

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



La SiCleada

Arde la calle

Tándems
Bailas... ¿o pedaleas?

Paolo Martelli
Pura emoción



SUMARIO

#23/ Invierno 2017



MOTERRA
LA ELÉCTRICA MENOS CORRIENTE.



Las ventajas de una doble y la potencia de una eléctrica. Nuevas Moterra y Moterra LT, la nueva experiencia de Cannondale; bajadas y subidas electrizantes, un fácil manejo, una perfecta distribución del peso y un mundo de posibilidades por descubrir. Nueva Moterra, La única mountain bike con la que no acabarás fundido...o sí... moterra.cannondale.com

cannondale



02

Quiénes somos
Qué pensamos

04

Timbrajos

11

Contrarreloj

12

Rincones

14

Clic-cistas

18

Héroes

22

Retrovisor

46

e-momentos

56

Dónde encontrarnos

58

Mundobici

64

Sin prisa

78

Biciudad

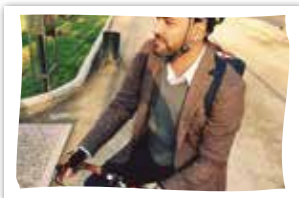
92

Bazar

96

Ultimátum

86
ILUSTRAS



NÉSTOR VENEGAS

Una de las mejores cosas de *Ciclosfera* es poder conocer a nuevos amigos. El autor de nuestro *Rincones* de este número nos mandó una preciosa foto de su apartamento en Santiago de Chile... y nos cautivó. Néstor está "muy cercano a uno de los talleres con mejor onda de la capital", *Una Velocidad*, y no pierde detalle de todo lo relacionado con las ruedas y los pedales.



PAOLO MARTELLI

Nació, según él mismo asegura, "muy cansado", un sábado de julio de 1983. Asegura que lo más grande que ha visto en su vida es "el cielo de Francia durante el verano". Pero ha visto mucho más: entre otras, infinidad de imágenes que retrata con su cámara. Por eso le dedicamos el *Clic-cistas* de este número. Talento puro y gracias mil, la impactante portada de este número.



KIRILL SKRYPELEV

El autor de nuestro reportaje sobre Kiev de este número se mudó a la capital ucraniana hace tres años. Y sin embargo, es uno de los mayores conocedores de la ciudad y de los secretos que uno descubre cuando uno la recorre a golpe de pedal. Además de contarlo en nuestro *Bici-ciudad* de este número, lo retrata en el canal *FGK TV*.



PATAS Y PEDALES

Amigos y seguidores de *Ciclosfera*, los venezolanos Daniel y Luna nos hicieron llegar su historia de viajes, amor, perros y bicicletas. Una aventura por varios países del continente protagonizada no sólo por ellos, sino por sus compañeros de cuatro patas. No te la pierdas.



BLÉ BINATTI

Blé es pura alegría y entusiasmo. También amor por el ciclismo urbano y la sostenibilidad. Suyo y de Transporte Ativo, donde trabaja, es el informe que publicamos en este número, que muestra cómo las bicicletas de carga pueden cambiar, y mejorar, el transporte de mercancías en una ciudad como Río de Janeiro.



FELIPE BECERRA DAZA

El autor de las fotos de nuestro reportaje sobre la *SiCleada* de Medellín vive en Ibagué, una ciudad colombiana de medio millón de habitantes. Con él recorreremos una de las marchas ciclistas con más encanto del mundo, y una buena muestra de la pasión que genera la bicicleta en las ciudades de su país.



Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Director de arte:** Raül Amigo. **Textos:** Gonzalo Garzón, Max Boraita, Néstor Venegas, Blé Binatti, Kirill Skrypelev. **Fotos:** Paolo Martelli, Mikael Colville-Andersen, Erreache, NL Architects, GT Bicycles, Néstor Venegas, Lino Escurís, David Martín, Tom Barrett, Jun Skywalker, Patas y Pedales, Transporte Ativo, Andrew Dennes, Bill Dickinson, Sascha Kohlmann, BMW, Julio Boostamante, Joe Niranonta, Micke Lindhe, Felipe Becerra Daza, Elena Penkova, Maria Savenko. **Publicidad:** 649 373 218 (publicidad@ciclosfera.com) **Contacto:** contacto@ciclosfera.com ©Ciclosfera ©Edita: Ediciones Undergraf, S.L. Sebastián Elcano, 30-32. 28012 Madrid **Diseño:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012

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

Síguenos en



Foto: Mikael Colville-Andersen

Crecer creyendo

Hay cosas que encogen con el frío. Otras, sin embargo, crecen... y mucho. Es el caso de la revista que tienes ahora entre manos: por primera vez desde que nacimos, hace ahora casi seis años, ampliamos el número de páginas hasta llegar a las cien. Era la única manera de dar más información, más historias, más fotografías increíbles y, claro está, más amor por el ciclismo. Sobra decirlo, al mismo precio de siempre: gratis. Porque hacer una revista como ésta exige muchísimo trabajo y dinero, pero gracias al apoyo de marcas, tiendas o suscriptores, no paramos de crecer.

Muchas de esas nuevas páginas están protagonizadas por bicicletas de pedaleo asistido, a las que dedicamos una nueva y sorprendente sección. ¿Por qué? Porque estamos convencidos de que están llamadas a jugar un papel protagonista en nuestras ciudades. Porque, pese a que ya llevan mucho tiempo entre nosotros, seguimos detectando un enorme desconocimiento sobre ellas. Porque, sobre todo, creemos que nos ayudarán a construir un futuro más ciclista, un futuro que miramos con el optimismo y el mismo espíritu de siempre: el de hacer la revista que, como amantes de la bicicleta, nos encantaría degustar.



La otra portada

Pocas cosas hay más difíciles (y agradables) que elegir la portada cuando sobran las buenas historias y las fotos increíbles. Parecía que la imagen de la *SiCleada*, de Felipe Becerra, iba a abrir este número, pero en el último momento nos quedamos con el enigmático ciclista retratado por Paolo Martelli. ¿Con cuál te habrías quedado tú?



EL GUSTÓMETRO

Una simpática broma sobre las ventajas de pedalear se lleva el primer puesto en nuestro Gustómetro de este número. Y detrás, la bici pintada en uñas y un antebrazo... ¡el complemento perfecto!



USAR LA BICI

es divertido, sano y

GARANTIZA

más allá de tu estado físico, edad o

SEXO

una mejoría general, inmediata e

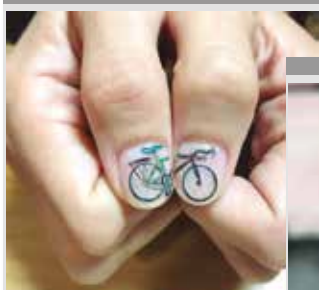
INCREÍBLE.

#labicigarantiza



#mejorenbicis

2.818



2.246



1.915



1.782



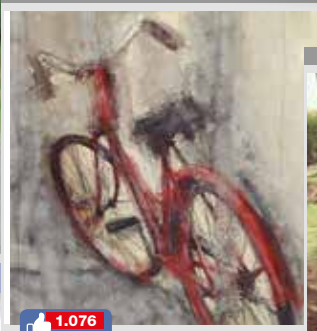
1.666



1.393



1.204



1.076



1.005

ONE OBSESSION

#CantStop



CHAS CHRISTIANSEN / URBAN CYCLIST





A debate

ATROPELLOS



● Condenas discutibles para conductores...

O.S. de 26 años, arrolló a un grupo de ciclistas en Lleida y se dio a la fuga. Dos de ellos murieron. Los escasos cinco años y medio de condena indignaron a nuestros lectores.

- *“Sigue saliendo demasiado barato atropellar, asesinar y darse la fuga. Puede ser un accidente (por una negligencia y/o imprudencia) pero solamente por el hecho de darse a la fuga y dejar allí tirada a la persona deberían caerles mínimo 20 años más a cada uno” (Roberto G. Trapote).*
- *“Entonces la vida de una persona vale 2,75 años. ¡Vergüenza de justicia!” (Javier Mon Tor).*
- *“Hay que endurecer las leyes: atropellar es MATAR” (Francisco Javier Tirado).*

IMPRUDENCIAS



● ...y también para ciclistas

En el caso del bicimensajero londinense que atropelló y mató con su fixie a una mujer, la condena fue de un año y medio de cárcel. Estas fueron las reacciones de los lectores:

- *“El uso que se pueda estar haciendo de esta noticia para desprestigiar a todos los ciclistas es, quizás, lo reprochable. De ningún modo lo es que haya sido condenado. La bici es un vehículo, y como tal está sujeto a unas normas” (Víctor Crespo).*
- *“Si matas a alguien por irresponsable, ya seas ciclista, motociclista o automovilista, tienes que pagar con cárcel. Punto” (José Gallardo).*
- *“Que acepte la responsabilidad de sus hechos. Los fixeros andan como suicidas por las calles. Lo mínimo es usar freno delantero para cualquier urgencia” (Manuel Araoz).*

ADIÓS CALORÍAS



● Pedalear adelgaza tanto como el gimnasio

Un estudio cuantifica el beneficio para la salud de desplazarse en bicicleta y lo equipara a acudir regularmente al gimnasio.

- *“¡Yo ya he perdido 10kg!” (Mariví Maldonado)*
- *“Los gimnasios están llenos de gente falsa, que más que por salud va por vanidad. Un millón de veces mejor la bici” (Hashiz Albeiro).*
- *“Hago bici y no por adelgazar. Esperaba que me diera hambre, pero es al contrario: me la quita. Voy a tener que aflojar o desaparecer” (Margaret de León).*
- *“Muy cierto... Yo nunca subo de peso: mi bici me mantiene en línea” (William González).*



Ossby

FOLDING BIKES
ossby.com



TOP 5 NOTICIAS

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

- 1. Nace el bikepark de Barajas, el más grande de Madrid.**
(15.745 visitas)
- 2. Granada estrena nuevo servicio de alquiler de bicicletas.**
(15.122 visitas)
- 3. Londres: año y medio de cárcel para un bicimensajero que atropelló y mató con su fixie a una mujer.**
(14.050 visitas)
- 4. Se buscan ciclistas urbanos en Burgos para un simulador de conducción.**
(13.506 visitas)
- 5. Al trabajo en bici: pura eficiencia.**
(12.357 visitas)

CONTADOR

El 4 de diciembre éramos...



#ENELCIELO

¿Hay algo mejor que los cielos inmensos cuando vamos en bici? Este es uno de nuestros hashtags más exitosos.



Enséñale el mundo a pedales

WeeRide

www.weeridespain.com



ACCESORIOS INFANTILES PARA BICI

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

Eva Castro

Nació en Croydon (Londres) en 1977. Lleva 25 años compitiendo en bici de montaña, y ha sido diez veces campeona de España de dual slalom/four cross, campeona de Open de España de Enduro, Medalla de bronce en el Europeo de Four Cross y Podium en la Copa del Mundo de Four Cross, además de ganadora de varios Open de España de descenso. Actualmente es comercial de Macario Llorente.



Foto: GT Bicycles

- | | | |
|-------------|-------------------------------------|--|
| Escapada | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Sprint |
| Cuadro | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Componentes |
| Gorra | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Casco |
| Giro | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Tour |
| Carril bici | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Calzada |
| Subida | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Descenso |
| Rodar sola | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Acompañada |
| Madrid | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Barcelona |
| Ruedines | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Equilibrio |
| Fixie | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Plegable |
| Frío | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Calor |
| Café | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Red Bull |
| Playa | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Montaña |
| Izquierda | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Dcha. (las curvas) |
| 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 checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Música |
| Correr | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Pasear |
| Beatles | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> Stones |

Ciclosfera 

RECI-
BE LA
RE-
VISTA
EN TU
CASA

25€ (INTERNACIONAL) 15€ (NACIONAL) **Suscripción anual (4 números)**

www.ciclosfera.com



RUMBO SUR

Una revista la hacen, también, sus lectores. Uno de los nuestros, Néstor Venegas, quiso abrirnos las puertas de su casa para compartir con todos vosotros un precioso rincón ciclista. Aquí va su historia...

Son las 7 y media de una fresca mañana de primavera en Santiago de Chile. El sol ilumina la ciudad asomando por la Cordillera de los Andes, y entre sorbo y sorbo de café contemplo esta esquina hogareña creada entre mi novia y yo. Para nosotros, es un espacio de momentos felices de conversación, música y lectura.

Mi bicicleta, que tan amablemente posa para esta fotografía, es una single speed tan mestiza como mi país. La armé yo mismo de a poco, con pedacitos traídos de Europa. El sillín de cuero vino de Londres, el manubrio de La Coruña, el plato, las bielas y los neumáticos de París. El cuadro de cromo molibdeno lo conseguí acá en Chile, a través de unos amigos que tienen un taller de bicicletas.

A las 8 estaremos ella y yo en la calle, sumándonos al flujo de ciclistas que a esa hora cruzan la ciudad ligeros, rumbo a sus diferentes destinos. Todos los sabemos: un lunes, cualquier día de la semana, siempre comienza mejor si llegas pedaleando. ♡

Recorre con tu bici la increíble historia del ciclismo





Clic-Cistas Paolo Martelli

“Siempre me ha atraído más el olor que el color, pero nunca he encontrado la manera de fotografiarlo”. Quizá por eso las fotos de Paolo Martelli, nacido en Brescia (Italia) pero barcelonés de adopción, son imágenes tan sentidas, tan próximas, que casi podemos olerlas.

por Rafa Vidiella
Fotos Paolo Martelli

Estudió fisioterapia, pero pronto lo dejó para irse a vivir a Barcelona. Sobrevivió repartiendo por la calle folletos de un restaurante y, tras miles de horas a la intemperie, se dio cuenta de que estaba rodeado de cosas que merecían recordarse. “No había hecho una foto en mi vida”, reconoce ahora Paolo Martelli, “pero me compré una cámara y empecé”.

Un año y medio después le hablaron del velódromo de Horta, un templo del ciclismo al norte de la ciudad donde coincidió, por casualidad, con el equipo paralímpico español. Les pidió permiso para fotografiarles y, al día siguiente, ya era parte de la familia. “Poco después”, recuerda Martelli, “seleccioné unas cuantas fotos y se las mandé a la



revista *Roleur*. Eran raras, pero les encantaron y empezamos a colaborar”. Le robaron en su casa esa primera cámara, usó la analógica de su padre, compró dos o tres máquinas más y, en el camino, pulió su estilo. “No sé casi nada de técnica, porque no he estudiado fotografía”, asegura. “Pero me adapto a lo que tengo y no me pongo pijotero con nada”.

Cuestión de sensibilidad

Sus fotos son, en su opinión, “limpias, sin cosas innecesarias”. Pero también dueñas de una expresividad bestial, como denota su trabajo como fotógrafo oficial de L'Eroica y Eroica Hispania. “Me encantan esos retratos”, explica, “porque forman parte de las emociones que se viven ahí, porque reflejan que esas personas están viviendo algo con pasión”. Las emociones, desde luego, son parte fundamental en su obra: “Sí, soy sensible. Muchas de mis mejores fotos las hice en momentos difíciles, cuando trabajaba de noche, casi no dormía y salir con la cámara era lo que me salvaba la vida”.

Ahora, aunque con dificultades (“sobrevivir como fotógrafo es un puto drama”, reconoce riendo), vive de esas mismas fotos. Algo en lo que fue muy importante Willy Mulonia, creador de Eroica Hispania y Mongolia Bike Challenge, y su descubridor. “Buscaba un fotógrafo para Mongolia y otro paisano, Mattia Paganotti (creador de Legor Cicli y, como Mulonia y Martelli, de Brescia), me habló de Paolo. Cuando vi tres o cuatro fotos tuyas supe que no tenía que buscar más”. El reto era apasionante pero, desde luego, también exigente. “La Mongolia Bike Challenge es una aventura total”, dice Martelli. “Tienes que llevar

“Muchas de mis mejores fotos son de momentos difíciles, cuando salir con la cámara era lo que me salvaba la vida”



el mínimo equipaje y, además de en hacer buenas fotos, tienes que preocuparte de no congelarte de noche o salvar la cámara del agua. Descargas las fotos de madrugada, te rodean insectos que ni sabías que existían, en la tienda oyes aullar a los lobos... ¡Es genial!”

Dureza y poesía

“Lo que más me gusta de sus fotos es cómo transmite la intimidad de un evento”, asegura Willy Mulonia. “La Mongolia Bike Challenge es dura, por supuesto, pero él logra transmitir otra cosa: la belleza que nos rodea, la poesía del ambiente en el que trabajamos”. Un trabajo que, reconoce este organizador de aventuras ciclistas extremas, es complicado. “Claro que conlleva mucha fatiga física y emocional, momentos de máxima tensión, pero Paolo y su cámara siempre están donde tienen que estar. Me fío ciegamente de él, y nunca le pido un tipo determinado de fotos porque sé que, además, no se repite. Cuando vas tres veces seguidas a una carrera puedes volver con el mismo trabajo de siempre, pero él siempre busca y encuentra cosas nuevas”.

¿Y qué necesita un fotógrafo para no cansarse? ¿Cómo logra seguir tocando, en cada instantánea, la genialidad? “Hacen falta sensibilidad, paciencia y entrenamiento”, responde en el acto Martelli. “Cuando empecé a hacer fotos cogía a diario un tren y me iba fuera de Barcelona, para volver caminando y haciendo fotos, cinco o seis horas seguidas, hasta llegar a mi casa”. Eso y, sin duda, tener un olfato especial. “Lo importante es estar ahí. Si cubres un evento de bicis debes seguirlo sobre una bici, y no en coche. Si estás muy cerca de lo que está pasando, si sientes lo mismo que la persona a la que fotografías, medio trabajo está hecho. Cada segundo se generan imágenes espectaculares, pero el 99% se pierden porque no estamos ahí”.

PURE
CYCLING

TAKE FLITE

DESDE QUÉ MONTAS A CÓMO LO MONTAS, ELIGIENDO UN ENFOQUE FRESCO, ES ALGO ESENCIAL SI QUIERES PROGRESAR. PARA ALCANZAR NUESTRO OBJETIVO DE CONSTRUIR LA BICICLETA MÁS RÁPIDA EN CUALQUIER CAMINO, ESTO ES PRECISAMENTE LO QUE HICIMOS. PRESENTAMOS LA INFLITE CF SLX, LA MÁXIMA DEFINICIÓN DE LA EVOLUCIÓN MODERNA DEL CICLOCROSS.

DESCUBRE MÁS EN
[CANYON.COM/TAKEFLITE](https://canyon.com/takeflite)

CANYON

[TXATO Y JOXIAN]

Dos hombres, sus bicicletas y el trágico final de una amistad. De eso, y de muchas cosas más, habla 'Patria' de Fernando Aramburu.

Texto: Max Boraita

Lloramos al perder a un ser querido, como llora la bici que se ha quedado sin dueño. Oxidándose lentamente. Transformada en un objeto sin sentido. Reducida, delgada y simple, a ser la metáfora del esqueleto en el que se ha convertido quien la disfrutaba y mimaba.

Patria, premiada novela de Fernando Aramburu publicada en 2016, no es una historia sobre bicicletas. O quizá un poco sí, porque ellas son el símbolo de la amistad entre dos de sus protagonistas, Txato y Joxian, dos padres de familia que viven en un pequeño pueblo del País Vasco. Son pareja de mus, comparten tardes de fiesta con sus familias y, sobre todo, salen a pedalear todos los domingos, disfrutando con otros amigos ("catorce o quince, los de siempre") de sus monturas.

Orio, Zarauz, Guetaria... Y, tras recorrer la N-634 hasta llegar a Zumaiá, coger fuerzas en "el bar donde les sellarían la tarjeta" y comer "huevos fritos con jamón como recompensa al esfuerzo". Un rito de amistad, pedaladas y esfuerzo, hasta que las ruedas de la bici del Txato dejan de girar para siempre. Por el silencio, el miedo, la insolidaridad de sus compañeros al principio. Por dos tiros en la espalda, al final.

"El Txato colgó la bicicleta", cuenta Aramburu en uno de los momentos más tristes de su novela. "La colgó para siempre. La bajó un día al garaje y ahí sigue, sujeta al techo con dos ganchos y cadenas". Entretenida y maniquea, folletín sobre dos familias vascas separadas por el terrorismo de ETA, *Patria* es valiosa, desigual y, probablemente, algo injusta. Pero en ella relucirán, para siempre, Txato y Joxian, felices y libres, sobre sus dos bicicletas. ♡





EN EL TEJADO

Foto: NL Architects

Nos adentramos en **Bicycle Club**, un proyecto del estudio de arquitectura holandés **NL Architects** para la ciudad china de Hainan. **Gonzalo Garzón**

“Somos holandeses, así que ya sabes... ¡todo lo hacemos en bicicleta!”. Al contactar con los responsables del estudio de arquitectura **NL Architects**, en Amsterdam, ya nos dejaron claras sus prioridades. Por eso, cuando recibieron el encargo de la constructora **Vanke** para un velódromo muy especial situado en el parque de Sanya, en la ciudad china de Hainan, se entusiasmaron e involucraron con toda la pasión posible.

La quinta fachada

“El parque en cuestión está rodeado de edificios muy altos y, en medio de todos ellos, hay grandes patios y zonas verdes”, explican los responsables de **NL Architects**. “Por eso, desde el primer momento tuvimos claro que queríamos crear una serie de pabellones interesantes de ver desde las alturas. Y al mismo tiempo, debíamos incorporar una serie de elementos que mejorasen la vida de los habitantes del barrio, como pequeñas tiendas, parques infantiles y servicios públicos”.



Foto: NL Architects

Eso pretende ser **Bicycle Club**: una construcción útil pero, desde luego, también bella... desde el cielo. En **NL Architects** reconocen tener cierta “obsesión” con los tejados de los edificios, a los que denominan ‘la quinta fachada’. “Siempre nos hemos esforzado en convertirlos en espacios utilizables”, nos cuentan. “Por eso, cuando el cliente nos envió como referencia un pabellón en el que el techo sobresalía, se nos ocurrió la idea... ¿Y si creáramos un velódromo en el techo?”.

Stand by

Dicho y hecho. Aunque una cosa es pensar algo y otra muy diferente plasmarlo en papel. En el caso de **Bicycle Club**, fue necesaria mucha pericia e, incluso, una buena dosis de genialidad. “Tuvimos que idear una geometría específica en la que las esquinas se curvasen, de manera similar a las de una pagoda. Es una duplicación poética”, cuentan con orgullo en el estudio.

Por el momento, sin embargo, el proyecto aún no se ha hecho realidad “lamentablemente”, apuntan sus responsables con un pesar evidente. “En algún momento el proyecto se paralizó, y no hemos vuelto a tener noticias del cliente”. Eso sí: de cara a que termine fructificando, sus autores cuentan con la entusiasta respuesta recibida, tanto en publicaciones arquitectónicas de distintos puntos del planeta como por los propios habitantes de la zona. “Hay un interés enorme en el proyecto”, aseguran, “así que estamos convencidos de que antes o después podremos retomarlo, y dentro de no demasiado tiempo podremos estar rodando por el tejado del **Bicycle Club**”. ¡Que así sea! 🚲

“Cuando el cliente envió como referencia un techo sobresaliendo, pensamos... ¿y si creamos allí un velódromo?”



MAL RAYO LO PARTA

Durante su forzado exilio en París, Lenin sufrió un aparatoso accidente en bicicleta que hasta derivó en un juicio. Fue antes de regresar a Moscú para liderar la revolución de 1917.

Dani Cabezas

1910 fue un año convulso para Vladimir Ilich Uliánov, Lenin. Tras la fallida revolución de 1905, su partido sufría una cruenta persecución oficial que, unida a la indiferencia de buena parte de la clase obrera rusa hacia un proceso revolucionario que él consideraba tan urgente como imparable, conducía inexorablemente al desánimo de muchos de sus camaradas.

Dos años antes, en diciembre de 1908, Lenin había trasladado su residencia de Ginebra a París, escenario de agrias disputas entre las distintas facciones del partido. Unas diferencias que terminarían con la ruptura en las filas bolcheviques: aún quedaba lejos el día en que llevaría a cabo el viaje de vuelta a Moscú, donde lideraría la revolución de la que, hace unos meses, se cumplieron 100 años.

Momentos de abstracción

En medio de aquel clima de agitación prerrevolucionaria, intercambio de ideas entre compañeros que de pronto se volvían enemigos y con el fantasma de la I Guerra Mundial planeando por Europa, Lenin también tuvo la oportunidad de vivir momentos de abstracción junto a su esposa, Nadezhda Krúpskaya. Hacían frecuentes excursiones al campo, gustaban de pasear por la preciosa París y, cómo no, disfrutaban de las bondades de la bicicleta. Fue, de hecho, en una de ellas donde Lenin encontró la manera perfecta de distraerse de todo lo que sucedía en el mundo y en su propia cabeza.

“Regresaba en bicicleta de Juvisy y, de pronto, un automóvil se llevó mi bicicleta por delante”. Así narraría Lenin, años después, el grave accidente sufrido en uno de esos trayectos habituales por las calles parisinas. Un suceso que, por suerte (o, para más de uno, por desgracia), se saldó sin consecuencias fatales. “La gente me ayudó a apuntar el número de la matrícula y algunas personas aceptaron ser testigos del accidente”, añadiría el líder comunista, que además pudo “identificar al propietario del vehículo (es un vizconde, mal rayo lo parta) y ahora he abierto un proceso contra él... Espero ganar”.

Así fue: Lenin ganó el juicio contra aquel acaudalado vizconde, y recibió una cuantiosa suma de dinero en concepto de indemnización. Con ella pudo comprar una nueva bicicleta con la que seguir dando sus paseos por la capital francesa: si aquel incidente le sirvió como acicate o inspiración para todo lo que sucedería años después es algo que nunca sabremos. ♡



**APARCA TU BICI DE
FORMA SEGURA**

PRUEBA GRATIS UN MES EN PLAZA FIJA

Llámanos al 744 400 546 ó WWW.DONCICLETO.COM



ARDE LA CALLE

Cae el sol y, mientras el valle se ilumina como un inmenso árbol de Navidad, centenares de ciclistas se reúnen cada miércoles en el barrio Carlos E. Restrepo. Es la SiCleadada de Medellín, la festiva marcha ciclista que reúne hasta a 3.000 personas.

Por: **Rafa Vidiella**
Fotos: **Felipe Becerra Daza**

Son las 8 menos cuarto de la tarde y, en torno a unas cervezas, hablo sobre ciclismo y un millón de cosas más con Mauricio Mesa. Alto, delgado, de voz grave y edad incalculable, decir Mauro Mesa es decir ciclismo urbano en Medellín. Líder de SiCclas, uno de los colectivos más activos de Colombia y de toda Latinoamérica, Mesa es también el máximo responsable de la SiCleadada, la masa ciclista que recorre cada miércoles, desde hace seis años, las calles de la capital antioqueña.

Siempre alegre y vital, laSiCleadada es hoy todavía más hedonista por Halloween. Bajo los árboles, grandes como manos de gigante, de Carlos E. Restrepo, empiezan a reunirse ciclistas. Casi todos van disfrazados. Abundan las máscaras de *Anonymous*, los disfraces de esqueleto, las falsas cicatrices. Complementos que, junto a la oscuridad de la noche, le dan al grupo un aire fantasmal, onírico, casi terrorífico.



Desde el 22 de septiembre de 2010, la SiCleada nunca ha faltado a su cita

Pero la amenaza no es tal. Mientras se suma gente de todas partes empieza a sonar la música, se chocan manos y Mesa intercambia miradas con sus acólitos. Es un grupo de unos 12 voluntarios, con los que repasa la ruta de hoy, pasa lista a los protocolos de seguridad y se dispone a dar comienzo a un paseo, el 324°, que durante unas tres horas surcará como sangre fresca las calles de Medellín.

La alegría de rodar

Desde el 22 de septiembre de 2010, cuando apenas se reunieron diez personas, hasta los mil ciclistas de hoy (algún día han sido tres mil), la SiCleada nunca ha faltado a su cita. “No somos una masa crítica sino un ciclopaseo”, puntualiza Mesa, “en el que reconocemos la ciudad, exigimos respuestas y trascendemos las invisibles fronteras urbanas. Le damos a la ciudad una actividad gratuita y multitudinaria, una oportunidad de manifestarse con alegría y mostrar la bicicleta como medio de transporte”.

Entre los participantes hay gente de todo tipo. Está Fernando, de más de 70 años, que pedalea sobre una clásica Pinarello que exhibe en cada SiCleada porque es el único día que puede “montar tranquilo por la ciudad”. Su sobrino, Juan Esteban, cuenta en cambio que la bici es su medio de transporte cotidiano, la máquina que le lleva a la universidad y a ver a su novia. Hay tipos duros sobre bicis customizadas. Sonrientes chicas en plegable o mountain bike. Y, pese a



la tardía hora (en Medellín se madruga mucho), niños. “La SiCleada reúne a gente de todos los barrios”, confirma Mesa. “Vienen el mono (una persona rubia) y el negro, el rico y el pobre. El que tiene una bicicleta muy linda y el que va en una no tan bonita. Es un evento diverso y abierto, que aspira a integrar a toda la comunidad”.

Entre aplausos

La ciudad recibe con entusiasmo a la SiCleada. Sobre todo en las zonas más desfavorecidas, los vecinos salen a la calle para ovacionar a la caravana ciclista. Bob Fakoly, profesor de teatro, tiene mucho que ver: él es el responsable de transmitir por megáfono las consignas festivas (“no contamina ni usa gasolina”) que acompañan y estimulan la marcha. “La energía de nuestro recorrido hace que todo el mundo salga al balcón”, explica Fakoly. “Recorremos zonas en las que uno puede rodar por el día pero, por la noche... es distinto. Gente viviendo en la calle, ladrones al acecho... La bicicleta logra apropiarse de esos espacios ofreciendo una nueva mirada, convirtiéndolos en lugares de humanidad y diversión”.

La SiCleada lleva, además, pesos frescos a los pequeños negocios de zonas antes olvidadas. A mitad de ruta, cuando las fuerzas flaquean, la caravana se detiene media hora para que los participantes beban, coman y descubran barrios que jamás habrían pisado. La marcha se transforma en un elemento motivador que muestra que sí se puede pedalear, que Medellín es ‘clicable’ y humana pese a la escasa infraestructura. “Al principio”, dice Fakoly, “la SiCleada era improvisada, pero pronto vimos que hacía falta más organización y logística. Ahora nos reunimos antes para ver por dónde iremos, en qué parque pararemos o para hablar con el tendero para pedirle que el miércoles, en vez de a las nueve, cierre a las once porque habrá muchos clientes”. Y así, con los recién llegados, se propondrán nuevos callejones y parques y este organismo se seguirá alimentando.

La ciudad, sobre todo los barrios desfavorecidos, recibe entusiasmada a la marcha



Pedaleando sus zonas “pérdidas”, la descomunal energía de Medellín se transmite a los ciclistas

Energía humana

¿Cómo lo viven las autoridades? “Al principio estaban estupefactos”, dice entre risas Mesa. “Se les ha invitado, les propusimos a los guardias que se sumaran para ver cómo es pedalear Medellín, pero no se sienten a gusto”. Sin embargo, el trabajo sirve. “Políticos y automovilistas ven que hay un enorme poder ciudadano”, asegura Mesa, “que todos podemos ser ciclistas urbanos”. Como añade Silvia Flores, parte de la organización, “la SiCleada nos ha hecho visibles. Tenemos más incidencia en las mesas de negociación y hemos posicionado la bici entre la ciudadanía. Desde el coche puede parecer que estorbamos, pero la ciudad se va percatando de que, aunque generemos algún atasco el miércoles por la noche, los coches los provocan a diario”.

Para un recién llegado como yo, y pese a los muchos kilómetros recorridos, que acabe la SiClada de hoy es un drama. Gracias a ella descubres otra Medellín, conversas con desconocidos y, como me confirma Silvia, parte de la descomunal energía de la ciudad se ha transmitido a mi cuerpo. “Esto te activa”, dice Silvia Flores, “porque es muy rico rodar con tanta gente que comparte tu pasión”. En diciembre la excusa será ver las luces navideñas, en marzo se celebrará el día de la mujer y, en algún momento, se homenajeará a los compañeros caídos. Pero, siempre, cada miércoles, otra rodada reconquistará la ciudad. “La SiCleada durará mucho tiempo”, concluye Fakoly. “Cambiará la gente, habrá novedades y vendrán ciclistas que no nos conocen aún. Pero, sobre todo, servirá de ejemplo para que cada vez más personas se suban a sus bicicletas, a cualquier hora del día, para realizar sus tareas cotidianas. Eso es lo que lograremos”. ♡

QUEREMOS QUE CADA VIAJE TUYO EN BICICLETA SEA UNA EXPERIENCIA PERFECTA.

POR ESO HACEMOS LAS MEJORES CHAQUETAS PARA MONTAR EN BICI DEL MUNDO. ESCOGE LA TUYA EN: WWW.MOVACYCLING.COM

EXTRA IMPERMEABLE

SÚPER VISIBLE

NUEVO CORTE FIT



[SEGUNDA PIEL]

Es la prenda ciclista por excelencia, y una parte fundamental de la historia de la bicicleta. Los maillots evocan gestas inolvidables y cautivan a coleccionistas, escritores y aficionados.

Dani Cabezas

La historia del ciclismo está marcada por la rivalidad y la superación de contratiempos. En el año 1900, un juez parisino obligó al periódico francés *L'Auto-Vélo* a cambiar su nombre por el más que evidente parecido con su rival directo, *Le Vélo*, y a quedarse únicamente con *L'Auto*. Para diferenciarse de aquel, impreso en verde, sus páginas serían de color amarillo. Poco tiempo después, aquel periódico (que 40 años después pasaría a denominarse *L'Equipe*) ponía en marcha el Tour de Francia, cuyo jersey más icónico habría de ser, por una mera cuestión de patrocinio, del mismo color que las hojas del periódico.

Existen pocas prendas más legendarias e íntimamente ligadas a la historia de un deporte como el maillot. Los amantes del ciclismo lo saben, y es por ello que se cuentan por centenares y en todo el planeta los coleccionistas que sienten auténtica predilección por ellos. Porque los maillots son mucho más que una prenda: encarnan el sacrificio de uno de los deportes más duros que existen. El esfuerzo que nunca termina. La sangre, el sudor y las lágrimas tras cada pedalada. Y, por si fuera poco, cada uno de ellos esconde una historia y es un fiel reflejo de un pasado que, para bien o para mal, ya nunca volverá.

De locura

“Sí, es posible que los coleccionistas de maillots seamos auténticos locos”, reconoce David Martín, “porque hay que tener mucha pasión por el ciclismo para invertir el tiempo que invertimos en buscar estas prendas”. Martín es el dueño de una de las más imponentes colecciones de maillots de España, parte de la cual se expuso en la pasada edición de la feria Unibike, y cuenta con unos 300 de todas las épocas, tanto de ciclistas profesionales como amateurs.



foto: David Martín

Como el propio ciclismo, localizar y conseguir los mejores maillots es todo un arte

Como el propio ciclismo, localizar los mejores maillots y conseguirlos es todo un arte. En la mayoría de las ocasiones, Martín se los pide directamente a los ciclistas, pero otras muchas veces son ellos los que se los facilitan. “Saben que van a estar bien guardados, viajando de exposición en exposición”, explica. Y de paso, ayudando a perpetuar y agrandar su leyenda. ¿Comprarlos? “Pocas veces”, apunta. “Si acaso, alguno extranjero que sea difícil de conseguir”.

Entre toda esa pasión, ¿con cuál de sus maillots se queda? “Siempre es difícil destacar uno entre tantos. Para mucha gente el mejor que tengo es un Molteni de Eddy Merckx. Para otros, los de Induráin. Para otros, los de Contador. Yo los considero a todos especiales, porque cada uno tiene una historia o anécdota que contar. Por ejemplo... Purito me dijo que tuvo guardado uno para mí, un año, en una maleta sin lavarlo. Cuando fue a enviármelo me llamó y me preguntó, “David, ¿te lavo el maillot?” Le dije que no. ¡Mejor sucio! Se partía de la risa”.

La más grande

Si lo de David Martín es pura pasión, lo de Noël Gregoire es auténtica devoción. Noël vive en la localidad belga de Roeselare, donde su colección de maillots, la más grande del mundo, se expone en un museo, el Wielermuseum, dedicado a la historia del ciclismo y fundado por él mismo.

“Mi amor por este deporte comenzó hace mucho tiempo, en 1969”, recuerda Noël. “Tenía 10 años y mi padre me llevó a ver la etapa del Tour



LIKEABIKE JUMPER

Bicicleta junior con cuadro de aluminio ligero Al 7005 con un tubo oval de grandes dimensiones proporciona una enorme estabilidad. Horquilla de aluminio. La suspensión de dirección estándar aporta una ayuda a su hijo en sus primeras pruebas en carretera, que más tarde se puede desmontar fácilmente.

La suspensión trasera relacionada con los neumáticos de baja presión APPLE Schwalbe BIG (con protección antipinchazos) es una ayuda incluso cuando va por caminos con baches. Las ruedas vienen con ejes y llantas de aluminio y radios de acero inoxidable. Incluye dos tijas de aluminio que permiten un amplio ajuste de la altura del sillín (340 a 440mm). Peso: 3400g. Disponible con varios colores.



VIC SPORTS - Distribuidor oficial para España, Portugal y Andorra
Tel.972 268 299 . info@vicsportsafers.es . www.vicsportsafers.es



foto: Lino Escuriá

Los maillots reflejan cómo ha cambiado este deporte, tanto en lo técnico como desde el punto de vista social

que pasaba por delante de casa. ¡Allí estaba Eddy Merckx, corriendo su primer Tour! Quedé completamente fascinado por el ambiente, así que empecé a coleccionar cartas firmadas por los campeones. Un tiempo después, en 1986, me pregunté: ¿por qué no crear en Bélgica, país con una gran tradición ciclista, un museo dedicado a la historia del ciclismo?”. Dicho y hecho: lo que comenzó en 1997 en su propia casa pasó, en 2004, a transformarse en un museo en toda regla, que contó con el apoyo entusiasta de las autoridades locales.

Preguntar a alguien como Noël qué es lo que más le gusta del ciclismo es tarea compleja, porque le entusiasma absolutamente todo lo que tiene que ver con las dos ruedas. “Su historia, sus anécdotas, sus dramas, la épica, sus campeones... Todo es muy excitante. Creo que tenemos que respetar y admirar a las distintas generaciones de todos estos grandes atletas”.

Pedazos de historia

Una cosa está clara: los maillots van más allá de la prenda en sí. “Reflejan a la perfección cómo el deporte ha cambiado, tanto desde el punto de vista técnico como del social”, apunta Chris Sidwells, autor del libro *Maillots ciclistas, diseños míticos llenos de arte e historia*, que vio la luz el pasado mes de octubre de la mano de la editorial Libros de Ruta.



BICKERTON IS BACK

desde 1971

BICKERTON
P O R T A B L E S



Bickerton Portables Iberica

Tel. 972 268 299 · info@vicsportsafers.es · www.vicsportsafers.es
VIC SPORTS · Distribuidor oficial para España, Portugal y Andorra.



foto: Jun Skywalker

“Los mejores maillots son ejemplos perfectos de cómo mezclar diseño y funcionalidad”

En opinión de Sidwells, “hasta hace relativamente poco, quizá hasta los años 90, el ciclismo era un deporte de la clase trabajadora desde el punto de vista de los competidores y de los propios fans, por lo que los anunciantes eran fundamentalmente fabricantes de bicicletas y marcas que consumía la clase trabajadora. Además, las marcas tendían a enfocar sus objetivos en el mercado local, por lo que los equipos españoles se centraban en las carreras españolas. Hoy los ciclistas tienen seguidores de todas las capas sociales, y el ciclismo es más internacional, por lo que atrae a compañías multinacionales. Algo que se refleja a la perfección, a lo largo de la historia, en los maillots”.

Hay algo especialmente mágico en los maillots. Algo que difícilmente se puede describir con palabras. Es la sensación de enfundarse uno, subirse a la bicicleta y sentir que, en el fondo, cualquiera de nosotros puede emular a los más grandes ciclistas de la historia. “Los mejores maillots son ejemplos perfectos de cómo mezclar diseño y funcionalidad”, explica Sidwells, “y algunos son auténticas obras de arte”: “De los antiguos me quedo con los Bianchi, Faema y Flandria”, concluye este experto, “mientras que de los más recientes me quedo con Quick Step y Once o los actuales de Astana y Cannondale”.



Con la llegada del frío sube la temperatura de los rodillos inteligentes. Bkool, marca española de referencia en el sector, lanza los modelos **Smart AIR** y **Smart Bike** y vuelve a poner en marcha su reputada **Bkool Winter Cup**.

‘Winter is coming’. Si Jon Snow, uno de los protagonistas de *Juego de tronos*, no tuviera que enfrentarse a la amenaza de los caminantes blancos, de buena gana estaría en casa, a una temperatura más agradable, rodando sobre uno de los rodillos inteligentes de Bkool, la marca española líder en el sector.

Coincidiendo con la nueva estación, Bkool lanza dos nuevos productos: Smart AIR y Smart Bike. El primero responde a una vieja demanda de sus usuarios, que pedían a la marca que comercializase uno de los denominados rodillos de transmisión directa. Es capaz de alcanzar los 2000W, integra medidor de potencia y cuenta con un diseño espectacular. Por su parte, Smart Bike es una bicicleta indoor 100% inteligente que, como no podía ser de otra forma, incluye el célebre simulador de Bkool para disfrutar de todas sus posibilidades.

Entre esas posibilidades destaca la de participar en la Bkool Winter Cup, la más importante competición de ciclismo indoor del planeta. Y llega con novedades. Además de reunir etapas de La Vuelta, el Giro o el Tour de Francia 2018, vamos a poder disfrutar de varios recorridos exóticos que nos trasladarán a impresionantes rutas en vídeo real y 3D por los cinco continentes. Todo ello, con corredores como tú, procedentes de más de 40 países distintos, y con fantásticos regalos en juego. ¡Que el invierno no te pare!



www.bkool.com



[DOCE PATAS]

Los venezolanos Daniel y Luz de Luna recorren América Latina con sus perras, Kiam Yin y Brandy. Les acompañamos en un viaje repleto de aventuras, retos y cariño, y bautizado como Patas y Pedales.

Por: **Dani Cabezas**
Fotos: **Patás y Pedales**

En el Foro Mundial de la Bicicleta suceden y empiezan infinidad de cosas. Cuando en 2015 Daniel Ramírez, urbanista de Caracas, pedaleó en solitario desde San Antonio del Táchira (en la frontera entre Colombia y Venezuela) hasta Medellín para acudir a la cuarta edición del Foro, sintió que más que el cansancio le lastraba la ausencia de su mujer, Luz de Luna, y sus perras Kiam Yin y Brandy.

“Tras un mes en Colombia quería seguir viajando, pero regresé a casa por Luz y las perras”, recuerda ahora Daniel. Sin embargo, decidió convencerlas para intentar viajar juntos, algo no del todo



“Los planes cambian cuando llegamos a un lugar que nos gusta. Dejamos que todo fluya según nuestros sentimientos y ahorros”

sencillo. “Cuesta vencer la inercia y no posponer indefinidamente las fechas”, cuenta. “La planificación puede abrumar, y surgen imprevistos. Hay quien lo decide en una tarde, lo vende todo, se compra una bici y se marcha, pero a nosotros estar listos nos exigió un año”.

Instrucciones de uso

Cuando por fin arrancaron, el plan era recorrer la Cordillera Andina desde Colombia hasta Argentina, pasando por Ecuador, Perú y Bolivia. “Calculamos que el viaje duraría dos años”, cuentan desde Patas y Pedales, “pero los planes cambian cuando llegamos a un lugar que nos gusta. Así que hemos dejado que todo fluya según nuestros sentimientos y ahorros, en un ritmo con el que disfrutamos más y que nos evita tener que estar pendientes de una agenda demasiado rígida”.

Y luego, claro, están otras ocho patas esenciales para esta aventura: las de Kiam Yin y Brandy. “Disfrutaban muchísimo del viaje”, explica Daniel. “Al principio las sentíamos confundidas y algo incómo-



“Los perros no ven a sus dueños como tales, sino como a otros miembros de su manada”

das, pero pronto se adaptaron a la carretera y a dormir en lugares distintos cada noche. Según dónde estemos las soltamos, para que corran junto a nosotros y así liberen energía y se mantengan activas y felices”. ¿Echan de menos su casa? “Su casa somos nosotros”, explican sus dueños: “ellas vendrán donde vayamos”.

César Millán, el famoso ‘encantador de perros’, dice que los canes no ven a sus dueños como tales, sino como a otros miembros de su manada. “Nos gusta ese enfoque”, dicen Luz y Daniel, “porque nosotros también nos asumimos como una manada viajera. Hemos estrechado lazos: las perras se han vuelto más obedientes, tranquilas y cariñosas. Nos apoyan emocionalmente. Y los días difíciles, cuando estamos agotados física y mentalmente, nos reconforta acariciarlas, una especie de terapia que nos ayuda a relajarnos y tranquilizarnos. Dormir junto a ellas en las frías noches es como tener la mejor calefacción, y viajar todos juntos nos ayuda a conectar con la gente. Rodar con dos perras hace que todavía más personas se nos acerquen, para hacernos fotos y ofrecernos comida y apoyo”. 🐾

ATUMAX

700 Wh
Color Display LCD
Smart Key Bracelet

obsession

BH

BHBIKES.COM



RÍO-VOLUCIÓN

Nos adentramos en la brasileña Río de Janeiro para descubrir cómo las bicis de carga están cambiando el transporte de mercancías... y la vida de la ciudad.

Por: **Blé Binatti**

Fotos: **Transporte Ativo**

Las bicis y triciclos de carga están llamados a ser protagonistas de las ciudades del s. XXI. Una tendencia que empieza a ser masiva en algunos países de EE UU y Europa y que, en grandes urbes latinoamericanas como Río de Janeiro, también se abre paso con fuerza y determinación.

Con miles de entregas realizadas todos los días, sin incentivos públicos de ninguna clase, el éxito de las bicis de carga en Río responde a una mera cuestión de pragmatismo. No existe una concienciación

por parte de los empresarios, ni una preferencia del consumidor por aquellas prácticas más respetuosas con el medio ambiente. Sencillamente, y si quieres ser eficiente, el reparto en bicicleta no tiene rival: especialmente en la llamada logística de último kilómetro y en los barrios más poblados.

Incremento brutal

Desde 2008, la asociación local Transporte Ativo cuenta el número de bicicletas que surcan los distintos barrios de la ciudad. Sus datos son contundentes: los viajes en bicicleta de carga se han incrementado del 17 al 61% respecto al total de trayectos en bici. Su uso, eso sí, disminuye cuando se trata de trayectos entre barrios, mientras que se dispara cuando el reparto se produce dentro de los mismos. Ese citado (y sorprendente) 61% corresponde al centro de la ciudad, mientras que en barrios como Copacabana o Laranjeiras se sitúa en torno al 50%. De todos esos viajes, uno de cada cuatro se hace en triciclos, otro de los vehículos estrella en las calles cariocas.

Como siempre, los datos de uso ciclista conllevan importantes beneficios para toda la ciudadanía. En barrios como Copacabana se han dejado de emitir anualmente 286,5 toneladas de CO₂, 630 kilos de hidrocarburos y 358 kilos de óxidos de nitrógeno (NOx) a la atmósfe-

Es simple: si quieres ser eficiente, el reparto en bicicleta no tiene rival



HACIA UNA NUEVA CIUDAD

13 bicicletas: es la flota de cargo bikes con la que cuenta una farmacia local.

300 kilos. El peso que llegan a transportar algunas bicis de reparto.

95%. El porcentaje de bicicletas de carga propiedad de los negocios. El 5% restante se divide entre las que son de los propios empleados (un 4%) y el 1% que es propiedad de terceros que las alquilan a tal efecto.

67%. Es el porcentaje de triciclos que se destinan a supermercados y distribuidores de bebida.

50%. La mitad de las entregas llevan productos de alimentación.

95%. Casi todas las entregas realizadas en bicicletas de carga se realizan en un radio de 3 kilómetros.

ra. La economía del espacio también cambia de manera sustancial: el citado estudio calcula que el espacio urbano que habrían ocupado furgonetas equivale a todo un campo de fútbol.

Entrega a domicilio

¿Y qué tipo de negocios utilizan la bicicleta de carga para el reparto de mercancías? El abanico es amplio y variado: farmacias, panaderías, mercerías, tiendas de electricidad y construcción, restaurantes, lavanderías, supermercados, quioscos, carnicerías, floristerías... Incluso tiendas de colchones, que han llegado a la conclusión de que es perfectamente posible entregar su mercancía a pedales.

Más allá de los datos, los protagonistas son, claro está, los repartidores y sus bicicletas. Muchos de ellos crean una relación única con su compañera de dos (o tres) ruedas y optan por decorarla de forma colorida e incluso con peluches. Toda una forma de arte para reivindicar lo obvio: que el reparto en bicicleta no sólo es más práctico: también más divertido. ♡

ABUS

Security Tech Germany

YADD-I™ #CREDITION DESIGN YOUR HEAD

El Yadd-I™ #credition 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



[11 MITOS ELÉCTRICOS]

Desmontamos once falsedades muy extendidas sobre las e-bikes... y que seguro que has escuchado (o incluso pronunciado) alguna vez.

D.C./R.V.

1. No hay que dar pedales.

Falso: una e-bike no es una moto. No te lleva, sino que te ayuda a pedalear. Y luego están las diferencias 'legales': ni gasolina, ni seguros, ni ITV, ni casco... Una bici de pedaleo asistido se parece mucho más a una bicicleta que a una moto, no lo dudes.

2. Corren demasiado.

El pedaleo de una bicicleta eléctrica convencional alcanza, según la normativa, los 25 km/h, momento en el que cesa la asistencia. "Es una velocidad más que apropiada para la ciudad", opina Fernando Martín, de Biciclick. "De hecho, es mucho menor que la de cualquier otro vehículo a motor e inferior al límite de las zonas 30".

3. Con ellas no sudas.

No sudas... si no quieres. Basta con apretar un botón para suprimir la asistencia, convertir tu e-bike en una bici normal... y romper a sudar, y mucho. Ir en bici eléctrica no es "hacer trampas", y la movilidad sostenible no tiene nada que ver con la competición.

4. Son para vagos o gente mayor.

La bici no es sólo un deporte sino, también, un medio de transporte, y puede haber gente que prefiera no esforzarse tanto. Sobre el segundo

punto, tenemos un secreto: algún día tú también serás viejo. Quizá no quieras o necesites una eléctrica, pero tu caso no es el de todo el mundo.

5. Se pierde la magia de la bicicleta.

Falso. Moverte en e-bike mantiene intactas la gran mayoría de sensaciones de una bici. Y aporta otras. ¿Has oído hablar de la sonrisa eléctrica? Es la cara que todo el mundo tiene al subirse en una de estas máquinas por primera vez. "Con la bici eléctrica no pierdes magia: disfrutas evitándote el sufrimiento físico", opina Eduardo Arias, de Mihatra.

6. Son demasiado caras.

Es posible encontrarlas desde menos de 1.000 €. ¿Te parece caro? "Depende de lo que se entienda por caro", apunta Óscar Gauna, de Gote Bikes. "La relación calidad-precio de muchas e-bikes es muy buena. Y es una gran inversión: la rentabilizarás en menos de lo que imaginas".

7. Necesitas carnet para conducirlos.

No, no hace falta carnet para disfrutar de sus bondades (a menos que alcance los 45km/h, algo de lo que te hablaremos en la página siguiente).

8. Contaminan.

Una bici tradicional siempre será más sostenible, dado que las eléctricas tienen batería. Pero son mucho más ecológicas que otros vehículos: según un estudio de Daniel Díez y Sergio Álvarez, Ingenieros de Caminos de Madrid, **su huella de carbono "es 16 veces menor que la de un coche y 6 veces inferior a la generada por una moto de baja cilindrada"**.

9. La autonomía es limitada.

Así es. Pero, con una **autonomía de 50 ó 60 km,** rango en el que se mueve cualquier bici eléctrica, tienes para ir de tu casa al trabajo unos cuantos días. ¿Cada cuánto cargas tu portátil o smartphone?

10. Requieren demasiado mantenimiento.

Falso: una e-bike no necesita muchos más cuidados. Desde CicloTEK, especialista en kits de conversión eléctricos, explican que "hay que prestar algo de atención a la batería, ya que si no se carga en un plazo largo de tiempo las celdas se pueden deteriorar. Basta darle un carga completa cada mes y no hacer descargas profundas".

11. Son una simple moda más.

"De moda nada", dice Carlos Núñez, secretario técnico de AMBE. "Es una revolución como el mountain bike, que cambia el concepto de ir en bici". Los datos no mienten: en Alemania se venden 6 por cada 100.000 habitantes. En Holanda, 16. "En España no llegamos a dos por cada 100.000 habitantes", concluye, "pero esto no ha hecho nada más que comenzar".



[SPEED E-BIKES: [COMO EL VIENTO]

No todas las eléctricas cuentan con asistencia limitada a 25 km/h. Las hay que van mucho más deprisa. Los expertos nos hablan de sus características y las exigencias legales que conllevan las llamadas speed e-bikes, que alcanzan los 45 km/h.

Gonzalo Garzón

Una bici eléctrica dista mucho de ser una moto. Entre otras cosas, porque la normativa europea obliga a que la asistencia se corte una vez se alcanzan los 25 kilómetros por hora. Y sin embargo, cada vez son más las bicicletas eléctricas que alcanzan velocidades mayores, como 45 km/h. Bicicletas denominadas speed e-bikes, que han de ser matriculadas como si de un ciclomotor se tratase, además de contar con el pertinente seguro, y para cuya conducción es necesario estar en posesión de carnet de conducir tipo AM. Bicicletas que, antes o después, terminarán poblando nuestras calles, por lo que es necesario conocer sus características e implicaciones.



Desde asociaciones como AMBE, que agrupa a las principales marcas del sector, reconocen que este tipo de bicicletas generan cierto desconcierto, por lo que es necesario hacer hincapié en unas características específicas que “tienen consecuencias directas tanto para los fabricantes, que deben homologarlas según la European Whole Vehicle Type Approval, como para los puntos de venta, que deben informar debidamente al comprador. También para el usuario o cliente final, puesto que debe conocer todos los requisitos legales a los que está sometido para circular con este tipo de bicicletas por las vías públicas”, explica Carlos Núñez, secretario técnico de AMBE.

Pero hay más. Si la speed e-bike es una bici de montaña, además tendremos que acudir a la Consejería, normalmente de Medio Ambiente, de nuestra Comunidad Autónoma. Allí nos informarán por dónde se permite circular a ciclomotores en entornos naturales o rurales. “Es posible que al utilizarla en este tipo de entornos estemos incumpliendo con la normativa vigente y, por tanto, podamos sufrir las desagradables consecuencias de una denuncia por parte de los guardas forestales o del Seprona”, recuerda Carlos.

De tú a tú en el asfalto

Pese a todo, los que tratan directamente con el cliente ofreciéndoles este tipo de bicicletas les auguran un futuro brillante. Eliseo Mosteiro, de la tienda coruñesa Ciclos Quintena, está convencido de ello. “No sólo las vendo, sino que también soy usuario”, cuenta. En apenas dos años hemos vendido 18 de estas bicicletas. Y hablamos de una ciudad pequeña como La Coruña. “Hace tres años decidí prescindir del coche para comprarme una bici eléctrica. Hago unos 70 kilómetros a la semana. Hice un cálculo económico: seguro, gasolina, garaje, mantenimiento, etc. y esta era, con mucha diferencia, la mejor opción”.

En opinión de Eliseo, las speed e-bikes son clave para que los ciclistas urbanos puedan “mirar de tú a tú a otros medios de transporte urbano unipersonal”. Eso sí, para que eso ocurra, “tendrán que mejorar algunos aspectos, especialmente lo que tiene que ver con los trámites más engorrosos. Tenemos que pulir los detalles para que las tiendas podamos hacer la matriculación en una mañana”.

Hoy por hoy, ese tiempo se dispara. “Los trámites administrativos son tediosos: si quisiéramos matricular una bici a un cliente tendríamos que llevarla a la ITV, sin circular, volver a tráfico y que

“Las speed e-bikes son clave para que los ciclistas miren de tú a tú a otros medios de transporte, para han de mejorarse los trámites engorrosos”



“Cuando la legislación se adapte, más y más gente se animará a probarlas”

nos hagan una documentación. Con ella, el siguiente paso es ir al Ayuntamiento que nos toque para dar de alta el impuesto de circulación. Una vez hecha la solicitud en Tráfico y el impuesto de matriculación procederíamos a la matriculación. Todo este proceso puede llevar más de una semana, según el funcionario con el que des”, lamenta.

Una vez conseguido, ¿por dónde se puede circular y con qué requisitos? Nada de carriles bici, nada de sendas y caminos orientados a la bicicleta y, por supuesto, ni hablar de zonas peatonales o aceras. Y todo ello, con casco homologado de moto, retrovisores obligatorios y claxon. “Hay gente que, cuando se entera de todos estos requisitos y limitaciones, se echa un poco para atrás”, reconoce Eli-seo. “Pero cuando la legislación se adapte a la presencia imparable de estas nuevas bicicletas y todo se agilice y sea más sencillo, cada vez más y más gente se animará a probarlas. Y cuando lo hagan, quedarán convencidos de sus bondades”. ♡

WINORA



A V E N T U R E R O

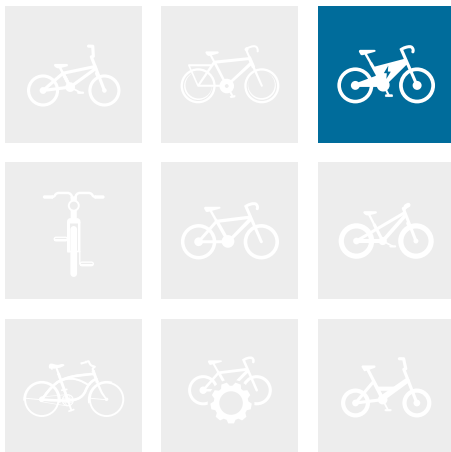
El modelo Winora Yakun:
atrae la atención y garantiza la aventura.

www.winora.de



ESCAPARATE ELÉCTRICO

Cinco modelos perfectos para disfrutar de las ventajas del pedaleo asistido. Cinco bicicletas eléctricas para todos los gustos. ¿Con cuál te quedas?



• Specialized Turbo Como.

Geometría enfocada a la máxima comodidad, un aspecto moderno y deportivo y el impulso adicional de su motor totalmente integrado. Las Turbo Como de Specialized darán un toque de diversión a tus paseos en bicicleta que nunca antes habías imaginado y, por supuesto, con el inconfundible sello de calidad de la marca. Disponible en dos versiones (4.0 y 5.0) y precios entre 2.999 y 3.499 euros. ■

• Winora Sinus Tria 7eco.

Su motor Bosch Active de 250W es el aliado perfecto para que cualquier salida en bicicleta sea, sin importar el destino, inolvidable. Una máquina poderosa e imponente llegada directamente de Alemania, uno de los países con mayor presencia de e-bikes en las calles. Entre otras cosas, gracias a marcas como Winora y a modelos como este, recién salido del horno y por un precio más que razonable: 1.999 €. ■



• BH Atom Cross Pro.

Decir BH es, en España, sinónimo de ciclismo, y la archiconocida marca también es referencia en bicis de pedaleo asistido. Sus exitosos modelos Atom se caracterizan por una batería completamente integrada en el tubo diagonal del cuadro, cuyo diseño se ha optimizado para reducir en 600 gramos el peso, y por la geometría compacta y agresiva característica de la firma. Pura dinamita española por 3.499€. ■



• Cannondale Tesoro Neo 1.

Destaca por su carácter urbano y pensado para desplazamientos cotidianos, pero también con un claro componente de ocio. Un modelo muy polivalente que proporciona una posición de conducción erguida, perfecta para lograr la mejor visibilidad. Todo, con un flamante motor Bosch de 250W y la posibilidad de elegir entre dos colores: negro o azul. ¿Su precio? 3.599€. ■



• Littium by KAOS Ibiza Black Edition.

Sólo rodarán 99 unidades de esta edición limitada, probablemente la mejor urbana plegable eléctrica del momento. Una perfecta mezcla de diversión, eficiencia y diseño por apenas 1.690€. Cambio Shimano de siete velocidades, frenos y suspensión mejorados, mayor rigidez del chasis... Una auténtica herramienta de precisión para recorrer, a toda velocidad, la ciudad. ■



Emocionar CON LO SIMPLE



La interiorista Nina Masó es una firme defensora de la sencillez y la eficiencia. Por eso está entusiasmada con su nueva bicicleta, que la ha llevado a redescubrir todo lo que la rodea.

“Mi fiel amiga”. “Me lo he pasado bomba”. “Me quedé alucinada”... La interiorista Nina Masó es dueña, desde el pasado verano, de una bicicleta de pedaleo asistido Littium by KAOS Berlín, y podemos decir que su vida ha cambiado desde entonces.

“Siempre me ha gustado montar en bicicleta, aunque toda mi vida he terminado moviéndome en moto. Pero últimamente tenía entre ceja y ceja tener una e-bike, y por fin lo he conseguido”, explica Masó sonriendo. ¿Ha valido la pena? Desde luego: “Con una bicicleta de pedaleo asistido te organizas tú el ejercicio. Pedalear ya no es sinónimo de sufrir

en las cuestas o quedarte sin aliento, sino que implica pasear, disfrutar y esforzarte hasta el punto que tú quieras”.

Diseño y practicidad

Libertad, naturaleza, apreciar el entorno, descubrir rincones desconocidos... Para Masó su bicicleta es, en resumen, sinónimo de “libertad y de hacer lo que me da la gana”. Respecto a la Littium by KAOS Berlín, está encantada: “Es muy elegante y bonita, pero también práctica. La palabra diseño ha estado mal empleada mucho tiempo, porque significa una cosa: concentrarse en que algo salga bien. Y esta bici está bien diseñada: es elegante, sencilla, fácil de usar... Tengo clarísimo que bicicletas de este estilo son el futuro de las ciudades”.

Masó fue uno de los creadores, en 1985, de Santa & Cole, una editorial creadora de productos de iluminación y mobiliario. “Queríamos crear objetos para toda la vida y que generaran confort visual”, reconoce, “muebles que lucharan contra el concepto de usar y tirar las cosas, que emocionaran a través de la sencillez”. Conceptos todos ellos que, hace más de 30 años, eran hasta revolucionarios, pero que ahora están en auge. “Es cierto: el diseño superfluo ya no se lleva. La gente busca creaciones lógicas, que generen cosas. Considerar la luz que nos rodea, valorar dónde te sientas, es importante. Culturas como la nórdica llevan mucho tiempo valorándolo, pero aquí ha costado más introducirlo”.

Un cambio en el que ha sido fundamental informar al público y difundir una cultura visual en la que ha sido clave el éxito de propuestas como la de la famosa cadena de muebles IKEA. “Por supuesto que ha revalorizado este mensaje”, reconoce Masó, “haciéndolo además mucho más accesible al gran público”. Sin embargo, y ahí está una de las grandes bazas de firmas como la de Masó, también es importante la diferenciación y el individualismo. “Sigue habiendo mucha cultura basada en la copia. A nosotros nos gusta trabajar con gente que quiere inventar, que aspira a realizar diseños distintos”.

Lo que resulta innegable es que el minimalismo, la sencillez o, por qué no decirlo, el ciclismo urbano, se han convertido en tendencias mundiales. “En Europa, EE UU o Japón, por ejemplo, hablamos un idioma cada vez más común, y nos gusta compartir las mismas cosas. Hemos aprendido a preferir un restaurante con buena luz, porque nos hemos dado cuenta de que la comida sabe mejor si estamos más cómodos. Lo mismo pasa con las bicicletas: nos gusta usarlas y que sean sencillas, cómodas, bonitas, pero no estridentes. Miro la mía y siento lo mismo que cuando pedaleo en ella: relajación, confort, diversión y placer. Siempre busco cosas que me agraden visualmente, y en mi bicicleta tenía que encontrar lo mismo”.



Solicita más información en:
www.littiumbykaos.com

CONSIGUE GRATIS

Ciclosfera

EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

Donde encontramos

A CORUÑA

Eco-logica

C/ del Cantábrico, 2

ALICANTE

Bikes and City

c/ San Vicente 61
www.bikesandcity.com

Recycling Alicante

c/ Teulada 106
www.somosrecycling.es

BADAJÓZ

La bicicleta

Avda. Elvas, 1

BARCELONA

BCN Classic Rides

Calle Dr. Trueta 202
www.bcnclassicrides.com

El Bon Pedal

Avenida Roma 115
www.tallerelbonpedal.com

El Ciclo

C/Nou de Sant Francesc 17
www.elciclobcn.com

Kids on Wheels

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
www.kidsonwheels.es

Recycling Barcelona

Carrer de la Marina 127
www.somosrecycling.es

Abrilbike

Carrer Sardenya 209
www.abrilbike.com

ESPAIBICI

C/ Bruc, 63
www.espaibici.com

Bike Gracia

C/ Terol, 30

Biciclot

Passeig Marítim 33

Probike

C/ Viladomat, 310

Bicitecla

C/ Bonavista, 20

Castells Bicicletas

C/ Girona, 39

Doménica

Calle Bailén 86

EMEB

Carrer de Leiva 2

Cap Problema

Plaza Traginers, 3

Urban Fun

Salvador Espriu, 81

Barceloneta Bikes

C/ Atlántida, 49

BILBAO

Motor Verde

Avenida Zumalakarregi, 3
www.motorverde.es

Urban Bike

Calle de Bailén, 2
www.urban-bike.es

Ciclos Maestre

C/ Licenciado Poza, 60

BiziBike

C/ Barrenkalea, 21
Durango

CÁCERES

La bicicleta

Plaza de Noruega, 7

CÁDIZ

Valbar Bicicletas

C/ Doctor José Manuel Pascual y Pascual, 1

CASTELLÓN

La BiciCafé

c/ Enseñanza 13

CÓRDOBA

Recycling Córdoba

Av. del Aeropuerto 19
www.somosrecycling.es

La vuelta al mundo

Plaza de la Almagra, 7

GIJÓN

Ciclos Esplendor

C/ La Merced, 11

Eco-logica

C/ La Tecnología 126

GRANADA

La estación

C/ Molinos 20, bajo 1

MADRID

Mobeo

Paseo de la Chopera 14
(Matadero)
www.mobeo.es

Biciclaje

c/ Betanzos 2
Alcorcón
www.biciclaje.es

Mammoth Madrid

C/ Fuente del Berro, 9
www.mammoth.es

Mammoth Alcalá

Rotonda de Pitágoras, 1- Nave 102
Alcalá de Henares
www.mammoth.es

Mammoth Las Rozas

c/ Dublin 35 C
Las Rozas
www.mammoth.es

Mammoth Móstoles

C/ Fragua, 2
Móstoles
www.mammoth.es

Mammoth Arganda

Avda. de Madrid, 25
Arganda del Rey
www.mammoth.es

Recycling Getafe

c/ Felipe Estévez 20
Getafe
www.somosrecycling.es

Recycling Madrid

Ronda de Toledo 18
www.somosrecycling.es

Recycling Majadahonda

c/ Santa María de la Cabeza 13
Majadahonda
www.somosrecycling.es

Recycling

San Sebastián de los Reyes
c/ Infantas 3
San Sebastián de los Reyes
www.somosrecycling.es

Nómada Bikes

c/ Dublin, 5 B
Las Rozas

Karacol

C/ Tortosa, 8

Otero

C/ Segovia, 18-20

El Inglés

c/ Ave María, 3

Sanferbike

Avda. de la Paz (M-30) esquina C/
Lozano 2

La bicicleta Café

Plaza de San Ildefonso, 9

Ciclos Delicias

Paseo de las Delicias, 65

Calmera

C/ Atocha, 98

Ciclos Universal

C/ Noviciado, 9

Keep Pedaling (Gripp)

C/ Bretón de los Herreros, 5 local Izda.

Retrocicle

Avenida del Doctor Arce 32

El caballo de acero

C/ O'Donnell, 7

Toma Café

C/ La palma, 49

Se rueda skates

C/ Carranza, 17

Bici con alas

Avenida Pablo Iglesias 48

Okocicle

c/ Padre Francisco Palau y Quer 1

3ike Recumbents

Paseo de la Virgen del Puerto 47

Bicicletas Dinamo

Glorieta Marques de Vadillo 1

Fixedland

C/ de Monte León, 35

Rutas Pangea

Pº Yeserías 15 Esquina c/ Arganda

Zermatt

C/ Atenas, 2

Pozuelo de Alarcón

MÁLAGA

Recyclo

Av. Juan Sebastian Elcano, 50

El último mono juice & coffee

Calle Santa María, 9

MELILLA

Eco-Móndiga

c/ Músico Granados 2
www.ecomondiga.com

MURCIA

Ecomensajeros

c/ Alarilla 2
www.ecomensajeros.com

Ciclos Sarabia

C/ Jazmin 1 - LA FLORIDA
Las Torres de Cotillas

OVIEDO

Recycling Oviedo

c/ Samuel Sánchez 4
www.somosrecycling.es

PAMPLONA

Mundoraintxe

C/ Nueva, 121
www.mundoraintxe.com

Recycling Pamplona

c/ Ostoki 1
Ansoain
www.somosrecycling.es

SAN SEBASTIÁN

Miner Bicycles

C/ Ronda, 7
bicyclesminer@hotmail.com

Zikloteka

Paseo Duque de Mandas, 66.
www.cristinaenea.es/zikloteka

Antigua Bike SL

Paseo Heriz, 9

Bizipoza

c/ Carquizano, 9

SANTANDER

Specialized & Maestre Concept Store

Polígono La Esprilla, Nave 1A
Igollo de Camargo

SANTIAGO DE COMPOSTELA

Velocipedo

Calle de San Pedro, 23

SEVILLA

Bike-Life

Av. Menéndez y Pelayo, 43-45
www.bikelifeonline.es

Santa Cleta

c/ Fray Diego de Cádiz, 24
www.santacleta.com

Bicicletas Astolfi

Av. Doctor Fedriani, 35

Ciclotriana

C/ Pureza, 32

Biciclos

C/ Pagés del Corro, 79

TARRAGONA

Voltadora Bicicletas

Plaça de San Carles 52
Sant Carles de la Ràpita
www.voltadora.cat

VALENCIA

Vuelta de Tuerca

Calle Ramón Asensio, 14
vuelatdt@gmail.com

Brompton Junction Valencia

Calle de Cirilo Amorós, 68
info@bromptonjunctionvlc.com

De Qué Bikes

Avda. Vicente Blasco Ibañez nº15 B
Misalta
www.dequebikes.es

Do you bike

Avda. del Puerto, 141

Biciutat

C/ Serpis, 32

Bicitaler Russafa

Carrer de Sevilla, 22

Cult Bike

Avda. General Avilés, 64

Rafael Abad

C/ Purísima, 5

Orange bikes

C/ Guillermo Sorolla, 1, bajo izquierda

Chebici

C/ Ibiza, 6

Todobici

C/ Serrería, 5

VALLADOLID

Recycling Valladolid

Paseo del Hospital Militar, 1
www.somosrecycling.es

VIGO

Ciclos Palacios

Av. de Manuel Lemos, 16
A Ramallosa

VITORIA

Green City Cycles

Av. de Zabalzana, 28 Izda

Lokoloka

C/ Badaia 1, bajo

Tandem Gasteiz

C/ Gorbea, 37

ZAMORA

La madreleña

C/ San Andrés, 19

ZARAGOZA

Recicleta

c/ Asalto 69
www.recicleta.com

La Ciclería

c/ Gavín 6



¿Quieres distribuir nuestra revista?

Si quieres que más ciclistas pasen por tu tienda, cafetería, restaurante o cualquier otro negocio *bikefriendly*... ¡escríbenos a contacto@ciclosfera.com!

Felicidad al cuadrado

Lejos de desaparecer, los tándems viven un momento dulce: son divertidos, bonitos y cada vez más populares. ¿Qué se siente al subirse a uno? Sólo lo sabe el que lo ha probado... y se lee este artículo.

Dani Cabezas



foto Bill Dickinson

Asociamos la imagen del tándem al amor o a la felicidad de pedalear en pareja

Hemos hecho un experimento: preguntar a un nutrido grupo de ciclistas urbanos de nuestro entorno quiénes se habían subido alguna vez en un tándem. La respuesta ha sido concluyente y desoladora: apenas uno de 20. ¿A qué se debe este desconocimiento, incluso por parte de gente habituada a pedalear a diario, de un vehículo que a la vez todos conocemos y tenemos tan presente?

Asociamos la imagen del tándem, de forma casi inevitable, al amor. A la felicidad de pedalear en pareja. A la diversión y perfecta simbiosis creada entre dos personas cuando, de la energía de ambas, emerge la posibilidad de desplazarse de un lugar a otro. Pero un tándem es mucho más: es, también, una manera diferente de entender la bicicleta, un invento prodigioso que, a la vista está, aún está por descubrir.

Donde caben dos...

Quizá convenga empezar definiendo qué es exactamente un tándem. Aunque habitualmente nos referimos a una bicicleta sobre la que pedalean dos personas, lo cierto es que el número de viajeros puede ser



cualquiera. Incluso cantidades que a priori resultan casi inimaginables: como ejemplo, ese tándem sobre el que se subieron 40 ciclistas en 1984, batiendo un récord mundial en la ciudad australiana de Queanbeyan.

La historia del tándem se remonta mucho más atrás. Casi desde que se empezaron a fabricar las primeras bicicletas hubo quien tuvo la idea de unir, literalmente, varias de ellas. Porque la manera en que se construyeron los primeros de ellos fue soldar dos bicicletas. Hoy, los tándems han mejorado enormemente manteniendo intacta la que es su principal ventaja, más allá de la posibilidad de pedalear en buena compañía: la eficiencia. Y es que un tándem ofrece, como es lógico, el doble de potencia de pedaleo, aunque, eso sí, con un leve incremento de las pérdidas por fricción en la transmisión.

Pero, ¿qué sensaciones experimenta uno al subirse sobre un tándem y comenzar a pedalear? “Lo mejor es compartir juntos una experiencia de lo más original”, cuenta Haritz Ferrando, miembro



foto Sascha Kohlmann

de ConBici y dueño de un tándem triple en el que lleva a sus dos hijos. Una máquina que, inevitablemente, les convierte en “el foco de atención de todo el mundo que te ve pasar”.

Una experiencia única

Las ventajas son, en opinión de Ferrando, infinitas. “El tándem nos ha permitido ampliar a toda la ciudad, Tarrasa, nuestra área de juego. Cualquier parque podía ser un destino nuevo a conocer y explorar. ¿Lo malo? Que si no hay ningún incentivo para los críos... me toca pedalear a mí solo”. Sobre la ausencia de este tipo de vehículos en las calles, lo tiene claro: “Estoy seguro de que si más familias conociesen estos tándems veríamos muchos en las calles. Porque es una experiencia única”.

Si no los vemos no será porque no haya sitio dónde encontrarlos. Cristóbal Greciano es el responsable de Bicicletas Tándem, tienda online y fisi-



foto Andrew Dennes

ca ubicada en la localidad madrileña de Galapagar. “Cada vez más gente conoce este tipo de bicicletas, en parte gracias a que negocios como el nuestro se han especializado en ellas. Aun así, en España seguimos muy por detrás de otros países como Francia, Alemania o Inglaterra”. Quizá sea, también, por el carácter “apasionado” de las parejas locales: “Cuando lo pruebas, te enganchas... o te peleas con la pareja”, bromea Greciano. Porque hay algo psicológico, un vínculo muy fuerte, en el hecho de pedalear con alguien. “Es una sensación especial”, añade Greciano, “porque cada pedalada depende de la del otro. Es una especie de baile, de comunión, incomparable a cualquier otra manera de moverse”.

“Cuando lo pruebas te enganchas... o te peleas con la pareja”, bromea un experto en el tema

Viajeros variados

En ese sentido, los clientes de Cristóbal responden a perfiles dispares. “Hemos vendido un tándem a parejas que quieren utilizarlo el día de su boda, y también a otras que lo quieren para hacer el fin de año más divertido. Pero no sólo se venden: también alquilamos muchos tándems para eventos de empresas, anuncios publicitarios o formación escolar”, cuenta, antes de recordarnos la importancia de este tipo de vehículos en materias como la inclusión de personas invidentes o con diversidad funcional.

Y... ¿cuánto cuesta un tándem? Aquí, como ocurre en el caso de las bicicletas, los hay para todos los gustos. “Tenemos desde los más normalitos, que cuestan a partir de 450 euros, hasta los que llegan a 9.000”. Y sí: se venden. En una tienda como la de Cristóbal, “unos 100 o 120 al año”, asegura. No está nada mal tratándose de un nicho tan especializado y con enormes posibilidades de crecimiento: quizá, sólo hace falta que más y más ciclistas experimenten lo que se siente sobre él... y se enamoren para siempre. ♡

CIUDADES FUTURAS

OBJETIVO 2030

La movilidad urbana se encuentra en pleno proceso de (necesaria) reinención. Analizamos algunos de los proyectos más revolucionarios que nos rodean e imaginamos cómo serán las ciudades en poco más de una década.

Dani Cabezas

El lema lo teníamos claro desde el día en que *Ciclosfera* nació, hace ya casi seis años: “más bicis, mejores ciudades”. Y, sin embargo, siempre supimos que mejorar las urbes en las que vivimos pasa, además de por una mayor presencia de bicicletas en las calles, por una reducción drástica del número de vehículos motorizados ocupando el espacio público. Y, desde luego, por la recuperación de ese mismo espacio público por parte de los peatones. Porque más allá de automovilistas, motoristas o ciclistas, absolutamente cualquier ciudadano tiene el derecho de hacer suya la ciudad... andando.

Un cambio profundo y urgente

“Si viniera un marciano y aterrizara en cualquier ciudad”, reflexiona Javier Crespo, de la tienda bilbaína Urban Bike, “seguro que se preguntaría qué son todas esas enormes estructuras de metal que ocupan el espacio donde deberían jugar los niños”. No le falta razón: nos hemos acostumbrado a la omnipresencia de coches, un vehículo de más de una tonelada que, además de pasar el 95% de su vida útil detenido, casi siempre lo hace en plena vía pública. Un invento que provoca 10.000 atropellos anuales sólo en las ciudades de España. Y una máquina de extremada eficacia a la hora de contaminar el aire que todos, seamos conductores o no, respiramos.

Varias ciudades del mundo parecen haber tomado buena nota: es urgente realizar un cambio profundo en la organización del espacio público para revertir la situación actual. Los ejemplos se suceden. De París,



foto BMW

De París a Barcelona, de Madrid a Oslo o Hamburgo, cada vez más voces reclaman un cambio de paradigma

donde se prohibirá la circulación a los coches diesel en 2020, a las superislas de Barcelona. De Oslo, donde a partir de 2019 se cerrará el centro al vehículo privado, a las Áreas de Prioridad Residencial de Madrid. Del Green Network de Hamburgo, proyecto que apuesta por potenciar el transporte público, las zonas verdes y el ciclismo urbano de cara a 2034, a la revolución de Pontevedra y su centro peatonalizado. Tras un siglo XX dominado por el coche, cada vez más voces del s.XXI reclamamos un cambio de paradigma para recuperar el terreno perdido.

Redistribución y mejora

“Desde Europa se están marcando unas directrices que señalan a la movilidad urbana como herramienta para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y combatir el cambio climático”, explica Jon Aguirre, del estudio de arquitectura y urbanismo Paisaje Transversal. “Eso supone que la presencia del automóvil en las ciudades tiene que reducirse, y que debe fomentarse el tránsito peatonal y otros modos de transporte más sostenibles, como la bicicleta o el transporte público y colectivo”.

En su opinión, “no se trata sólo de reducir y racionalizar la presencia del coche, sino de generar una redistribución y mejora del espacio público entre los distintos modos de movilidad. Actualmente, el espacio destinado al coche en nuestras ciudades ocupa el 70% del espacio público. Es necesario impulsar medidas de mejora ambiental y renaturalización



Oxford Street, será peatonal

urbana. Es urgente que las ciudades sean espacios más saludables y amables para sus habitantes”.

La importancia de la cercanía

Para Pilar Vega, especialista en urbanismo de Ecologistas en Acción, es obligatorio cambiar “el modelo de ordenación urbana”. En su opinión, “debemos crear cercanía entre el origen y destino de los viajes, de modo que podamos ir caminando o en bicicleta en nuestra vida diaria. Para lograrlo hay que gestionar la ciudad de otro modo, creando barrios donde podamos satisfacer todas las necesidades en un radio de unos 250 metros en torno a nuestra vivienda. Que los colegios se encuentren al alcance de los niños andando o en bicicleta, que la compra pueda hacerse cerca de casa, que vivamos rodeados de pequeños parques y plazas”, apunta.

Un camino, evidentemente, complejo. “Hay dos tipos de políticos”, asegura Pilar Vega, “los que quieren cambiar las cosas, pero que no resisten la presión de la crítica y la oposición, y los que no quieren cambiar nada. Para resolverlo debemos potenciar un cambio en la cultura de la movilidad, en el que se impliquen todos los ámbitos de la sociedad, la economía, la educación o los medios de comunicación”. ¿Qué papel juega el todopoderoso lobby del automóvil en esa resistencia al cambio? “En realidad”, desvela Vega, “el lobby del automóvil ha creado una vía de aparente sostenibilidad: los coches híbridos o eléctricos. Hacer que

“Debemos crear cercanía entre el origen y el destino de los viajes, creando trayectos cotidianos que hagamos caminando o en bicicleta”



Vancouver

todo siga avanzando pero que no cambie nada. ¿El objetivo? El de siempre, vender más y más coches, más allá de la tecnología que encierran en sus motores”.

La bici, protagonista

Pero con coches, por muy eléctricos que sean, no se cambiarán las cosas. Para Nacho Tomás, secretario técnico de la Red de Ciudades por la Bicicleta, los pedales han de jugar un papel fundamental en este cambio. “La bici es vital para dibujar un nuevo mapa de movilidad urbana”, apunta. “Nos permitirá reducir la contaminación atmosférica y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, reducir las emisiones de CO2 y otros gases contaminantes y avanzar en la consecución de los objetivos en la lucha contra el cambio climático. Al mismo tiempo, mejorará el ahorro y diversificará las fuentes energéticas en el transporte, con la consiguiente reducción de la dependencia energética del petróleo. Las ciudades del mañana están en camino, y la bicicleta será clave en ellas”.



Green Network (Hamburgo)

La fisonomía de esas ciudades futuras se debatirá en el próximo Foro Urbano Mundial, que tendrá lugar en la capital de Malasia, Kuala Lumpur, del 7 al 13 de febrero de 2018. Su lema será ‘Ciudades 2030, ciudades para todos’, y su objetivo, profundizar en una urbanización sostenible y pensada para las personas, ahondando en la cooperación entre las distintas urbes del mundo que desarrollan iniciativas en este sentido.

En España, la puesta en marcha de proyectos centrados en el peatón y el ciclista avanza a buen ritmo, aunque con importantes diferencias entre unas urbes y otras. Madrid, lastrada por un considerable retraso en sus políticas de movilidad sostenible, quiere ponerse al día con proyectos como el Plan A, que incluye intervenciones en arterias tan icónicas como la Gran Vía, donde peatones y bicicletas ganarán espacio en detrimento de los coches. En un panorama más general queda la sensación de que en el extranjero se es más “verde” y eficiente, pero conviene recordar que en nuestro país se han llevado a cabo actuaciones que han despertado elogios desde otros lugares del mundo.

“España ha sido el país con más Buenas Prácticas URBACT -programa europeo dirigido a impulsar el DUS en los municipios- de Europa”, recuerda Jon Aguirre. “Cabe destacar Pontevedra y la peatonalización de su centro, el trabajo que se realiza desde hace años en ciudades como Donostia y Vitoria-Gasteiz, los últimos logros de Valencia, el sistema de bicicleta pública de Sevilla, las Supermanzanas de Barcelona o las Áreas de Prioridad Residencial (APR) de Madrid. Además, hay otros muchos municipios que están haciendo cosas interesantes, como Zaragoza, Olot, Gavà, Torrelodones, Pinto, Málaga, Bilbao, Gijón... No hay tanto que envidiar, aunque sí muchísimo por hacer”.

En España se llevan a cabo actuaciones que despiertan elogios en otros lugares del mundo



OAKLEY: APUESTA TOTAL POR LA BICI

Oakley ya no es sólo la referencia en gafas de sol: la mítica marca amplía su línea de cascos, maillots y accesorios para satisfacer al ciclista más exigente en una colección que llega el próximo mes de febrero.

D. C. /R. V.



Cada vez son más las marcas, en todos los sectores, que se dan cuenta de que las ciudades y el mundo están cambiando a golpe de pedal. Las bicicletas reclaman un protagonismo cada vez mayor, y los ciclistas son vistos no sólo como un nicho de mercado, sino también como consumidores apasionados, muy exigentes y absolutamente informados.

La marca californiana Oakley lo sabe, y así se explica su decidida apuesta por el ciclismo desde hace años. Una apuesta que ahora se ve reforzada por el lanzamiento de su serie Oakley ARO y los kits de ciclismo Oakley JB, con los que quiere consolidar su posición como firma de referencia para los amantes de la bicicleta a través de una línea que llegará al mercado en febrero de 2018.

Tecnología y experiencia

“La historia de Oakley ha estado tradicionalmente ligada a la tecnología de nuestras lentes”, explica Pep Juncosa, responsable de marketing de la marca, “pero ya afianzados y convertidos en un referente mundial queríamos abrir esta nueva puerta”. Oakley, además, no es una recién llegada a este tipo de propuestas: Hace tiempo que venimos desarrollando cascos para, por ejemplo, el mundo de la nieve y el

snowboard”, recuerda Juncosa, “y en el sector textil tenemos una gran experiencia acumulada. Así que sabemos cómo hacer las cosas”.

Sin embargo, lo que es evidente es que el mundo de la bicicleta exige una atención especial. “El ciclismo urbano está creciendo de manera imparable”, apunta Juncosa, “y desde Oakley somos muy conscientes de ese fenómeno. En el ADN de la marca está presente el lograr que toda persona mejore su rendimiento, por lo que la tecnología inicialmente desarrollada a nivel profesional acaba pasando a la parte urbana y de lifestyle”.

Con aplausos

Por el momento, la recepción de los nuevos productos no ha podido ser más positiva, como hemos podido comprobar en primera persona en eventos como La Vuelta o el pasado Unibike. “Las expectativas son muy altas”, confirma Pep Juncosa. “Tuvimos la oportunidad de presentar esta nueva línea en Eurobike y Unibike y fue recibida con los brazos abiertos, tanto por clientes como por el consumidor final. La ventaja es que Oakley ya tiene un nombre en el mundo del ciclismo, pero también hay otras marcas que llevan mucho tiempo trabajando en este sector con productos muy competitivos”.





EL PODER DE LA GENTE

Surcamos Los Angeles junto a Erine Camille, la fundadora de Citynightshift: un grupo de ciclistas que organiza dos rodadas semanales por la ciudad.

¿Cómo te definirías en pocas palabras?

Tengo 26 años y soy madre, ciclista y trabajadora. Y estoy continuamente intentando hacer cosas positivas para la comunidad a través de Citynightshift.

¿Cuándo empezaste a rodar?

Me subí a una fixie en 2009, una Leader 725 Fixed Gear, aunque recientemente, por el Día de la Madre, me regalaron una Salsa para hacer cross country y le hago más caso a ella que a mi montura de piñón fijo.

¿Por qué una fixie?

Con 18 años me llevaron a dar mi primera vuelta en bicicleta por la ciudad. Pedaleamos desde North Hollywood hasta la playa de Santa Monica, e hicimos más de 70 kilómetros. Cuando me dijeron a dónde íbamos pregunté... "Vamos en coche, ¿verdad?". Aquello fue el principio de mi amor con la bici.

Y pronto te sumaste a un grupo...

Sí, con Elohssa... lo que viene a ser 'Asshole' (güilipollas) deletreado al revés. Me tomaron bajo su ala y me motivaron para introducirme en el mundo del piñón fijo. Me compré mi primera fixie... y hasta ahora.

¿Cuál es tu lugar favorito para rodar?

El distrito de Venice, aquí en Los Angeles. Crecí allí y tengo una relación muy especial con el barrio, e infinitad de recuerdos maravillosos.

¿Cuál es la bici de tus sueños?

Una Stinner... ¡me encantaría comprarme una algún día! Están fabricadas a mano en Santa Barbara, pero tendré que ahorrar bastante (risas).

Los Angeles: siempre imaginamos una ciudad atestada de coches...

Está mejorando hasta para los ciclistas más escépticos: cada vez hay más carriles bici, y nuevas leyes que nos van visibilizando. Al mismo tiempo, las rutas para el transporte público se están expandiendo.

¿Sales también a la carretera o a la montaña?

El ciclismo urbano es todo lo que conozco, así que rodar entre coches es lo más natural del mundo. Siempre encontré mucho más divertido hacerlo en grupo, y por eso fundé Citynightshift en 2015. Es perfecto para que la gente esté cómoda en la ciudad. Y al terminar, siempre vamos a comer.

Si visitamos Los Angeles, ¿qué lugar no debemos perdernos?

El lago Echo Park. Fue el primer sitio donde viví sola, y de noche iba a tomar cerveza con mis amigos frente al skyline de la ciudad.

Tomemos la última. ¿A qué bar nos llevas?

A The Gold Room, también cerca de Echo Park. Tenían una oferta especial de cerveza y chupito de tequila por 3 dólares... ¡vamos ahora mismo a comprobar si la oferta sigue en pie! ▶





SALVAVIDAS

Conocemos a Joe Niranonta, rider de Filadelfia (EE UU) y un tipo de lo más apasionado que ha hecho del BMX una auténtica religión.

¿Quién es Joe Niranonta?

Un tipo de 25 años con sangre tailandesa e irlandesa, una curiosa mezcla que debo agradecerle a mis padres. Vivo en Filadelfia, aunque paso mucho tiempo en Nueva York, donde grabo la mayoría de escenas de mis vídeos.

¿Qué situación vive el BMX en tu ciudad?

La escena del BMX en Filadelfia es genial, una ciudad increíble para los riders. Tanto, que animo a todo el mundo a venir y disfrutarla a pedales. Hay muchísimos sitios para hacer BMX, parques de skate y rutas ciclistas.

¿Cuánto tiempo dedicas a la bici?

Trabajo mucho, entre 40 y 50 horas a la semana, así que reservo los fines de semana para montar.

¿Por qué empezaste a montar?

Por mi padre: básicamente, seguí sus pasos. A los 8 empecé a subirme a la bicicleta y, con diez ya saltaba todos los días el puente junto a mi casa.

¿Qué es lo que más disfrutas del BMX?

La sensación de libertad, y toda la comunidad que se genera alrededor de este deporte. He podido conocer a gente de todo el mundo gracias a él, y tengo amigos que viven a miles de kilómetros de distancia con los que he grabado vídeos en mis viajes. Todo esa libertad me la ha dado el BMX, y mucho más, ayudándome a superar situaciones muy difíciles y alejándome de muchos problemas. El BMX ha salvado mi vida.

¿Usas la bici como medio de transporte habitual?

No, porque trabajo lejos y tengo que conducir un camión hasta Nueva Jersey. Pero, cuando no estoy trabajando, voy a todos lados en bicicleta. No tengo que pagar por aparcar, no sufro las consecuencias del tráfico, no dependo de nadie... Todo son ventajas.

Más de 11.000 personas te siguen en Instagram. ¿Qué les das?

Instagram es alucinante... Es increíble que, por ejemplo, nos hayamos conocido ahí. Gracias a Instagram personas de cualquier lugar del mundo pueden conectarse de manera rápida y sencilla. ¿Qué le doy a la gente? Entre otras cosas, no paro de viajar para grabar vídeos de BMX con mis propios seguidores.

En varias fotos sales con una camiseta del Barça. ¿Te gusta el fútbol?

Bueno... ¡es que tiene mi apellido impreso en la espalda, así que me la tengo que poner mucho! Me la compré en un viaje a Barcelona, el pasado verano. Me encanta el material con el que está hecha, que me permite moverme con libertad y combatir muy bien el sudor.

Háblanos de tu bicicleta.

Me la personalizó la marca Kink BMX, una de mis firmas preferidas. Pero no es sólo especial por estar hecha expresamente para mí, sino sobre todo porque me ha llevado a lugares increíbles y, gracias a ella, he conocido a gente maravillosa. Esto es sólo el principio: el BMX cambió mi vida, y voy a seguir montando esta bici hasta que me muera. ▶





PASIÓN NÓRDICA

Desde Malmö, una de las ciudades en auge de la idílica Suecia, Micke Lindhe nos habla de su amor por el diseño, el skateboard y las bicicletas.

¿Quién eres y a qué te dedicas?

Soy padre de dos niños y una niña. Tengo 52 años y vivo en Malmö, Suecia. Acabo de dejar mi trabajo como técnico informático, porque quiero darle un giro y un nuevo sentido a mi vida. Mi trabajo siempre ha estado relacionado con el diseño gráfico y el marketing, pero... ¡aún no sé qué quiero ser se mayor! (risas).

¿Sí tienes claro que las bicis son parte esencial de tu vida. ¿Por qué?

Siempre he tenido una relación muy estrecha con ellas, aunque mi historia está más ligada al vert skateboarding (monopatín de rampa). Pero, en 2010, tuve un accidente serio patinando y me dañé la rodilla, por lo que tuve que dejar de patinar y esquiar, centrándome casi en exclusiva en las bicis.

En Instagram apareces con infinidad de bicicletas. ¿Cuántas tienes? ¿Cuál es tu favorita?

Parece que tengo muchas, pero hay truco: con mi amigo Timothy Avery restauramos y customizamos bicis, por lo que muchas de las que aparecen en las fotos son de nuestros clientes. En todo caso... Tengo diez bicicletas más, cada una con un propósito distinto. No tengo una favorita: las uso todas y, si no las uso, las vendo. ¡Las bicis están hechas para ser rodadas! Lo que sí puedo decirte es que prefiero los cuadros de acero: el aluminio y el carbono nunca durarán lo que una buena bicicleta de acero.

¿Tu lugar predilecto para rodar?

Mi hogar, Malmö, es ventoso y algo frío durante muchos meses, pero también está rodeado de una naturaleza espectacular y es la mejor ciudad de Suecia para ir en bicicleta. Ten en cuenta que sólo nos separa un puente de Copenhague, el paraíso de los ciclistas, pero este invierno optaré por marcharme a pedalear a Palma de Mallorca, donde creció mi hija.

Somos observadores, y no hemos evitado ver que tienes varios tatusajes ciclistas.

¡Sí, cuatro. Uno es un autorretrato pedaleando una bicicleta alta, de época, aunque es un poco especial: como soy yo mismo en el año 3000 me represento como un esqueleto. Otros dos son un homenaje a Campagnolo, y el cuarto es un plato de Paul Component. No puedo negarlo... soy un auténtico nerd de las bicicletas.

Cuando pensamos en Suecia imaginamos un lugar idílico, de una altísima calidad de vida. ¿Cómo veis vosotros España?

¡Igual que vosotros Suecia! Muchos suecos se mudan a España porque es agradable y fácil vivir allí. Amamos vuestra hospitalidad, que es lo opuesto a lo que somos en Suecia. Y, claro, adoramos vuestro clima. Cada vez más jubilados se van a vivir a España, lo que se ha convertido en un auténtico problema para las autoridades suecas a la hora de recaudar impuestos. ▶



DONDE TODO EMPIEZA

La ciudad donde todo comienza: ese es el optimista lema de Kiev, capital de Ucrania, una ancestral urbe donde las bicicletas, poco a poco, se abren paso.

Kirill Skrypelev
Foto: Elena Penkova





Foto: María Savenko

Kiev nació a principios de la Edad Media, sus primeros edificios se construyeron en los puntos más altos. Casi todo es cuesta arriba o cuesta abajo

Es una de las ciudades más antiguas de Europa y, por tanto, un lugar reboante de historia y encanto. El centro de Kiev comenzó a formarse a principios de la Edad Media, hace más de 1.500 años, construyéndose sus primeros edificios en los puntos más altos. Por eso la ciudad tiene una cantidad casi inabarcable de colinas: todo es cuesta arriba o cuesta abajo, lo que provoca que, cuando tienes varias opciones para llegar de un punto a otro, a menudo escoges la ruta más larga con el objetivo de evitar subidas extremas.

¿Infraestructura ciclista? Esto... ¿perdón? No, en Kiev no hay prácticamente nada de infraestructura ciclista. Aunque quizá es cuestión de tiempo que la cosa cambie. Vitali Klichkó, ex campeón de boxeo en la categoría de peso pesado, es el actual alcalde y ha apostado públicamente por la construcción de caminos para los ciclistas. De hecho, Klitschko monta habitualmente en bicicleta y ha apoyado en público a los colectivos que abogan por cambiar la situación. El primer paso en esa dirección ha llegado este mismo año: un carril bici de 22 kilómetros que discurre desde el extrarradio de la ciudad hasta el centro. Y sí, es errático y su diseño es más que cuestionable, pero... es eso: un primer paso, y por algo había que empezar.

Apostamos por el ciclismo urbano.
Somos **tienda, taller y restauradores.**

abrilbike.com
C/ Sardanya 209 bis,
08013 BCN

Todo para el ciclista urbano y mucho más...
C/ Músico Granados 2
MELILLA

www.ecomondiga.com

ZIKLOTEKA

Un centro de documentación especializado en movilidad ciclista

Buscador online, con referencias en soporte escrito, gráfico y audiovisual

Documentación técnica, científica y divulgativa

Disponibilidad para consultas, acceso directo o presencial

943 43 35 25 - zikloka@donostia.eus - cr@lissimms.euzkizikloka

MINER

minerbicisurbanas

Ronda 7 | Donostia | 943 271 050

-1926-
José Luis Miner

SantaCleta

Distribuidores de bicis de carga

BABBOE

Fray Diego de Cádiz, 24
41003, Sevilla
www.santacleta.com
955 29 42 84

Vuelta de Tuerca

VUELTA DE TUERCA
BIKE SHOP

BROMPTON
JUNCTION

Cirilo Amorós 6B 46004 Valencia
info@bromptonjunctionvlc.com

Bikes & City

ALICANTE
BENTA BUY ST. 2014

www.bikesandcity.com

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

c/ Bailén, 2 Bilbao
www.urban-bike.es

URBAN BIKE



UN VELÓDROMO HISTÓRICO... Y AGRIETADO

El hecho de que las infraestructuras ciclistas de Kiev brillen por su ausencia no significa que el ciclismo no sea un deporte popular. De hecho, la ciudad presume de uno de los velódromos más antiguos y emblemáticos de toda Europa. Construido en 1913, ha sido reformado en infinidad de ocasiones, la última en 2017. ¿El resultado? Un despropósito: a final de la temporada los expertos han observado enormes grietas en la superficie, y nadie sabe si el velódromo sobrevivirá a las temperaturas extremas del invierno.

El resultado es que aquel ciudadano de Kiev ('kievitas', nos llaman) que quiera optar por usar la bicicleta como medio de transporte tiene dos opciones: calzada o acera. Y los datos muestran, claramente, que la gran mayoría no duda al elegir la segunda. Dos de cada tres ciclistas aseguran que compartir asfalto con los vehículos a motor les produce terror, lo que deriva en un inevitable conflicto con los peatones.

Dificultad y diversión

Pero que nadie se lleve a engaño: pedalear por las calles de Kiev es divertido. Muy divertido. Porque en ella abundan los atascos entre los que serpentear en carreteras de cuatro carriles, la posibilidad de emprender evocadores paseos nocturnos y, para los gourmets, los caminos empedrados por doquier. Cuando se trata de esclarecer quién es el ciclista más osado de la ciudad, se celebra el Street King, una carrera callejera que suelen ganar ciclomensajeros, generalmente de la empresa UUA Bike Couriers, pioneros en el oficio de entregar paquetería en bicicleta. Desde luego, saben lo que hacen.

Entre esos mensajeros tenemos hasta una auténtica leyenda: Roman, más conocido como Romp. Un monstruo que lleva años haciendo más de 100 kilómetros al día, y cuyas cuentas en Strava e Instagram (@rompuu) provocan admiración y respeto más allá de las fronteras de Ucrania. Romp fue el creador de una moda bautizada como Kievstyle, que consiste básicamente en comprar una bicicleta de piñón fijo que te quede pequeña, y circular con una tija muy alta.

recicleta
Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS
ORBEA DAHON
Gudereit SURLY
KLICKfix ORTLIEB
vsf fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com

espaibici
movilidad humana

BRONKHORST
BROMPTON
BROOKS
LEZYNE
C/ Bruc, 63 > 08009 Barcelona
Tel: 93 532 3 1 4 3 > e-mail: botga@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

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!

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 C/ Fuente del Berro 9 Tel: 91 309 32 59	MÓSTOLES C/ Fragua 2 Tel: 91 614 09 10
LAS ROZAS C/ Dublin 35C Pol. Europolis Tel: 91 634 17 88	ALCALÁ DE HENARES Ronda 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
SMART TRANSPORT

Vive 24 horas con la bici de tus sueños

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

+34 911 138 019

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



Kiev, en cifras

Población: 2.907.684 habitantes. 82% ucranianos, 13% rusos, 5% otros. 46,7% de hombres, 53,3% de mujeres.

Superficie: 839 km²

Idioma: Ucraniano (23%), ruso (52%), resto (24%).

Clima: Continental húmedo. Inviernos con temperaturas medias de - 4,6 a -1,1°C. Veranos, de 13,8 a 24,8°C

Alcalde: Vitali Klichó. (Alianza Democrática Ucraniana para la Reforma)

Transporte: Destaca el metro de Kiev, en el que viajan cada día más de 1,38 millones de pasajeros.

Hacia la montaña

Pero, como ocurrió en muchos otros lugares del mundo, llegó un momento, en torno a 2015, en el que la fiebre fixie comenzó a desvanecerse. Pero aquello no fue sino el nacimiento de una nueva subcultura ciclista, la ATCX (siglas de Alco Team Cyclo Cross). Todo comenzó con un pequeño grupo de amigos que se iban de excursión, pedaleando, cada fin de semana al bosque. A partir de ahí se fue creando una inmensa comunidad, casi una familia, que hoy en día reúne a infinidad de ciclistas de diferentes ciudades e incluso países.

No sólo se trata de pasear por la naturaleza. ATCX organiza una serie de carreras como la Mystic Mountain, que se celebra en uno de los lugares más mágicos de todo el país, la llamada Montaña Calva, emplazamiento tradicional de las reuniones de brujas. Una competición amateur que, en la medida de lo posible, se procura mantener casi en secreto para que no atraiga a grandes masas (así que, por favor, no se lo digáis a demasiada gente). Porque lo importante, aunque se compita, es pasarlo de miedo.

Ucrania tiene fama de ser un lugar en el que el alcohol corre con facilidad, algo que se refleja también en la cultura ciclista. La semana antes de Nochevieja se celebra una singular carrera llamada 'Beber o morir', y cuyo objetivo es tan sencillo como su propino nombre indica: beber todo lo puedas y ser capaz de mantenerte sobre la bicicleta. Los participantes ganan puntos bebiendo y completando una serie de retos, por lo que más que una carrera se trata de una gran fiesta etílica.

Y ya que hablamos de alcohol... ¿qué tal un paseo por un lugar legendario? Черный капитан (El Capitán Negro) fue durante años, y en época de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), el establecimiento con la bebida más barata de la ciudad. Y así sigue siendo. No hace mucho tiempo, el lugar sólo lo frecuentaban alcohólicos tristes, pero de un tiempo a esta parte se ha convertido en un lugar enormemente popular entre los jóvenes y una visita obligada para cualquier turista. Donde fueres, haz lo que vieres. ¡Otra ronda! ♡

TALLER EL BON PEDAL

Reparamos todo tipo de bicicletas

Corte de radios a medida

Segunda mano

Av. Roma nº115 . Barcelona
www.tailleibonpedal.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

Merida, Dahon

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

Para el ciclista urbano y cicloturista

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



CIUDAD DE LUZ

Personas que esperan, consultan su móvil o ríen en torno a una mesa. Charcos que reflejan los grises edificios urbanos. Y, claro, bicicletas. Con unos pocos mimbres de la realidad cotidiana construye su obra el holandés Richard van Mensvoort.

Rafa Vidiella

A priori, hay pocos lugares más distintos que la mediterránea y soleada Valencia y Megen, en los Países Bajos. La ciudad española es famosa por el mar, bullicio y gastronomía. ¿Megen? Es un pequeño y tranquilo pueblo de menos de dos mil habitantes, junto al río Mosa, de la que incluso cuesta encontrar información en Internet.

Y, sin embargo, hay una bonita conexión entre ambos. En Valencia nació hace más de siglo y medio Joaquín Sorolla, uno de los grandes pintores españoles. Y en Megen nació y vive su gran admirador Richard van Mensvoort, padre de dos hijos (gemelos) y autor de una más que interesante obra donde la luz y el día a día, como en Sorolla, son protagonistas.



Con los ojos

“Yo pinto siempre con los ojos”, dijo en su momento Sorolla. En su caso, ojos llenos de Mediterráneo, amarillos y naranjas, mientras que los de van Mensvoort están más acostumbrados a cruzarse... con bicicletas. “En Holanda todo el mundo tiene una”, cuenta el pintor, “porque es mucho más fácil moverse con ellas que sobre un coche. Como me gusta reflejar la ajetreada vida de las ciudades, mostrar a alguien pedaleando en, por ejemplo, Amsterdam, propicia cuadros muy vivos y holandeses”.

Nacido en 1972, a Van Mensvoort siempre le interesó el arte. La gente, los animales... “Desde niño dibujaba cualquier cosa que llamara mi atención”, asegura, “y estudié Publicidad e Imagen para seguir en contacto con la creación visual. Pero me cansé de ese negocio, viajé por el mundo y, entre Malasia y Australia, sentí que la pintura me estaba llamando”.

Gente esperando o mirando su teléfono móvil, tomando algo en una alegre terraza... Realistas, pero casi siempre alegres y bellos, los momentos de Van Mensvoort reflejan instantes pasajeros, volátiles, que se desarrollan a nuestro alrededor. Aunque cita entre sus pintores favoritos a John Singer Sargent, en sus cuadros es más reconocible la huella de Isaac Israels, Edward Hopper o, sobre todo, Joaquín Sorolla. “Bebo de su trabajo”, reconoce entusiasmado, “porque era un auténtico maestro”.

“Bebo de Joaquín Sorolla”, dice Van Mensvoort, “porque era un maestro”



qué grande ser
ciclista®

www.quegrandeserciclista.com



“Mientras paseo con mi bici me paro a hacer fotos, que a veces sirven de inspiración para futuros cuadros”

Aire fresco

¿Y las bicis? “Me gustan porque pedalear implica respirar aire fresco, aclarar la mente y ver lo que me rodea. Muchas veces, mientras monto, me detengo para hacer fotos que después me inspirarán futuros cuadros”. Un uso, desde luego, más lúdico y recreativo que deportivo o viajero. “Trabajo en casa y me encanta mi ciudad, así que nunca hago grandes excursiones ciclistas. La cojo por diversión, y tengo una Gazelle muy normal, la más básica que había”.

No se compromete demasiado si le preguntamos por sus gustos musicales o cinematográficos (“escucho algo de rock, jazz o música clásica, según mi estado de ánimo o lo que esté pintando”), y apenas se atreve a aconsejar a los jóvenes pintores “que pinten mucho, simplemente. Y, en el camino, que intenten encontrar y crear su propio estilo”. Se entusiasma más, en cambio, al pensar en sus próximas vacaciones: “Me encanta viajar con mi familia en nuestra caravana Volkswagen, y conducir hasta Francia, Italia o España. Amo los Pirineos y, por supuesto, Valencia, al igual que las alucinantes Nueva York y París”. ♡



MAGIC PUMP



CYCLING SOLUTIONS

ELTIN.NET





1. Casco Eclipse

Extremadamente ligero gracias a su fabricación en policarbonato, este modelo de Nutcase cuenta con sistema de cierre magnético para un ajuste sencillo, diez ventilaciones, visera desmontable, almohadilla para proteger la barbilla y un ajuste trasero milimétrico. El casco perfecto para la ciudad.

www.vicsportsafers.es/distribuidores/nutcase
www.nutcasehelmets.com
 PVP: 90€

2. Kokua LikeaBike Jumper.

La bici que todos querríamos tener si volviéramos a ser niños. Una estabilidad imbatible, tija de sillín para dos alturas, tope de giro en el manillar, amortiguador ajustable según peso, protector de neopreno para la potencia y posibilidad de freno. Todo, con un diseño sencillamente irresistible.

www.vicsportsafers.es/distribuidores/kokua
www.kokuabikesusa.com
 PVP: 199€



3. Soporte para botella de vino.

Una manera original -y muy ciclista- de presentar la botella de vino en la mesa o simplemente almacenarla. Que se note que, además de aficionado al ciclismo, eres amante de las cosas buenas de la vida.

www.bicyclegifts.com
 PVP: 18,50€

4. Cinturón de cámaras recicladas.

Mission Bicycle lanza este práctico y elegante cinturón fabricado con cámaras de bicicleta recicladas. Disponible en cuatro tallas, fabricado en Seattle (EEUU) y a un precio más que razonable para un artículo exclusivo.... y diferente.

www.missionbicycle.com
 PVP: 35€



5. Bicicleta en miniatura.

La empresa británica Target Velo se dedica a elaborar pequeñas obras de arte relacionadas con el mundo de la bicicleta. Entre otras, este modelo clásico de carretera a escala, disponible en cinco colores distintos, y para el que han mimado hasta el último detalle

www.targetvelo.com
 PVP: 29€

6. Nevera portátil

Una pequeña bolsa pensada para mantener tus bebidas refrigeradas en tus excursiones de fin de semana... o cuando tú quieras. Y por supuesto, con un diseño de clara inspiración ciclista.

www.dotcomgiftshop.com
 PVP: 4,50€



7. Clips ciclistas.

El orden es importante. Con estos clips de la web inglesa Cycle Milles podrás mantener cada papel en su sitio de una manera colorida y original.

www.cyclemiles.co.uk
 PVP: 4€



8. Estuche.

Otro artículo de papelería diseñado desde la óptica ciclista. Este estuche está fabricado en algodón y forrado con un paño color azul mate, y viene firmado por la empresa canadiense LanTasTicStuFF.

www.etsy.com/es/shop/LanTasTicStuFF
 PVP: 4,40€



9. BMXie

La bici de BMX soñada por el hijo de cualquier amante de este deporte. Ligera, con sillín ajustable sin herramientas y reposapiés que se puede poner o quitar según la destreza del piloto. Sin duda, una de las bicis infantiles más cool del universo.

www.ossby.com
 PVP: 84,99 €.

10. Camiseta de MTB

Para todos los amantes del ciclismo de montaña, la web de camisetas Spreadshirt lanza este modelo protagonizado por un manillar de MTB y disponible en infinidad de colores. Pura pasión en tu piel.

www.spreadshirt.es
 PVP: 29€



11. S-Wallet

Fabricada del mismo material que las zapatillas S-Works de Specialized, esta cartera es cómoda, flexible y resistente. Posee tres bolsillos para llevar todo lo necesario y un diseño elegante y compacto.

www.specialized.com/es
 PVP: 35 €.



12. El libro de la bicicleta.

La prestigiosa editorial DK, famosa por sus libros ilustrados, acaba de publicar *El libro de la bicicleta*, la historia visual definitiva. Un ejemplar de gran formato y muy ambicioso, que combina una profunda y detallada información sobre la evolución de la bicicleta a lo largo de las décadas con una presentación muy atractiva.



www.dkespanol.com
PVP: 23,90€



13. Bordo Alarm 600A

La alemana Abus presenta el primer antirrobo plegable con alarma. En caso de que un amigo de lo ajeno intente forzarlo, el sonido (a un volumen similar al de un martillo neumático) se lo pondrá muy, pero que muy difícil. En caso de una falsa alarma, el sonido desaparece tras 60 segundos. En caso contrario, la alarma estará sonando hasta que finalicen los movimientos en el cuerpo del antirrobo.

www.abus.com/es
PVP: 139,95€

14. Correpijlos Kazam Mini

El juguete perfecto para cualquier bebé activo que está en pleno desarrollo motor. Diseñado con tres ruedas y un cuadro curvado con acabado de pintura metalizada que lo hace irresistible. Recomendado para niños de 12 meses en adelante y disponible en rosa, azul y blanco.



www.kazambikes.es
PVP: 75€

15. WeeRide Buggy Go Trailer

Un tráiler biplaza que es, en realidad, un accesorio 3 en 1, dado que puede usarse como remolque de bici, carrito de paseo y jogger. Con acabados de alta calidad y grandes bolsillos de carga. Ligero y muy fácil de instalar.

www.weeridespain.com
PVP: 385 €



16. Póster leyendas del ciclismo

De Anquetil a Induráin. De Pantani a Ullrich, pasando por Eddy Merckx, Bahamontes, Jalabert... 54 de los más grandes ciclistas profesionales de todos los tiempos se dan cita en este simpático póster en tamaño A2. Envío gratuito.

www.wiggle.co.uk
PVP: 52,50 €.



17. Gripster .

A veces, las ideas más sencillas son las mejores. Este accesorio de plástico es perfecto para adosar al manillar y apoyar la bicicleta en cualquier pared de tu casa sin miedo a que se manche. Disponible en todos los colores que puedas imaginar.

www.bycyclogical.com
PVP: 10€



18. Casco Specialized Centro Led

La reputada marca californiana lanza este completísimo casco. Máxima ventilación y protección, iluminación integrada para incrementar la seguridad, tanto de día como de noche y un confort inigualable.

www.specialized.com/es
PVP: 57€

19. Chaqueta Mova

Más que de una prenda de vestir hablamos de toda una filosofía de vida y un suceso cultural: las Mova, hechas en Colombia, son todo un fenómeno en Internet, y pueden verse en todas partes del mundo. La marca acaba de sacar una nueva campaña en Kickstarter, que nos permite obtener su último modelo, más ligero y resistente al agua, a un precio fabuloso.

www.movacycling.com
PVP: 83€



20. Gafas Spark Photocromatic

Puente antideslizante y ajustable, patillas especiales para hacer deporte, protección total contra los rayos UV... Eltin lanza sus nuevas gafas, perfectas para pedalear en cualquier circunstancia.

www.eltin.net
PVP: 49,95€

19. Llave multiusos

La solución a (casi) cualquier imprevisto, al alcance de la mano: esta llave multiusos incluye 16 funciones, entre las que se incluyen tres tipos de destornillador, siete llaves Allen, abridor, troncha-cadenas... Poco más de 150 gramos, un diseño atractivo y 16 herramientas para seguir rodando.

www.eltin.net
PVP: 22,15€



21. Maleta ciclista.

La empresa española qué grande ser ciclista propone una solución perfecta para cualquier viaje en bicicleta: una maleta para la que se ha pensado hasta el último detalle.

www.eltin.net
PVP: 86€



‘Trabajadora de granja colectiva en bicicleta’ (Alexander Deineka, 1935)

Hubo vida detrás del telón de acero. Alexander Aleksándrovich Deineka trató de inmortalizarla en toda su obra, pero pocas veces estuvo tan acertado como en este cuadro clave del Realismo Socialista. La escena, como la propia Unión Soviética, encierra todo un universo. En el vestido rojo adivinamos la sangre de los caídos, el color de la revolución. El blanco de las zapatillas representa la pureza y presunta higiene moral de una época. La ciclista es fuerte, abnegada, robusta: la camarada perfecta. Y, a su alrededor, el inabarcable campo. Que espera ser aprovechado por la maquinaria soviética. Y que, mientras tanto, nos regala saludables pedaladas hasta llegar a la fábrica.

por Rafa Vidiella

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 60+ vatios-hora de capacidad, fácilmente extraíble para poder cargarla donde desees.

IBIZA

BLACK EDITION

Fácil de recordar, difícil de olvidar.



Bicicleta eléctrica plegable Ibiza Black Edition.
Edición limitada 99 uds.

LITTUM KAOS
www.littiumbykaos.com