiencia vale la pena”.

Si has llegado hasta aquí es, probablemente, porque has participado en alguna de estas carreras extremas, o al menos te planteas hacerlo. En ese caso, el campeón Kristof Allegaert tiene un consejo muy básico para ti: “Disfruta. Si no lo pasas bien en una carrera como ésta mejor dedícate a otra cosa, porque vas a sufrir mucho y te dolerá todo el cuerpo como no te imaginas”. Así, sin duda, debe ser. 📍



[PURA EFICIENCIA]

¿Cómo benefician a empleados y empresas los desplazamientos al trabajo en bici? ¿Qué medidas implantan las compañías que apuestan por la movilidad sostenible? El Bike To Work se impone: te contamos por qué.

Gonzalo Garzón

Hay decisiones que cambian tu vida, que suponen un punto de inflexión. “Empecé a ir en bici para ir al trabajo”, cuenta Isabel Ramis, autora del blog *Muévete en Bici por Madrid*. “En 20 ó 30 minutos me plantaba despejada en la oficina, y a la vuelta a casa dejaba en el camino las preocupaciones laborales que pudiera tener”.

Si convertir la bici en el vehículo para ir a trabajar sólo trae ventajas... ¿Por qué la mayoría de los ciudadanos no lo hace? Para Ramis, falta convencimiento y una apuesta clara por parte, también, de las empresas. “Deberían fomentarlo facilitando duchas o convenios con gimnasios cercanos. Las empresas serían las primeras que notarían sus ventajas: el interés por la salud y el bienestar de los empleados es un asunto que priorizar”.

Las mejoras, además, se perciben en el acto. “La bici aporta mejor salud y estado de ánimo, lo que se traduce en mayor productividad, y está demostrado que reduce el absentismo laboral. Gana el empleado, pero también la empresa”, apunta Ramis, que añade que “se reducirían los



atascos en las horas de entrada y salida al trabajo y, por tanto, habría menos contaminación y desperdicio de tiempo”.

Cuestión de salud

La ciencia lo respalda. Un reciente estudio publicado en el *British Medical Journal*, y basado en una muestra de más de 250.000 personas y cinco años de seguimiento, extrajo conclusiones contundentes: ir al trabajo en bicicleta reduce en un 52% el riesgo de morir por enfermedad cardíaca y en un 40% el de cáncer.

Otro de los grandes males de nuestro tiempo, la obesidad, también encuentra en la bici un enemigo poderoso. “Ir al trabajo en bicicleta, incluso combinada con el transporte público, es una forma muy efectiva de mantener a raya nuestro peso”, subraya Gregorio Magno, fundador y CEO de Ciclogreen, plataforma que permite que empresas, ayuntamientos o universidades premien a sus empleados por moverse en bici o andando. “Un estudio llevado a cabo por la Escuela de Higiene y Salud de Londres”, añade Magno, “concluyó que las personas de mediana edad



Un trabajador que se mueve en bicicleta está más sano y rinde mucho mejor

que iban pedaleando al trabajo pesaban cinco kilos menos que las que iban en coche”. Magno, además, añade otro factor importante: el económico. “Prescindir del coche para hacer un trayecto de 6,5 kilómetros al trabajo (media hora en bici) nos permitirá ahorrar un mínimo de 26 euros al mes entre combustible y aparcamiento, mucho más si añadimos seguros, mantenimiento o averías”.

¿Algo más? Sí: optimización. Eficiencia. Y humanización. “El ejercicio físico moderado tiene un fuerte impacto positivo en nuestra salud”, concluye Magno. “Todos lo sabemos, pero nos cuesta sacar tiempo para ir al gimnasio o ir a nadar o correr. El trayecto en bici hasta nuestro trabajo es una gran oportunidad: podemos convertir un rato de estrés, prisas y sedentarismo en una inversión en salud”.

Todos ganan

De cara a la empresa, los beneficios son aún más claros. Una persona que pedalea hasta la oficina es un trabajador sano, que rinde más y mejor. Las enfermedades y dolencias que sufren los empleados debido a un estilo de vida sedentario provocan en España, según un estudio del IESE Business School, pérdidas de varios millones de euros al año. Y cada euro invertido en un programa de fomento de uso de la bicicleta en la empresa genera, según la Red Europea de Promoción de Salud en el Trabajo, un retorno de entre 2,5 y 4,8 euros para la compañía. “Las

frenos de disco



display central



motor A10
XPSL



quipplan

BICICLETAS ELÉCTRICAS Y PLEGABLES

NUEVAS
Q2F

temporada 2017

10%
descuento



seguimos avanzando por ti



www.quipplan-mobility.com info@quipplan.com 948 025 300



Las empresas pueden ofrecer incentivos económicos, pero son aún más importantes la infraestructura y la formación

empresas mejoran su cuenta de resultados”, explica Magno, “y cuentan con empleados más felices y sanos, lo que les ayuda a retener talento”.

Una de las firmas que se destaca en este sentido es Liberty Seguros. Con sede en Madrid, Barcelona y Bilbao, cuenta con 1.100 empleados. En 2015 creó el programa *No solo work*, con el objetivo de desarrollar hábitos saludables dentro de la compañía. Por supuesto, entre ellos estaba el de desplazarse pedaleando: un 10% de los empleados acudieron a las charlas informativas y, finalmente, aproximadamente un 6% de los trabajadores de Liberty empezaron a hacerlo. Sólo el primer año, esos 60 trabajadores han recorrido unos 45.000 kilómetros en bici, dejando de emitir unas 8 toneladas de CO₂.

“Este tipo de iniciativas”, explica el responsable de bienestar de Liberty Seguros, José Carrón, “deben ser serias y profesionales, apoyarse en expertos para hacerlo creíble y eficaz. Trajimos expertos en movilidad, organizamos reuniones, vinieron asesores a explicarnos los planes de movilidad del ayuntamiento y, por supuesto, una consultoría nos dio pautas sobre cómo moverse en bici, trucos de circulación y falsos mitos. Para terminar, aportamos un pequeño empujón: organizamos rutas reales en las que un experto te acompañaba en el camino de casa a la oficina, y añadimos al sueldo 37 céntimos por cada kilómetro recorrido”.

Además, la empresa facilitó unas instalaciones que hiciesen más viable la propuesta. Recorrer ahora la oficina en Madrid de Liberty Seguros permite conocer un gran aparcabicis en el que se agolpan las monturas de los empleados, unas cómodas y modernas duchas y hasta un pequeño gimnasio. “La clave”, cuenta el responsable de comunicación de la empresa, Jesús Ángel González, “está en que antes el trabajador que venía en bici era el raro, el que se escondía por la rampa y aparcaba la bici en



FOLDING TRIKE



¡VUELVE A PEDALEAR!



CITY TRIKE



ADVENTURE TRIKE



PERSONAL MOBILITY CICLES

www.etnic.com

*Es importante
que Prevención
de Riesgos y
Responsabilidad
Social Corporativa
muestren a Recursos
Humanos la
importancia de ir en
bici a trabajar*

un rincón para que no le regañasen. Y ahora es lo contrario: explicamos que, a nivel social, eso es lo correcto, le preguntamos a la gente por qué no lo hace y, encima, fomentamos la relación entre los empleados, que al compartir esa práctica tienen algo muy importante en común”.

Camino por recorrer

Lamentablemente, ejemplos así todavía son excepcionales en España. Pero los motivos para un cambio de modelo son evidentes y apremiantes: los episodios de alerta por contaminación son cada vez más frecuentes, medidas como restringir el uso del coche o incentivar los desplazamientos en bici pasarán a ser habituales y en países como Francia o Inglaterra, donde cuentan con respaldo gubernamental, los programas *Bike to work* son muy exitosos. Respecto a las infraestructuras, basta mirar ejemplos como el de Copenhague, donde con un clima no demasiado propicio han sabido colocar a la bicicleta como primera opción de transporte urbano a través de la creación de una red eficiente de carriles bici.

“En España vamos más despacio de lo que nos gustaría”, asegura Ignacio Prieto, responsable de que el grupo Tragsa haya sido premiado varias veces por su fomento de la bicicleta en el trabajo. “Muchas empresas no terminan de relacionar la salud de los trabajadores con el beneficio económico”. En su caso, sus demandas sí fueron atendidas: “Había trabajadores muy interesados”, explica, “pero el gran logro fue aunar esfuerzos y presentarlo como una propuesta para el Ayuntamiento de Madrid. Nos dieron el premio Muévete Verde y todas las miradas en la empresa se dirigieron a nosotros. Ese fue el pistoletazo de salida”.

Su diagnóstico para hacer triunfar en la empresa el *Bike To Work* es claro: “Hay dos departamentos fundamentales”, explica, “el de Prevención de Riesgos Laborales y el de Responsabilidad Social Corporativa. Tienen mucho que decir y deben aliarse con los trabajadores para que Recursos Humanos se dé cuenta de la importancia de ese ejercicio. En las revisiones médicas anuales que realizan muchas empresas se insiste en dejar de fumar, pero no tanto en realizar ejercicio físico regular. ¿Qué mejor forma que hacerlo en el mismo camino de ida y vuelta al trabajo?”

Una cosa está clara: la bici, también en el ámbito laboral, es contagiosa. Para Prieto, esa facilidad de contagio es sólo un primer estadio de la revolución en materia de movilidad dentro de las empresas. “Hay que ir rompiendo techos”, concluye. “Al principio el efecto pasa de unos trabajadores a otros, pero llega a un punto en que la empresa entiende lo que está pasando y debe animar a los empleados más reticentes con incentivos. Quizá económicos, pero también con buenas instalaciones, sorteos, premios... O algo más sencillo: el saber reconocer el mérito, el esfuerzo y la solidaridad de desplazarse, cada día, en bicicleta al trabajo”. ♻️



DOS RODILLOS PARA REVOLUCIONAR EL OTOÑO

La marca española Bkool presenta Smart Air y Smart Pro 2, sus dos nuevos rodillos inteligentes.

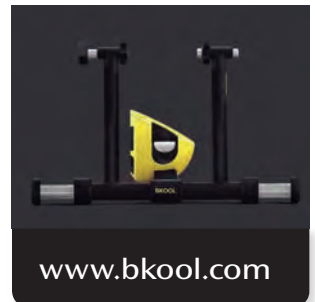
Bkool, marca líder mundial en el sector de rodillos inteligentes, vuelve a dar un paso de gigante en materia de innovación tecnológica con sus dos nuevos lanzamientos: Smart Air y Smart Pro 2.

Smart Air es el primer rodillo de transmisión directa de Bkool. Con un diseño negro y azul eléctrico y una potencia de 2000W, responde a la demanda de muchos usuarios. Por su parte, el Bkool Smart Pro 2 es la evolución del rodillo estrella de la marca: más silencioso, con nuevo sistema de sujeción universal y un diseño espectacular. Es uno de los rodillos más potentes del sector, capaz de alcanzar los 1200W y simular pendientes de hasta un 20% de desnivel.

Gran precio y diseño espectacular

“Confiamos mucho en estos nuevos productos”, explica Diego Pantoja, de Bkool. “El Smart Pro 2 es la evolución de nuestro rodillo más vendido y exitoso: un producto competitivo a un gran precio y diseño espectacular”. Respecto al Smart AIR, explica que es la incursión de la marca en los rodillos Direct Drive. “Lo hemos hecho por todo lo alto, con un rodillo rompedor que incorpora un potenciómetro integrado para ofrecer datos exactos de cada sesión y entrenamientos más personalizados”.

Ambos productos, unidos al simulador, “suponen la evolución de Bkool como plataformas de entrenamiento ciclista referente a nivel mundial”. Una plataforma que cuenta con cientos de miles de rutas para disfrutar del pedaleo en cualquier lugar del planeta... y sin salir de casa.



www.bkool.com



Contra el olvido

Surgieron para recordar a los ciclistas fallecidos en el asfalto, y constituyen un sobrecogedor homenaje que trasciende fronteras. Las bicicletas blancas emocionan y, en silencio, gritan que un solo ciclista muerto ya es algo inaceptable.

por Dani Cabezas

Un grupo de personas se congrega en el carril bici de la madrileña calle de Alcalá, junto al Círculo de Bellas Artes. Es el lugar donde el pasado 11 de julio murió atropellado Juanjo, un trabajador de la empresa Som Energía, mientras circulaba en una de las bicicletas del servicio público de BiciMAD. Portan una bicicleta blanca que atan a una farola junto a flores, mensajes de recuerdo y un conmovedor texto que denuncia “la falta de respeto a la vida que tienen las ciudades pensadas para los coches”.

En todo el mundo

Las bicicletas blancas, también conocidas como bicicletas fantasma por la traducción directa del inglés *Ghost Bikes*, empezaron a proliferar en el Amsterdam de los años 60, donde el movimiento contracultural anarquista Provo y diseñadores como Luud Schimmelpennink empezaron a

estacionarlas bajo el manto de *The White Bicycle Plan*. Sin embargo, en ese momento no tenían el propósito actual, sino que aspiraban a “liberar” el transporte a pedales disponiendo bicis de ese color para que cualquier ciudadano pudiera usarlas de forma gratuita y, posteriormente, cederlas a otro que la pudiera necesitar.

Existe un cierto consenso sobre la primera vez que alguien utilizó una bicicleta blanca para denunciar la vulnerabilidad de los ciclistas. Fue en 2003, cuando Patrick van der Tuin, un ciudadano de San Luis (EE UU), fue testigo de la muerte de un ciclista tras un violento atropello. Conmocionado por los hechos, Van der Tuin decidió colocar una bicicleta blanca con un mensaje, “Ciclista golpeado aquí”, cuya presencia impactó inmediatamente a los conductores y le llevo a instalar otras 15 más por toda la ciudad.

Lo cierto es que la idea no era completamente suya: un año antes, en 2002, un artista de San Francisco llamado Jo Slota pintó de ese color las bicicletas abandonadas que encontró por la ciudad, bautizándolas como ‘Ghost Bikes’. Cuando se enteró de que en San Luis y otras ciudades se habían apropiado del concepto se sintió contrariado, pero al descubrir la denuncia implícita en estos actos decidió que había merecido la pena. Hoy, las bicicletas blancas se pueden encontrar en prácticamente cualquier ciudad del planeta.

La dimensión del problema

Steve Sims es uno de los más conocidos biciactivistas de Houston (Texas, EE UU), donde en 2013 puso en marcha *Houston's Ghost Bike*, uno de los colectivos más conocidos en esta materia. “HGB nació como respuesta al insostenible número de atropellos a ciclistas en la zona”, cuenta Sims a *Ciclosfera*. “La comunidad ciclista de la ciudad asistía a las muertes ante la total pasividad de las autoridades”, añade Sims, “por lo que en 2013 y tras la muerte de Chelsea Norman nos unimos para exigir reformar las leyes”. En su opinión, la colocación de una bicicleta blanca en memoria de Chelsea fue un punto de inflexión: “Pasamos de hacerlo a título individual, por parte de familiares y amigos, a ser una organización que actúa conjuntamente en nombre de todas las víctimas”.

Según Sims, la instalación de una *ghost bike* hace entender también a la ciudadanía la dimensión del problema. “Cuando ves bicicletas fantasma en tu camino diario te preguntas por qué se han producido todas esas muertes innecesarias”. Además y por supuesto, aspiran a recordarle a los automovilistas que en cada bici viaja una vida, y ayuda a combatir estereotipos. “En Houston se nos ve como hipsters que pedalean borrachos y saltándose semáforos o señales

**Además de
homenajear a
la víctima, una
bicicleta blanca
recuerda a los
conductores nuestra
vulnerabilidad**

¿CÓMO HACER UNA BICICLETA BLANCA?

Desde www.ghostbikes.org explican cuáles son los pasos a la hora de confeccionar una bicicleta blanca.

1. Consigue una bicicleta

Los autores recomiendan hacerse con una bicicleta vieja que quiera desechar alguna tienda o taller local.

2. Elimina lo prescindible

Cables, zapatas, frenos y elementos similares no son necesarios. Quitarlos facilitará el proceso de pintado y ahorrará a posibles ladrones.

3. Píntala de blanco

Desde www.ghostbikes.org remiten a un tutorial de *Wiki-how*: consiste, básicamente, en limpiar bien la bicicleta, darle dos capas de pintura con sus correspondientes tiempos de secado y esperar 24 horas antes de instalarla.

4. Asegúrala correctamente

De cara a que permanezca el mayor tiempo posible, recomiendan asegurarla bien a un elemento fijo (preferiblemente una señal o, si es posible, un aparcamiento de bicicletas), y hacerlo tanto de las dos ruedas como del cuadro. Es importante no obstaculizar el paso de peatones.



foto Mr TinDC

de stop, o como atletas vestidos con lycra que invaden la carretera para provocar atascos. Eso crea un clima de menosprecio que impide que nos vean como a cualquier otro ciudadano”. Una impresión que, desde luego, niegan los propios hechos: “Hemos colocado bicicletas blancas de todo tipo, recordando a adolescentes de 16 años o a ancianos de 85. Gente que no cometía irregularidades, que no puede enmarcarse en todos esos tópicos”.

Monumento efímero

¿Cuánto tiempo dura una bicicleta blanca en la calle? La respuesta varía según el lugar donde se haya erigido. Algunas permanecen unas pocas semanas; otras resisten al paso del tiempo como recordatorio de algo que no debería volver a suceder. En el caso que abre este texto, en el centro de Madrid, el Ayuntamiento optó por mantenerla allí durante un mes para después retirarla. “Hasta ahora, la Policía Municipal las retiraba inmediatamente por considerarlos vehículos abandonados”, explica Ramón Linaza, asesor del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, “pero en esta ocasión la Junta de Distrito de Centro autorizó la instalación por un periodo de un mes y medio a petición mía, haciéndome eco de la iniciativa de Bicicrítica y tras pedir tres meses de permanencia”.



foto Carlos Blanco Deteibols

Para Berny Rodríguez, del colectivo ciclista barcelonés *Rock & Ride*, un tiempo insuficiente. “De igual forma que se respetan las flores en la carretera para recordar a un fallecido al volante o en un coche o moto”, explica, “debería poder recordarse siempre la muerte de un ciclista, y que todo el que pase por ahí se pregunte por qué está viendo una bici pintada de blanco”. En su opinión, “el ser humano tiende a olvidar lo que no le gusta y se vuelve laxo, por lo que todo lo que implique recordar a la gente que somos muy vulnerables es necesario”. Pablo León, periodista y autor del blog *I Love Bicis* del diario *El País*, reconoce tener sentimientos encontrados: “Me parece un gesto bonito”, explica, “pero también algo alarmista. Puede ser útil en un cruce o lugar peligroso porque llama la atención en ese punto en concreto, pero también refuerza la percepción de miedo y peligro cuando, en realidad, la tasa de muertes ciclistas en ciudad no es tan alta como la de otros usuarios”.

En cualquier caso, y aunque se trate de monumentos efímeros, para unos necesarios y para otros téticos, hay un hecho evidente: detrás de cada bicicleta blanca hay un suceso, una historia, que nos encoge el corazón. Tras esa montura impoluta, frases de recuerdo y flores, se esconde la vida de un ciclista. La vida segada de una persona que podríamos ser tú, o yo. ♡

“Me parece un gesto bonito”, dice un experto ciclista, “pero también algo alarmista”

CICLISMO DE PAPEL

Tan grande como la vida, el ciclismo ha sido la excusa perfecta para que, durante décadas, muchos escritores dejaran volar su talento. Pero es ahora cuando la literatura ciclista vive su mejor momento: exploramos esta tendencia con algunos de sus protagonistas.

Rafa Vidiella

Ha sido tierra de grandes campeones. De importantes carreras, excelentes cronistas y, sin duda, millones de practicantes y aficionados. Pero a diferencia de Francia, Italia, los Países Bajos o, recientemente, Gran Bretaña, España no ha sido caldo de cultivo de mucha literatura ciclista.

Pero, hace poco más de un lustro, algunos aficionados al “ciclismo de papel” se atrevieron a lanzarse al negocio editorial. “Siempre me han encantado la bicicleta y los libros”, explica Eneko Gárate, de Libros de Ruta, “pero me llamaba la atención la escasez de títulos en castellano. Para llenar ese vacío empezamos a editar y publicar traducciones, descubriendo además, en el camino, títulos nacionales que habían pasado desapercibidos”. La historia de La Biciteca, responsabilidad de Manu Iron, es similar, y también su sensación de que este género vive una buena época: “El sector está creciendo”, reconoce Iron, “porque la bici está de moda y, por extensión, también su literatura. Pero hay un cierto estancamiento y, para algunos, también algo de saturación. No nos engañemos: en España se lee poco, y libros sobre ciclismo aún menos”.

¿Cómo es el consumidor de estos libros? Según los expertos, un gran aficionado al ciclismo deportivo que devora todo lo que tenga que ver con sus carreras favoritas y la vida de sus ídolos. Algunos, incluso,

LIBROS IMPRESINDIBLES

La lista es larga, variable y, como toda selección, injusta. Sin embargo, es cierto que casi cualquier encuestado coincide en una serie de lecturas de cabecera para cualquier aficionado al ciclismo: *El ciclista* de Tim Krabbé, *Una dura carrera* de Paul Kimmage y *Los forzados de la carretera*, de Albert Londres, son las novelas que Eneko Gárate se llevaría al fin del mundo. Manu Iron cita un clásico español, *Mi querida bicicleta* de Miguel Delibes, el divertidísimo *¡Bici! ¡Toro!* de Édouard de Perrodil y la fascinante novela gráfica *Las leyendas del Tour de Francia*, de Jan Cleijne. “Leer literatura ciclista es también pedalear”, asegura el propio Iron: “La afición a la bici no se acaba cuando llegas a tu casa, sino que a muchos nos gusta seguir indagando en el tema”.

van más allá: son coleccionistas, fetichistas que acumulan gorras, maillots, carteles y, por supuesto, libros. Pero hay más: “El auge del ciclismo urbano”, dice Gárate, “ha provocado que un amplio y joven público de ciudad se interese por la restauración de bicicletas, la estética vintage y, por extensión, mitos como Coppi o Merckx”. Pero, casi siempre, lo más vendido siguen siendo guías de viajes, manuales de entrenamiento o las peripecias de algún aventurero a pedales: “*El Alpe d’Huez* de Javier García Sánchez, los volúmenes de viajes de Salva Rodríguez o algunas biografías siempre se venden bien”, explica Iron, “pero afortunadamente se abren nuevos campos. Se publican grandes novelas de ficción, libros infantiles o novelas gráficas que, además de rejuvenecer al público, logran atraer a gente a la que no le interesa el ciclismo”.

Carácter extremo

Eso pasó con *Plomo en los bolsillos*, obra de Ander Izagirre que roza ya su décima edición y ha seducido a todo tipo de lectores. Publicado en 2003 como una recopilación de diez textos por el centenario del Tour, no fue hasta 2012 cuando, reeditado por Libros del K.O., se transformó en un éxito. Desde entonces no ha parado de crecer: Izagirre ha reescrito capítulos, añadido otros y hasta incorporado un pequeño cómic. “El ciclismo es un filón de grandes historias”, reconoce el escritor. “El Tour lo inventan los periodistas, y hay un material inmenso en hemerotecas, periódicos, libros y, claro, Internet. Podrías pasarte toda una vida escribiendo sobre ciclismo”. Pero es que, además de muchas historias, las hay muy buenas: “El ciclismo representa una enorme variedad de comportamientos humanos”, acepta Izagirre. “En él se reúnen tragedia y traiciones, trampas, épica, barbaridades, curiosidades históricas, aventura y exploración. Pero creo que lo que más fascina al lector medio es su carácter extremo: la muerte de Tom Simpson en la cuneta en plena carrera, las traiciones entre compañeros... Hablar de ciclismo no supone ceñirse a gestas grandiosas, sino también a descensos al infierno como los de Pantani o Lance Armstrong”.

Fascinado por cómo el ciclismo refleja la sociedad de cada época, y usándolo como batidora para mezclar elementos históricos, sociales y hasta nacionales, el autor de *Arriva Italia*, Marcos Pereda, acaba de publicar *Periquismo*, donde Pedro Delgado es la excusa para radiografiar la España de los ochenta. “El ciclismo es uno de los deportes donde más se aprecia el bagaje histórico”, asegura.

¿Por qué, siendo tan literario, el ciclismo no ha sido tan visitado por tantos escritores como, por ejemplo, el boxeo? “Es cierto”, acepta Pereda. “Aunque no me gusta nada, el boxeo ha dado frutos literarios extraordinarios. Creo que es una cuestión de idiomas: en el mundo anglosajón escritores como Mailer y Hemingway no tenían pudor en utilizar el de-

porte para contar su historias, pero allí no gustaba el ciclismo. En cambio en países como España, donde sí era muy popular, si escribías sobre deporte parecía que era porque no tenías capacidad para hablar sobre otra cosa”. También sobre las posibles afinidades entre ciclismo y boxeo reflexiona Gárate: “Secretos que se transmiten de entrenador a deportista, el encuentro entre el sabio y veterano campeón y el ambicioso aspirante... Boxeo y ciclismo son círculos cerrados, valores, ritos. En el fútbol, al final, todo se resume en si la pelota entra o no mientras cien cámaras lo reflejan todo. Pero en el ciclismo, en cambio, hay muchas cosas que no se ven. Está lleno de aristas ocultas, y los mejores libros son los que tratan de arrojar luz sobre ellas”.

El gran salto

Un tema de moda, una cantidad infinita de historias, secretos por revelar... ¿Es el ciclismo, entonces, la panacea para quien esté planeando escribir un libro? “Nos llegan muchas propuestas a la editorial”, reconoce Gárate, “pero a casi todas les falta dar un salto de calidad. Y no, no es rentable ser un escritor de ciclismo. Los que lo intentan no pretenden hacerse ricos sino satisfacer una pasión”. “Es cierto”, corrobora Izagirre, “pero es algo que pasa con cualquier otro género: escribir en España no es negocio. Salvo que hables de grandes escándalos o escribas una biografía muy ambiciosa y comercial, te pasará con cualquier libro”. Pereda, por último, busca motivos para el optimismo: “Al menos hay editoriales especializadas donde escucharán tu propuesta, lo que no siempre es habitual. Pero es verdad que es complicado: si vas a una editorial generalista con algo relacionado con bicicletas, lo verán como puro deporte y lo descartarán. Lo que no es descabellado, en cambio, es pensar en mercados como el mexicano o, sobre todo, el colombiano, con un potencial histórico-ciclista brutal. Aunque, a nivel editorial España y Latinoamérica parecen darse la espalda, es posible tender puentes y, gracias a Internet, dar el salto será más factible”.



Foto Juan G. Andrés



Foto Germán Rodrigo

**MAILLOTS BLANCO
Y NEGRO**

Son pocos los que conocen el nombre de Roger Walkowiak, un gris corredor francés sin apenas victorias en sus nueve temporadas como profesional. Sin embargo, en el Tour de 1956 los astros se aliaron con él: las retiradas, la ausencia de algunos favoritos y una escapada que parecía intrascendente le llevaron a coronarse en los Campos Elíseos. Sin embargo, algo falló, y hasta se acuñó una expresión (‘un Tour à la Walko’) para explicar la victoria en una carrera de un corredor secundario. “Sin duda alguna merecería una novela”, exclama Izagirre. “Era un gregario de tercera fila, y fue destrozado por imponerse en el Tour: minimizaron su victoria, le ridiculizaron por ella y sufrió tanto que, al retirarse, afirmó desear no haber ganado. Que un deportista consiga el mayor éxito en su especialidad y que le traiga tanta amargura, que se convierta en una maldición, sólo pasa en el ciclismo”. “Los desconocidos, los últimos, los que engañaban a los jueces con el fuera de control son los que más merecen un libro”, coincide Pereda. “Pero, en el otro extremo, también Eddy Merckx. No por su carrera, sin sentido trágico porque lo ganaba todo, pero sí porque explica muy bien lo que es Bélgica, sus diferencias locales, sus divisiones y particularidades históricas, y eso es algo que me gusta mucho”.

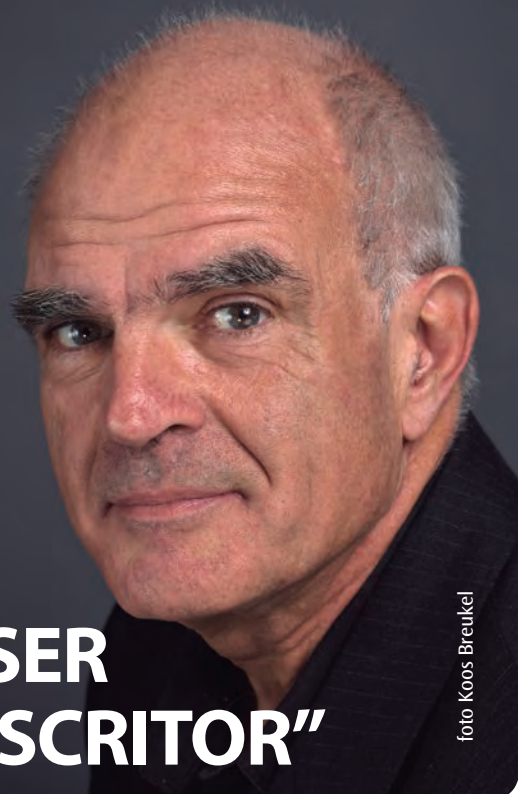


foto Koos Breukel

“ES MÁS FÁCIL SER CICLISTA QUE ESCRITOR”

Es, quizá, el autor del mejor libro sobre ciclismo: ‘El ciclista’. Tim Krabbé (Ámsterdam, 1943) nos cuenta cómo ha mezclado la bicicleta y la escritura en su vida, y cómo pedalear es, también, un magnífico ejercicio para la mente.

Rafa Vidiella

Empezó a competir como ciclista tarde, con 30 años. ¿Por qué?
Desde niño quise imitar a los holandeses que despuntaban en el Tour pero, supongo, no lo deseaba o no me animaron lo suficiente. Las casualidades me llevaron a hacerlo y vi que, aunque nunca sería un gran campeón, sí podría defenderme y hasta ganar alguna carrera.

Sí despuntó, en cambio, como novelista.
Estudí psicología, pero siempre quise ser escritor. Terminé mi primera novela con 19 años y se la envié a varias editoriales: fueron educados, elegantes, pero no me la publicaron. Lo mismo me pasó a los 21 y por fin, con 23, me publicaron la tercera.

¿Es más difícil ser ciclista que escritor?
Son cosas absolutamente distintas. Supongo que es más fácil ser ciclista porque, básicamente, sólo necesitas sufrir, mientras que para escribir tienes que tener muchas cosas más.

¿Por qué escribió *El ciclista*?

Todo escritor busca cosas extraordinarias a su alrededor, y yo conocía el extraño mundo de las carreras. No recuerdo en qué momento empecé, pero sí que debía narrar una prueba concreta.

¿Es parecido enfrentarse a la carretera y a una página en blanco?

Yo uno las dos cosas: escribo al pedalear, porque siempre he llevado una grabadora en la bici para conservar lo que se me ocurre. Sentado en mi escritorio no me surgen tantas cosas: al pedalear las ideas fluyen, ejercitas también el cerebro.

¿Qué siente al pedalear?

Es un juego, es excitante, es interesante... Me permite respirar aire fresco, y me gusta mucho tanto pasear como entrenar o, finalmente, competir, algo que es enormemente excitante.

Juega también al ajedrez. ¿En qué se parece al ciclismo?

En una carrera también haces cálculos, estrategias, mides a tus rivales y, finalmente, los engañas.

¿Qué le parece el ciclismo actual?

No es tan bonito como el de hace 50 años, se ha vuelto demasiado masivo. Me gustan las clásicas, los monumentos: la Milán-San Remo, el Tour de Flandes, la París-Roubaix, la Lieja-Bastoña-Lieja y el Giro de Lombardía. También el Giro y la Vuelta. El Tour, en cambio, es tan grande, tan comercial, que se ha convertido en una caricatura.

¿Por qué se ha vuelto a poner de moda el ciclismo?

No lo sé, pero está pasando: en Holanda te cruzas con ciclistas por todas partes y pasa lo mismo en las carreteras de casi todos los países de nuestro entorno. La bici te hace sentir bien, ves paisajes bonitos y, aunque sufres, tu cuerpo experimenta sensaciones maravillosas.

¿Cuántas bicicletas tiene?

Dos de carreras, en perfecto estado, maravillosas. Una de campo, porque me encanta salir sobre todo en invierno. Y dos de ciudad: una que uso mucho y aparco en cualquier lado y otra que cuido más.

¿A qué se dedica, ahora mismo?

Estoy divorciado, y trabajo y monto mucho en bicicleta. Tengo un hijo que vive en Tokio y ha tenido gemelas, así que siempre que puedo viajo a Japón a verles. Y estoy inmerso en un libro de 600 ó 700 páginas, el más largo que haya escrito. No me extrañaría que me robe aún más tiempo, así que mi obsesión es terminarlo antes de cumplir los 80 años. ♡



ADIÓS CABLES

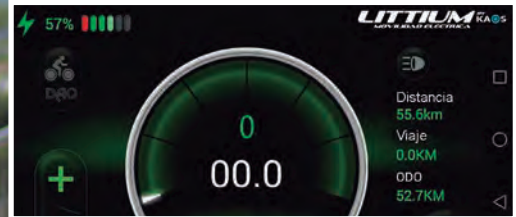


Littium by Kaos presenta su modelo Berlin: una bicicleta eléctrica de espíritu clásico que prescinde de cableado, mando y display. ¿Cómo es posible?

20 de septiembre. Casi en el mismo momento que esta revista ve la luz también lo hace uno de los modelos más revolucionarios de la temporada en materia de bicis eléctricas: la Berlin, de la firma Littium by Kaos.

Marcada por un estilo vintage y de vocación 100% urbana, la Berlin es una e-bike que combina las líneas de antaño con la tecnología más puntera. Todo ello, junto a la que sin duda es su característica más singular: prescindir de lo que muchos ciclistas consideran un engorro a la hora de subirse a una bici eléctrica, el exceso de cableado.

Destaca en la Berlin de Littium by Kaos la limpieza de su diseño. En ella no hay ni rastro de los elementos que componen la gran mayoría de



bicicletas eléctricas: ni display, ni mando, ni cables. La asistencia al pedaleo, con un motor de 250 vatios, funciona gracias a la tecnología DAO, desarrollada por la propia marca, con la que la asistencia se adapta a nuestra propia manera de rodar.

Control y detalles

Eso sí: para quien lo prefiera, y al margen del sistema DAO, la Berlin permite gestionar la potencia en modo manual y/o acelerador, opcional allí donde la normativa lo permita. La conducción manual se realiza mediante el teléfono del usuario conectado a la controladora por Bluetooth. La App de gestión permite la elección del sistema DAO o la conducción manual mediante un selector de 5 potencias.

Por si todo ello fuera poco, la Berlin viene completamente equipada, con detalles como las luces de estilo clásico con tecnología LED y conectadas a la batería principal. Las maletas traseras se pueden utilizar independientemente, ya que son bolsos separados. Y, de remate, se suministra un soporte para el teléfono móvil.



Solicita más información en:
www.littiumbykaos.com



Foto: Loket Media

HURACÁN ZUGASTI

Más de 210.000 personas le siguen a través de las redes sociales, pero pocos pueden aguantar su ritmo pedaleando: Ibon Zugasti es, además de un fenómeno mediático, un pedazo de ciclista.

Rafa Vidiella

Madrid, 10 de septiembre, final de La Vuelta a España. Alrededor del O lab, el camión donde Oakley presentaba la nueva colección de Cycling 2018 y explicaba la tecnología de sus gafas, todo era movimiento.

Un grupo de diez afortunados, ganadores de un concurso, se enfundaba su equipamiento Oakley para dar unas vueltas al circuito en el que después correrían los profesionales. Pero el gran motivo por el que decenas de aficionados se acercaban a la zona era poder conocer en persona a su ídolo, Ibon Zugasti, embajador de la marca. “La gente dice que tengo carisma”, contaba el hombre que ha revolucionado Internet con sus hazañas ciclistas, “pero simplemente digo cómo me siento en cada momento y soy un enamorado de la vida. Me muestro tal y como soy, comunico mi día a día e intento transmitir toda la fuerza que hay en mi interior”.

Todo por la bici

Mucha fuerza: la misma que le ha llevado a ganar recientemente la Epica GAES Atacama o la Orbea Monegros. La misma que, como él mismo cuenta, le llevó a dejarlo todo para competir. “Desde 1993 soy ciclista, pero

en 2004 dejé mi trabajo como diseñador gráfico para centrarme en la competición. Conocí a Josef Ajram, todo un pionero de la comunicación, y me dijo que siguiera sus pasos. Así que empecé con un blog personal y, desde ahí, me inicié en Instagram, Facebook y todo lo demás”.

Sus primeros pasos, en cambio, se dirigían por otros caminos. “De pequeño era más de catequesis y solfeo”, reconoce entre risas. “Mi padre cantaba en una coral, y quería que me dedicase a esto. Pero a mí ya me apasionaba el deporte: jugaba al fútbol, a la pelota vasca, hacía remo y, cuando me fui a vivir a Barcelona con 20 años, en 1992, me compré por fin una bicicleta”.

Desde ese día, asegura, no ha dejado de pedalear. “Además de ciclista de montaña y carretera, soy sobre todo ciclista urbano... ¡Sí ni siquiera tengo carnet de conducir!”. En efecto, no hace falta preguntarle nada más para que empiece a verter piropos sobre nuestra máquina favorita: “En bici no dependo de nadie, me siento libre. La bicicleta es ser uno mismo: es compañerismo, por supuesto, pero también importan tu carácter y tu fuerza”.

Un carácter que le llevó a empezar a competir pasada la treintenta, convertirse en el mejor ciclista amateur en España en 2009 y, finalmente, debutar como profesional casi con 40 años, compitiendo con Contador y Nibali, en el Tour de San Luis. Un carácter que, también, le lleva a ser fiel y un absoluto defensor de la marca que le ha traído ante sus fans en este final de Vuelta: “Oakley es una marca muy exigente, que sólo elige a los mejores, y si han confiado en mí es porque saben que tengo nivel”.

Un amor correspondido

Su relación con Oakley va más allá: “Tuve mis primeras Oakley en 1995, y siempre he usado esa marca. Pero fue cuando me sumé al equipo Imparables cuando nos conocimos. Les gustó mi manera de trabajar y que, además de rendir como ciclista, me gusta comunicar, soy cercano y disfruto de estar dos horas haciéndome fotos con la gente”.

Él, desde luego, también confía en Oakley: “Para mí no hay otra marca, y cualquiera te dirá lo mismo”, asegura. “Sus lentes son brutales, espectaculares... En la Cape Epic, por ejemplo, ves cómo algunos profesionales, patrocinados por otras marcas, se cuelgan sus gafas del maillot cuando la visibilidad es escasa. En cambio, los que llevamos Oakley, no nos las quitamos en toda la carrera: con ellas se ve a la perfección. No hace falta que te hable de su diseño, pero es que encima puedes darte un golpe enorme y siguen como nuevas. Tengo suerte: puedo elegir las marcas que llevo y ser coherente conmigo mismo. En el caso de Oakley, es recíproco”. 🍷



Tres de los nuestros



INDOMABLE

Anna Paliga estudia geografía en Katowice, al sur de Polonia, y es una devota del piñón fijo... y los aviones.

Háblanos de ti.

Me llamo Ana, tengo 23 años y vivo en Katowice, Polonia. La bici es una de mis grandes pasiones, especialmente las de piñón fijo. Además, estudio geografía en la Universidad de Silesia: quiero ser meteoróloga y me gustaría, en un futuro, escribir mensajes aéreos desde aviones.

¿Cómo es pedalear en Katowice?

Hay muchos caminos e itinerarios ciclistas, especialmente en parques, pero no me gustan: lo mío es rodar por el asfalto y la calle. Imagino que ocurre lo que en cualquier otro país: algunos conductores son respetuosos con los ciclistas y no tienen problema en compartir el espacio, mientras otros piensan que el asfalto no es nuestro lugar y se muestran especialmente agresivos. Los ciclistas polacos, eso sí, tenemos muchos accidentes por culpa de este tipo de conductores.

Háblanos de tu compañera: ¿qué bici es, y qué es lo que más te gusta de ella?

Es una Dolan Pre Cursa: me encantan las bicicletas de piñón fijo, porque se produce una fusión única entre el rider y su bicicleta. Hay algo muy especial en la sensación de controlar la velocidad con la fuerza de tus músculos.

¿Cuál es tu lugar favorito para pedalear?

Disfruto mucho en las calles, entre los coches, pero también me encan-

tan los caminos forestales y rodar entre la naturaleza. Ah, y no puedo olvidarme del velódromo: al fin y al cabo es el sitio más adecuado para una bici de piñón fijo. Algo increíble.

Tienes una espectacular colección de fotografías. ¿Cuándo empezaste a interesarte por este arte?

Desde que tengo uso de razón he hecho muchísimas fotos y se las he enseñado a la gente. La respuesta ha sido siempre positiva, así que pensé que es algo en lo que debía profundizar. Por eso me abrí una cuenta en Instagram.

Precisamente, la mayoría de tus fotografías son en blanco y negro. ¿Qué es lo que más te gusta de ese formato?

Me encanta el hecho de que mi página de Instagram esté unificada con una serie de colores. Por ejemplo, cuelgo una foto en blanco y negro y la siguiente tiene un color primario adicional. No me gustan los Instagram caóticos llenos de colores distintos.

¿Qué es lo que más te gusta de esa red social, que tanto utilizas y donde tienes miles de seguidores?

Hacer amigos. Es el lugar donde conozco a gente con los mismos hobbies, como las bicicletas, y poder compartir mi pasión y los lugares en los que he estado con otras personas. 🐾

Tres de los nuestros



CAMINO AL RODAR

El uruguayo Tabaré Alonso lleva más de 500 días recorriendo América en bicicleta. Desde Medellín, Colombia, y con la mochila llena de experiencias, nos cuenta los detalles y secretos de esta aventura vital.

¿Por qué decidiste emprender este viaje?

Principalmente, por la necesidad de aprender. Se aprende yendo a la universidad, leyendo libros, viendo documentales y conversando con la gente, pero sin duda la mejor forma de hacerlo es viajando y, aún mejor, si es en bicicleta. Cuando terminé de recorrer mi país, Uruguay, empecé a hacerme preguntas: ¿qué hay al otro lado del río? ¿Cómo son las personas que viven en las montañas de los Andes? Quería conocer la cultura de cada lugar.

¿Qué has aprendido en este tiempo?

La diferencia entre oír y escuchar. Aprendí a observar, a no juzgar ni comparar, a que la felicidad es una sensación basada en momentos. Aprendí la importancia de compartir y de los amigos. A valorar las pequeñas cosas, los gestos humanos, la humildad... Y, lo mejor de todo, aprendí a superar mis miedos y entendí lo mal que me hacía permanecer en mi zona de confort.

¿Animarías a alguien que te esté leyendo a embarcarse en una aventura así?

La libertad y la felicidad no consisten en dejarlo todo e irse de viaje. Podemos sentirnos libres y felices en nuestro trabajo, en la oficina, con nuestra familia. Es tan simple como perseguir nuestros sueños. Y si el tuyo es viajar en bicicleta, adelante.

¿Qué consejos darías a quien esté dispuesto hacerlo?

No usar el viaje para huir, olvidar o perdonar, sino para crecer. No planificar mucho ni estudiar las experiencias de otros: hay tanta información en Internet que genera más miedo e inseguridades. Mira el mapa, decide dónde ir y ve por ello. Lo más emocionante serán todas las dificultades que deberás superar.

¿Cuál es el país americano que más te ha sorprendido?

Venezuela. Fueron casi seis meses de recorrer el país de punta a punta y nunca me había sentido tan cuidado y mimado por la gente. En Venezuela me olvidé de preocuparme por dónde iba a dormir: simplemente avanzaba y, antes de que cayera el sol, ya tenía un techo. La solidaridad del venezolano me sorprendió.

¿Cómo llevas y combates la soledad?

Pocas veces estoy solo. En un día hago 80 kilómetros como máximo y paro muchas veces, más de 20, a charlar con las personas que me encuentro. Es por las noches, antes de cerrar los ojos, cuando me invade por unos segundos la soledad, y comienzo a extrañar a mi familia, mi país, mis amigos, mi cama... pero es tanto el cansancio y la emoción por lo que haré cuando amanezca que me quedo dormido enseguida. ▶

Tres de los nuestros



SIN MAQUILLAJE

Director creativo de la firma de cosméticos Estee Lauder, embajador de American Classic Wheels y un enamorado del ciclismo: así es el neoyorquino Brian Howard.

¿Qué te aporta la bicicleta?

El ciclismo me proporciona equilibrio entre mi cuerpo y mi mente. Y, además... ¡es pura diversión!

¿Qué bici tienes?

Una Moots hecha y customizada a medida.

¿En qué consiste tu relación con American Classic Wheels?

Tras haber usado otras marcas de ruedas, probé mi primer par de American Classic en la Moots, y fue la primera vez que me sentí realmente conectado a la carretera. Después Ellen Kast, de American Classic, descubrió mi Instagram: nuestra relación fue creciendo poco a poco y me propusieron utilizar mis imágenes en sus redes sociales.

¿Pedaleas por Nueva York?

Me gustan, sobre todo, el ciclismo de carretera y de montaña, y en ese sentido hay muy pocas opciones en Nueva York si quieres salir pedaleando desde casa: por lo menos, 50 kilómetros antes de plantarte en lugares como Piermont o Nyack. Si todavía quieres

ir a lugares más salvajes, como Bear Mountain, el camino puede hacérsete eterno.

Y, pese a eso, algunos dicen que Nueva York es la mejor ciudad del mundo para vivir...

En absoluto. De hecho, tengo una relación de amor-odio con ella, por razones que no vienen al caso, y he estado viviendo mucho tiempo en la costa oeste.

Eres director creativo de Estee Lauder. ¿Qué es lo que más te gusta de esa labor?

Poder trabajar, codo con codo, con gente creativa e inteligente. Es un auténtico crisol de talentos, etnias, cultas y caracteres.

Y, además, viajas a menudo. ¿Qué lugares del mundo son tus preferidos para pedalear?

He tenido la suerte de poder hacerlo en Inglaterra, Francia o Italia, y de disfrutar de la bici de una forma muy relajada. Pero debo decir que me quedo con Los Angeles: miles de kilómetros de costa, colinas desafiantes... ¡y buen clima todo el año! 🚲



EL SUEÑO DE **EDUARDO**

Desconocida por muchos, Montevideo es bella, encantadora y fascinante. Lo será todavía más cuando se haga realidad el deseo de Eduardo Galeano y se llene de bicicletas.

Uibici



Foto: Camila Marisquirena

“Yo me imagino a Montevideo llena de bicicletas. ¿Por qué no ponen los carriles de una buena vez? Carriles en la rambla, en las avenidas, en las calles anchas (...). Montevideo podría ser, debería ser, la primera ciudad latinoamericana capaz de reaccionar contra la religión norteamericana del automóvil. ¿Por qué no? ¿Por colonialismo mental? La bicicleta es el medio de transporte más barato, sin contar las piernas, y no envenena el aire, ni contamina el silencio, ni taponas las calles. Si hubiera carriles, el país ahorraría petróleo y mucha gente ahorraría pasajes y se liberaría del tormento de los ómnibus repletos” (Eduardo Galeano, de *Ser como ellos y otros artículos*, 1992).

Humilde pero ‘cool’

Pequeña, bohemia y tranquila para los extranjeros. Extensa, acelerada y veloz para los uruguayos. También, en lo que respecta a la bici, compleja: abundan en la segunda corona, en los barrios más humildes y con peor acceso al transporte público, pero también están en auge en el centro, en el embudo de la 18 de julio y la Avenida Italia, el corazón de la Ciudad Vieja y Pocitos, Centro o Parque Batlle.



Foto: Intendencia de Montevideo

“A los uruguayos nos gusta discursar sobre la calidad de vida”, explicaba en otro de sus escritos el montevideo Galeano, “pero Montevideo se sigue perdiendo la oportunidad de poner en práctica una lindísima experiencia de transporte alternativo”. Y seguía: “La bicicleta sería un medio de transporte perfectamente posible, como medio único o complementario, para muchísima gente”.

Aterrizaje lujoso

El germen del ciclismo local fue estudiado por Emiliano Gambetta y Gonzalo Leitón, quienes aseguran que las primeras bicis fueron importadas en 1894 y llegaron en cada vez mayor número a comienzos del s. XX. Eran caras y su uso era casi siempre deportivo, pero acercaron el ciclismo a la gente, fomentaron la emancipación femenina y estimularon el nacimiento de agrupaciones y clubes, culminado con la construcción de hasta tres velódromos.

La bici nunca dejó de utilizarse (competiciones como la vuelta ciclista a Uruguay son muy populares), pero sí de entenderse como medio de transporte. A diferencia de lo ocurrido a finales del s. XIX, cuando era un

Bikes & City

ALICANTE
RENTA & BUY SIN IVA

www.bikesandcity.com

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

Especialistas en Brompton
www.capproblema.com

CAPROBLEMA
BROMPTON Barcelona



Foto: Camila Marisquirena

***La sociedad civil
demanda infraes-
trutura, con
(desiguales) esfuerzos
del Gobierno local***

objeto de culto, se transformó en el vehículo de los humildes. El coche hizo más peligrosas las calles e incrementó las distancias, pero Montevideo y sus habitantes se rindieron a él. Sin embargo, la concienciación ecológica y un cambio de paradigma en la planificación urbana, más enfocada en la escala humana, han hecho que la bici reaparezca como herramienta de cambio.

Infraestructura reciente

Desde 2013 el gobierno local ha construido infraestructura ciclista. Un esfuerzo demandado por la sociedad civil, ya que varias ciclo vías surgieron a raíz de las propuestas presentadas en los Presupuestos Participativos, pero de calidad diversa: se han hecho ciclo vías en calles de grandes

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS

ORBEA DAHON

Gudeneit SURLY

KLICKfix ORTLIEB

vst fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici

PASIÓN
movilidad humana

BROMPTON BROOKS SINCE 1866 LEZYNE Engineered Design C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona Tel. 93 532 3 14 3 > e-mail: botiga@espaibici.com www.espaibici.com

DeQueBikes

TALLER DE BICICLETAS

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

Instagram Facebook Twitter

RE-CYCLING

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

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

somosrecycling@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es

LA LUNA shipping

transporte y logística internacional

Especialistas en import/export de bicicletas

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

BiciTV! YouTube Facebook Twitter

MAMMOTH

Mucho más que tu tienda de bicis y e-bikes

www.mammoth.es

Financiación 0% Tiendas Biomecánica Talleres Viajes Cursos Club Mammoth Tarjeta Cliente

Pedidos Online: 91 737 77 70

MADRID	MÓSTOLES
C/ Fuente del Berro 9 Tel: 91 309 32 59	C/ Fragua 2 Tel: 91 614 09 10
LAS ROZAS	ALCALÁ DE HENARES
C/ Dublin 35C Pol. Europolis Tel: 91 634 17 88	Rolonda de Pitágoras 1 Pol. Ind. El Pilar, Nave 102 Tel: 91 879 75 87

DOCTOR TRUETA, 202 - BARCELONA
WWW.BCNCLASSICRIDES.COM

HOME OF THE COOL

BCN classic RIDES

and the BRAVE RIDERS

mobēo.es

WORLD TRAVEL

Vive 24 horas con la bici de tus sueños

BIOMFEN FLEET Mikura CHIMORV

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 Chopería 14 - 28045, Madrid



CULTURA A PEDALES

En 2013 se realizó el primer Festival Internacional de Cine a Pedal, organizado por la Cinemateca Uruguay, proyectándose títulos vinculados con la bici en salas cerradas y espacios como el Parque Rodó. Con el mismo espíritu se celebró durante dos años el Festival Internacional de Música en Bici (FIM Bici), lleno de espectáculos musicales y actividades gratuitas.

¿A DÓNDE VAMOS?

Con sus calles 30 y ciclo-vías, el centro de Montevideo es idóneo para recorrerse en bici. Esta zona se vincula con la rambla, lo que permite un paseo distendido frente a un paisaje agradable. Existe la posibilidad de alquilar bicis y realizar tours guiados gracias a proyectos como BiciTour Montevideo, que ofrece recorrer la Ciudad Vieja, la rambla, Barrio Sur y Parque Rodó, además de adentrarse en barrios alternativos.

desniveles, lógicamente poco usadas, y son muchos los coches y motos aparcados en un carril bici. Otras ciclo-vías y calles 30 sí han sido exitosas, pero casi siempre demasiado circunscritas al centro y desconectadas del resto de la ciudad.

En 2014 nació el servicio público Movete. El resultado es interesante pero incompleto: su uso ha quedado un tanto enclaustrado al ámbito turístico. Sería deseable también que tuviese estaciones cercanas a estaciones de tren o de ómnibus, haciéndolas así más atractivas para los locales que habitan la zona metropolitana y acceden a diario al centro.

Casi toda la infraestructura fue construida por la administración anterior. El actual intendente, Daniel Martínez (que asumió su puesto, en 2015, llegando en bicicleta), se ha manifestado a favor de incentivar la bicicleta y ha presentado numerosos planes, pero ninguna acción ha sido realizada todavía. Ninguna salvo un decreto que obliga a tener aparcamientos para bicicletas en edificios públicos, comerciales y viviendas.

La escena local

Durante el último lustro han surgido varias organizaciones. En este periodo nació la Masa Crítica (las noches de luna llena y el segundo domingo del mes), se consolidó Urubike (centro de investigación y promoción de la bici, creado hace casi una década) y despertaron colectivos como Gente en Bici y Clowns en Bici. Desde 2013 han nacido Unibici (programa universitario para fomentar la bici), Liberá Tu Bicicleta (recuperan bicis fuera de uso, las reparan voluntarios y son entregadas a personas que no pueden comprar una) o, más recientemente, el colectivo TACU (Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano), que imparte talleres.

No abundan los bares o cafeterías ciclistas, pero sí estacionan muchas bicis a la entrada de distintos locales de Parque Rodó, Centro, Cordón y Ciudad Vieja. BiciPub Crawl, una comunidad de ciclistas urbanos, propone recorrer pedaleando pubs y locales culturales, y bares como el Bar Finisterre aportan un original aparcamiento exclusivo. Animados por el auge del ciclismo han nacido tiendas como GRON, abundantes y pequeños talleres de reparación o la marca local Bici Juan. También pequeños emprendedores han empezado a fabricar alforjas, bolsos o indumentaria ciclista, como Enanas de Jardín con sus productos Kyklos.

La población ciclista es escasa y bastante homogénea. Quizá por la falta de infraestructura, políticas de seguridad vial e incentivación de su uso, es extraño encontrar madres o padres llevando infantes en sus bicicletas o a personas de la tercera edad. En cambio, es frecuente ver mujeres jóvenes pedalear: Montevideo es la ciudad de América Latina con mayor equidad en el porcentaje entre mujeres y hombres ciclistas. ♣

TALLER EL BON PEDAL

Reparamos todo tipo de bicicletas

Corte de radios a medida

Segunda mano

Av. Roma nº115 · Barcelona
www.tallerelbonpedal.com

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

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

Voltadora
BICICLETES

Tienda Taller Alquiler

Delta del Ebro
43540 La Rápita
Plaza Carlos III, 52
977 746 852
www.voltadora.com

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...

mundoraintxe

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

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio
www.motorverde.es

Bike-Life AVDA. MENÉNDEZ PELAYO 43
111 000 55 00 11 SEVILLA

Para el ciclista urbano y cicloturista

Kalkhoff RALEIGH

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



MELODÍAS CICLISTAS

Queen y Toquinho. Pink Floyd, Tomorrow, Krafwerk y los Red Hot Chili Peppers. Y hasta Carlos Vives y Shakira. Son muchos los músicos con canciones sobre bicicletas, pero pocos los artistas que, yendo mucho más allá, reinventaron sus monturas transformándolas en instrumentos.

Laura L. Ruiz

El movimiento de los radios, el salto del cambio de marchas, el timbre... La bicicleta es muchas cosas y, entre ellas, está el ser una fábrica de sonidos. Sonidos que evocan libertad y velocidad, esfuerzo, alegría o desafíos. Sonidos que, también, pueden componer músicas inimaginables.

Remezcla de sentimientos

El caso del californiano Johnny Random es célebre: su vídeo *Bespoken*, una breve sinfonía musical consistente en arrancarle sonidos a su bicicleta, fue un fenómeno en Internet y mereció artículos en *BBC* y *Wired*. Random, que vive en Barcelona y cuyo verdadero nombre es Flip Barber, comercializa muchos de esos sonidos en su cuenta de *Soundcloud*, y nos cuenta que "las bicis tienen un enorme potencial sonoro. Cables de freno, radios, neumáticos, ritmos mecánicos... Están llenas de elementos que rasgar, inflar o golpear, generando sonidos sorprendentes pero reconocibles. Me interesa introducir esos elementos familiares en contextos desconocidos y así remezclar sensaciones y recuerdos".



Como casi todo lo relacionado con la bicicleta, algo que suena tan novedoso y revolucionario no es nuevo. En 1899, por ejemplo, un tal Samuel Goss inventó la 'bicicleta musical', el original resultado de incorporar una caja de música al cuadro de una bici. "Mi invento concierne a las bicicletas", decía Gross al presentar su artefacto, "y pretende combinarlas con un instrumento musical para que, tanto el ciclista como los que le rodean, tengan un acompañamiento sonoro".

Habría sido interesante escuchar la criatura de Goss. También lo es oír a Schwinntonation, una banda de Chicago que ha recorrido varias veces su



Gijón fue el escenario de 'Tour Mallets', un concierto 'ciclotímbrico' nacido a partir de los timbres de bicicletas

país con su música experimental. Sus canciones, instrumentales e hipnóticas, sugieren sonidos casi imposibles. Como el producido al soplar un manillar como un instrumento de viento, explorar las infinitas posibilidades sonoras al percutir una rueda o, claro, descubrir el 'Hubstep', un instrumento de su cosecha fruto de alterar un buje.

Un concierto ciclotímbrico

Hace poco más de un año Gijón fue el escenario de *Tour Mallets*, un evento audiovisual en el que se mezclaba el sonido de instrumentos tradicionales y piezas de bici con elementos visuales vinculados a las dos ruedas. "Lo llamamos concierto ciclotímbrico", cuenta Pedro Menchaca, creador del proyecto junto a su hermano Aníbal y Diego López, "porque nació a partir de los timbres de las bicicletas". Su objetivo, a diferencia del Johnny Random, no era reutilizar sonidos ciclistas manteniéndolos reconocibles, sino que "tanto la música como la parte visual dieran lugar a interpretaciones libres por parte del público, donde las bicis fueran más una fuente de ideas sonoras que el hilo conductor", explica.

El resultado de *Tour Mallets* fue, según los presentes, inolvidable. Carlos Rodríguez, responsable de *30 días en bici*, cuenta que "la atmósfera fue desde el principio mágica. Los artistas aparecieron en una gran y oscura sala blanca, iluminando con los faros de sus bicis las colchonetas donde el público se iba sentando. Cuando la música empezó a sonar los niños se quedaron atónitos pero, tras participar con los



“¿Cómo podíamos ser próximos y visibles?”, cuentan desde LaDinamo. La solución: recorrer las calles con su música y sus bicis

timbres de sus bicis en la melodía, preguntaban al terminar: ¿cuándo podremos oír *Tour Mallets* otra vez”.

Pasacalles funk

También sorprendente, aunque no tan experimental, es la propuesta de Ladinamo, grupo catalán que recorre España y Europa con su poco ortodoxa fusión de ciclismo, teatro y música callejera. “Varios amigos tocábamos en grupos de funk y electrónica”, cuenta uno de sus miembros, Ander Condon, “y pensamos crear algo que nos permitiera acercarnos aún más a la gente en los conciertos. ¿Cómo podíamos ser próximos y muy visibles? Era sencillo: conjugando dos de mis grandes pasiones, la música y las bicicletas”.

Así es como los siete músicos de LaDinamo, equipados con guitarras, bajo, batería y vientos, deslumbran con su pasacalles funk. “Mezclamos conciertos y movimiento de una forma muy original, donde la bici es protagonista”, cuenta Condon. Él fue el encargado de unir cinco bicicletas convencionales, más una con un carro incorporado para llevar la batería, formando un convoy sonoro y pedaleante: “Para que todo suene y aguante toda la actuación”, concluye, “necesitamos dos baterías eléctricas y un pequeño motor de gasolina. Pero el objetivo es prescindir de fuentes de alimentación externas, y que sea el propio movimiento del grupo el que alimente los equipos de sonido”.

CONSIGUE GRATIS

Biclosfera



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

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

ALICANTE

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

Recycling Alicante
C/ Teulada, 106
966 59 28 42

BARCELONA

BCN Classic Rides
C/ Dr. Trueta, 202
938 539 657
www.bcnclassicrides.com

Bike Gracia
C/ Terol 30
932 130 255

Cap Problema
Plaza Traginers, 3
info@capproblema.com

El Ciclo
C/ Nou de Sant Francesc, 17
662 288 751
www.elciclobcn.com

El Bon Pedal
Av. de Roma, 115
935 467 444
www.tallerelbonpedal.com

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

I'm Bikes
Calle Maspons, 12. Bajó
www.imbikes.com
934 158 701

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

Recycling Barcelona
Carrer de la Marina, 127
930 13 52 91

BILBAO

Motor Verde
Av. Zumalakarregi, 3-5
946 128 526
www.motorverde.es

CASTELLÓN

La Bicicleta Café
C/ Enseñanza 13
964 72 21 65

CÓRDOBA

Recycling Córdoba
Av. del Aeropuerto, 19
957 08 38 76

GIJÓN

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

MADRID

Biciclaje
C/ Betanzos, 2 (Alcorcón)
912 596 073

Bici con Alas
Avda. Pablo Iglesias, 48
911 895 377

De la Riva
Cochabamba, 13,
914 58 89 54
restaurantedelariva.com

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

Gripp Madrid
C/ Bretón de los Herreros, 5
627 534 459

Mammoth Madrid
C/ Fuente del Berro, 9
913 093 259

Mammoth Las Rozas
C/ Dublin, 35C
916 341 788

Mammoth Móstoles

C/ Fragua, 2
916 140 910

Mammoth Alcalá Henares

Rotonda de Pitágoras, 1
Nave 703
918 797 587

Mi Bike Río
C/ de Aniceto Marinas, 26
911 394 652

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

Recycling Getafe
C/ Felipe Estevez, 20 (Getafe)
91 695 74 83

Recycling Madrid
Ronda de Toledo, 18
91 002 15 79

Recycling Majadahonda
C/ Santa María de la Cabeza,
13 (Majadahonda)
91 639 96 32

Recycling San Sebastián de los Reyes
C/ Infantas, 3
609 941 134

Retrocycle Madrid
Av. Doctor Arce, 32
910 224 227
www.retricycle.cc

Villabikess
C/ Ambrosio Vallejo, 19
622 594 208

MÁLAGA

El Último Mono
Santa María, 9
951 392 976

MURCIA

Eco Mensajeros
C/ Alarilla, 2
968 351 381
www.ecomensajeros.es

OVIEDO

Recycling Oviedo
C/ Samuel Sánchez, 4 local
984 04 54 02

PAMPLONA

Mundoraintxe
C/ Nueva, 121
948 213 033

Recycling Pamplona
C/ Ostoki 1 (Ansoáin)
948 066 675

SAN SEBASTIÁN

Bizipozo
C/ Carquizaon Kalea, 9
943 243 667

SEVILLA

Bike LIFE
Av. Menendez Pelayo, 43
955 293 047
www.bikelifeonline.es

TARRAGONA

Voltdora
Plaça de Carles III, 52
Sant Carles de la Ràpita
977 746 852

VALENCIA

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

VALLADOLID

Recycling Valladolid
Paseo del Hospital Militar, 1
983 10 47 28

ZARAGOZA

Recicleta
Calle Asalto, 69
976 295 800



...0 en los
+ de 100
puntos
adicionales

Búscanos en tu ciudad:

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

¡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 *ciclosferiza* tu ciudad.

ciclosfera.com/la-revista/distribucion



De Málaga a un talent show

“Monto en fixed desde hace ocho años y hago música desde que que era un niño, pero fue en 2004 cuando comencé a utilizar objetos cotidianos como instrumentos musicales”. Eso cuenta el malagueño Roberto Herruzo, cuya particular música (que denomina “de reciclaje”, y donde la bici está muy presente) le llevó a ganar, en 2007, el Festival Mundial de Músicas Minúsculas.

Un genio de las corcheas y las dos ruedas cuyo talento le llevó a ser reclamado por programas tan populares como el *Got Talent* de Telecinco, donde fue invitado a mostrar su bicicleta arpa. “La llamada me sorprendió bastante”, explica, “porque no hago música convencional, y creo que el jurado no entendió demasiado bien el concepto”. No ocurrió lo mismo en Miami, donde Herruzo también ha participado en un show similar llamado *La gran oportunidad*. “Aquí el público me ha apoyado”, asegura, “y he llegado a la semifinal. Por eso ahora estoy adaptando mi música a este contexto”. ♡



Ciclosfera 

**RECI-
BE LA
RE-
VISTA
EN TU
CASA**

25€

(INTERNACIONAL)

15€

(NACIONAL)

Suscripción anual (4 números)

www.ciclosfera.com



1. Bolsa Pendleton.

Un complemento elegante y fácil de montar para que no te falte nada de lo necesario mientras pedaleas. Fabricada en lona, es resistente al agua y tiene 13 litros de capacidad.

www.halfords.com
PVP: 43€

2. Libro de cicloturismo

Frédéric Albert, un francés afincado en Barcelona, ha escrito y autoeditado *Las aventuras de un ciclista que no deseaba el maillot amarillo*, un libro sobre cicloturismo ilustrado por Israel Parada. Una serie de relatos de sus viajes ciclistas en tono humorístico.



www.amazon.es
PVP: 16€



3. Letrero de madera

Comer, dormir, rodar...y repetir. Un original y decorativo letrero que te recordará las cuatro cosas verdaderamente importantes de la vida, de la mano de la tienda dedicada a la artesanía en madera Woodprintz.

www.etsy.com/shop/Woodprintz
PVP: 16€

4. Hucha.

Construida artesanalmente en Reino Unido, esta hucha recuerda inevitablemente a las cajas de antaño. Perfecta para guardar esas monedas que siempre andan sueltas por la casa... o lo que tú quieras.

www.quirkyartshere.co.uk
PVP: 11,30€



5. Semitándem WeeRide Co-Pilot XT

La solución perfecta para viajar acompañado por una criatura: seguro, eficiente y muy muy bonito, la nueva versión del Co-Pilot incluye una nueva rueda fat de 20", que nos permite rodar por todo tipo de terrenos. Además, espectaculares mejoras estéticas: llantas pintadas, cuadro de adulto, manillar tipo chopper... ¡A quién no le gustaría haber tenido uno de pequeño?

www.weeridespain.com
PVP: 145€

6. Falda vintage.

Una falda de inspiración clásica, fabricada a mano en Sofía (Bulgaria) y en algodón de primera calidad. Tras la empresa Feeeria se encuentran Lidia y Mitko, dos enamorados de la estética de los años 50 y, por supuesto, de las bicicletas clásicas.

www.etsy.com/es/shop/feeeria
PVP: 36,40€



7. Casco Yadd-I.

Con su diseño geométrico y reducido en forma poligonal, el Yadd-I de Abus le encaja a la perfección a cualquier ciclista urbano. Reducido a lo esencial, ofrece una excelente ventilación gracias a la estratégica colocación de sus tres canales de ventilación.

www.abus.com
PVP: 79,95€



8. Saco personalizado.

Un mensaje de tus hijos... O lo que tú quieras. La firma de moda ecológica Alice Palace propone personalizar este saco con las cuatro frases que prefieras.

www.alicepalace.co.uk
PVP: 22,61€



9. Neceser.

Uno de esos complementos que todos necesitamos en algún momento, especialmente cuando salimos de viaje. Guarda todo lo necesario para tu aseo personal en este neceser de 13 Daisy Chains.

www.etsy.com/es/shop/13DaisyChains
PVP: 11,30€

10. Abridor.....○

¿Hay algo mejor que abrirse una cerveza después de una buena rodada? Ahora puedes llevar el abridor en el propio cuadro de tu bici, gracias a este exclusivo diseño de la firma estadounidense Bike Happy.

www.pedalhappydesign.com
PVP: 13,30€



○..... 11. Juego de posavasos.

Mantén tu mesa a salvo con este original juego de posavasos de Chicago Ceramics. Fabricados en cerámica, apilables y pintados a mano.

www.etsy.com/shop/ChicagoCeramics
PVP: 31€

12. Camiseta.....○

La diferencia entre tu marido y el mío... es la bici, entre otras cosas. Ese es el simpático mensaje de esta camiseta de Cases Shirts, que cuenta con infinidad de modelos de inspiración ciclista y disponibles en varios colores.

www.etsy.com/es/shop/CasesShirts
PVP: 18€



○..... 13. Caja para las llaves.

El lugar perfecto para guardar las llaves de casa, del candado de la bici... Confeccionada con cadenas de bicicleta recicladas, esta caja es lo más parecido al regalo perfecto para cualquier ciclista con tendencia al desorden.

www.cyclegeezzer.com
PVP: 17,70€

14. Casco Thousand.

Recién llegados de California, los cascos urbanos Thousand aportan un diseño y calidad excepcional, además de incorporar funcionalidades inéditas como el orificio con tapón magnético para poder candar el casco con tu bici de forma segura.

www.thousandhelmet.com
PVP: 95€



15. Alfombra.

Resistente y, al mismo tiempo, acogedora y confortable: así es esta alfombra fabricada a base de cámaras de bicicleta y creada por la diseñadora Tricia Wright. Un objeto exclusivo para darle a tu hogar un toque único.

www.uncommongoods.com
PVP: 91,70€



16. Bloc de notas.

“Nunca se pueden tener demasiadas bicicletas”. Una simpática (y muy cierta) frase para las tapas de un bloc de notas que llevar siempre contigo. Y si prefieres otra frase, no hay problema: son personalizables.

www.notonthehighstreet.com
PVP: 13,30€



17. Kit antipinchazos.

Una de esas cosas que siempre hay que llevar cuando salimos a rodar. Pero... ¿por qué no hacerse con uno que, además de funcional, sea elegante? Eso es lo que propone este kit, que viene en caja de metal y con un diseño inspirado en los años 50.

www.curiosite.es
PVP: 18,45€





'Man on the bridge' (Norman Cornish)

Conocido como el pintor de los mineros, el inglés Norman Cornish (1919-2014) se pasó buena parte de su vida retratando la humilde y gris existencia de los que le rodeaban. Cabizbajos y grisáceos, sus trabajadores casi siempre se dirigen al tajo encorvados, aplastados por la cotidianidad. A este ciclista le pasa algo parecido: protegido del frío y rodeado por un desangelado e invernal paisaje, le queda al menos el consuelo de ir, o volver, a pedales.

por Rafa Vidiella



UNIBIKE

FERIA INTERNACIONAL DE LA BICICLETA

21-24
septiembre
2017

#WEBIKE

SÓLO PROFESIONALES: jueves 21 y viernes 22
ABIERTO AL PÚBLICO: sábado 23 y domingo 24
www.unibike.ifema.es



Perdón por llegar pronto, vengo en bici

COLABORAN

EXPERIENZI SOLUTIONS

LastLap
Business Entertainment

Cofidis

Mercedes-Benz

ENERGY Jellies

ORGANIZAN

ambe
ASOCIACIÓN DE MARCHAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA

IFEMA
Feria de Madrid

Bicicleta eléctrica sin cables con sistema automático de ayuda a la pedalada. Monta, enciende y disfruta.

Solicita tu prueba
www.littiumbykaos.com



 **LITTIUM** by KAOS
MOVILIDAD ELECTRICA

BERLIN **BLUETOOTH DAO® SYSTEM**

Motor Littium de 250W, batería Samsung 36V / 10.4A, velocidad asistida hasta 25 kms/h, sistema de PAS automático, APP gratuita para iOS y Android, conectividad por Bluetooth, cambio Shimano Revoshift 7V, asiento y empuñaduras en piel, incluye soporte para smartphone y juego de maletas.