

Ciclosfera



100
páginas

más bicis, mejores ciudades

Animal urbano

Álvaro Castagnet

Las marcas hablan
Diálogos Ciclosfera

30 días en bici
En abril, bicis mil



SUMARIO

#24/ Primavera 2018



MOTERRA SE

LA ELÉCTRICA MENOS CORRIENTE.

Las ventajas de una doble y la potencia de una eléctrica. Nuevas Moterra y Moterra SE, 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 si... moterra.cannondale.com



cannondale



56 MUNDOBICI



78 BICIUDAD



16

HÉROES



74

UNO DE LOS NUESTROS

02

Quiénes somos
Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

11

Contrarreloj

12

Rincones

14

Clic-cistas

20

Maravillas

22

Retrovisor

28

Momentos

46

e-momentos

54

Dónde encontramos

68

Sin prisa

86

Ilustrados

92

Bazar

96

Ultimátum



MARCELO DONADUSSI

Marcelo es especialista en retratar espacios. Formado en la Universidad Pontificia Católica de Río Grande del Sur (PUCRS), ha trabajado para revistas como *Casa Color*, *Casa y Cía* o *Visual Design*, así como para varios libros de arquitectura. En este número protagoniza nuestra sección *Rincones*.



SAMIR AWAD

Samir se dedica a la planificación del transporte y ese bagaje se lo lleva cuando viaja: no puede evitar ir pendiente de cómo es la movilidad de los lugares que visita. Es socio en Hécate Ingeniería y profesor en la Universidad Europea de Madrid.



FRANCISCO AYALA

Es el jefe de Archivo y Documentación del diario *ABC*. Y ha sido una pieza clave para dar con las imágenes que ilustran nuestro *Retrosvisor* de este número, que dedicamos al papel que jugó la bicicleta durante la Guerra Civil española.



JOSÉ ANTONIO MEOQUI

Es licenciado en Ciencias Químicas, profesor de Ciencias Ambientales, desarrollador proyectos educativos medioambientales y jubilado. Es precisamente en esta etapa de su vida cuando se ha centrado en promover la movilidad sostenible. Junto a Carlos Pérez Olozaga, es el responsable del artículo de este número dedicado a la calidad del aire. ¡No te lo pierdas!



ROSA LORCA

Nació en Murcia, pero parte de su corazón aún sigue caminando por Marruecos, donde residió en su vida universitaria. Es periodista especializada en mundo árabe e islámico contemporáneo. Desde que tiene uso de razón se ha interesado por esta área geográfica, empezando por el idioma y terminando por la política y la sociedad. Inquieta, curiosa, nunca se cansa de viajar.



CARLOS PÉREZ OLOZAGA

Es miembro de la Asociación ciclista Kalapie, químico de formación y jubilado. Su actividad laboral ha estado siempre relacionada con la gestión medioambiental y la prevención de riesgos laborales. Desde hace tres años dirige, junto a Josean Meoqui, un taller de Medio Ambiente con el objetivo de sensibilizar en materia de medio ambiente y cambio climático.



foto: Huub Zeeman

De la mano

Son muchos años oyendo a los políticos promesas sobre movilidad sostenible que, a menudo, quedan en papel mojado. En campaña electoral, la bicicleta es un arma para conseguir votos: transmite cercanía, compromiso con el medio ambiente e interés por la ciudadanía. Pero luego en el poder muchos olvidan ese compromiso, dejando a los ciudadanos huérfanos de apuestas claras por ciudades más amables.

Pero, a veces, las cosas parecen estar cambiando. Este número hablamos de Valencia, donde tras mucho derroche se está tomando la delantera con políticas enfocadas a estimular el ciclismo urbano. València Ciutat Amable es una magnífica apuesta, como lo es 30 días en bici, un valiente y abnegado esfuerzo que trata, también, de calar entre la ciudadanía para llegar hasta la política. Madrid acomete una emblemática reforma para transformar la Gran Vía. Y cosas parecidas suceden en Barcelona, Vitoria, Pontevedra, Sevilla...

Son pocas las ciudades que quieren quedarse atrás en movilidad sostenible. Y es que, más allá del cainita debate sobre si son o no convenientes las infraestructuras segregadas, ha llegado la hora de ir de la mano. De todos depende cambiar una movilidad obsoleta. Los políticos. Los ciudadanos con nuestros actos y votos. Y, por qué no, también las marcas de bicis. La bicicleta está llamada a recuperar su papel protagonista. Ayudémosla entre todos porque, a la postre, todos saldremos ganando.



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:** Rosa Lorca, Samir Awad, Carlos Pérez Olozaga, José Antonio Meoqui, Max Boraita, Gonzalo Garzón, Marcelo Donadussi. **Fotos:** Juan J. Pestaña, Niccolò Guasti, Marcelo Donadussi, László Moholy-Nagy, Osterworld+Schmidt, Diario ABC, Bicyclown, 30 Días en Bici, Camelia TWU, Mark Groeneveld, Damian Bakarcic, Huub Zeeman, Doron Derek Laor, Joiseyshowaa, Christopher Jackson. **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





EL GUSTÓMETRO

Estas son las fotos que más han triunfado durante los últimos tres meses en Facebook e Instagram. ¿Cuál es tu preferida?



3.072



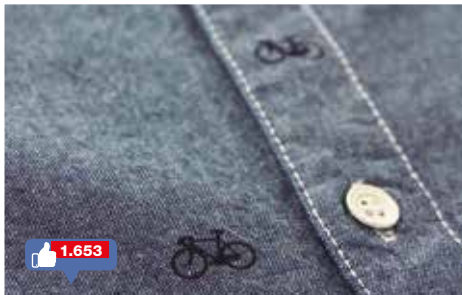
2.940



2.072



2.062



1.653



1.612



1.201



1.354



SANTAFIXIE RAVAL

PIÑÓN FIJO
SINGLE SPEED

2 MARCHAS
Y FRENO
CONTRAPEDAL



Tienda online de bicicletas,
componentes y accesorios

SANTAFIXIE.COM
T. 911 982 460



A debate

SOBRE TU BICI



● Y tú, ¿qué sientes sobre una bicicleta?

Una pregunta abierta... y llena de posibles respuestas.

- *"Sensación de libertad, la brisa, el sol, el viento en mi cara... Me produce alegría y una inmensa paz"* (Katalina Alayon)
- *"Libertad: olvido los problemas y me calma los nervios"* (Beatriz Sese)
- *"Placer y libertad. Contacto con la naturaleza. Tiempo para hablar con Dios"* (Pedro Massari)
- *"Aún no existe la palabra para definir lo que siento"* (Miguel Ángel López)
- *"Placeres y sensaciones que muy pocos entienden"* (José Simón)

DE PENA



● Daniel Bisogno enciende las redes

El mexicano Daniel Bisogno indignó a los ciclistas al decir, en TV, que "debería haber un permiso para atropellar ciclistas si traes prisa".

- *"En algunos países aun creen que ir en bici es de pobres, y que los pobres no merecen su respeto"* (Ke Pa Álvarez)
- *"No veo porque tanto alboroto por el comentario de un troglodita que cuenta chismes"* (Miguel Sakaguchi)
- *"Estos personajes son ignorantes y llevan años en televisión. Un aplauso a quienes se están atreviendo a conquistar las calles de Ciudad de México en bici"* (Esmeralda Elizalde)
- *"No es la primera que hace la televisión mexicana. Lamentablemente, muchos toman como ejemplo esta forma de pensar"* (Eduardo García)
- *"La última vez que este pelamangos se subió a una bici aún no había aparecido el euro"* (Sergio Álvarez)

DE FIESTA



● A vueltas con las 'bicibirras'

Madrid quiere prohibir las 'bicibirras'. Así lo ven nuestros lectores:

- *"Horterada made in Spain. Conociendo a la gente, cualquiera, con una copa de más, se cae y se lía. Y ralentizan el tráfico. Que las prohiban"* (Carmen Osuna)
- *"Me gustan birras y bicis. Pero en Barcelona duraron dos días. Para turistas que creen que pueden hacer lo que les dé la gana"* (Sebastián Enríquez)
- *"Desprecio el alcohol y los borrachines que no deben ensuciar la imagen de los ciclistas"* (Leonardo Corona)
- *"Fomentar la bici, sí. Estos engendros estorban"* (Gerardo Facal)
- *"Que las prohiban. El mal gusto debería estar perseguido, porque teóricamente el consumo de alcohol en la vía pública ya lo está"* (Vicent Massó)

RIDE YOUR
WORKOUT

CUANDO TENGAS UNA SESIÓN DE CARDIO EN MENTE, LA BICI DEBERÍA SER TU PRIMERA OPCIÓN. EN NUESTRA SÚPER LIGERA ROADLITE CF HEMOS APLICADO TODA LA TECNOLOGÍA DE NUESTRAS PREMIADAS BICICLETAS DE CARRETERA PARA CREAR UNA BICICLETA FITNESS QUE LLEVE LA COMODIDAD, EL CONTROL Y LA EFICIENCIA A NUEVAS COTAS. RUEDA RÁPIDO, DIVIÉRTETE. LA ROADLITE CF NO CONOCE LÍMITES.

CANYON.COM/FITNESS



CANYON



TOP 5 NOTICIAS

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

1. ¿Qué quema más calorías: correr o montar en bici? 15.051 páginas vistas
2. Muzzicycles, ¿la bicicleta más ecológica del mundo? 13.460 páginas vistas
3. 11 (falsos) mitos sobre las e-bikes 13.350 páginas vistas
4. Los ciclistas mexicanos, en pie de guerra contra un presentador de TV 12.738 páginas vistas
5. Magnic Microlight: la increíble luz alimentada por la física 12.371 páginas vistas

CONTADOR

El 14 de marzo éramos...



#TUBICITUJOYA

Los lectores nos mandan habitualmente fotografías de sus compañeras de dos ruedas. He aquí algunas de ellas:



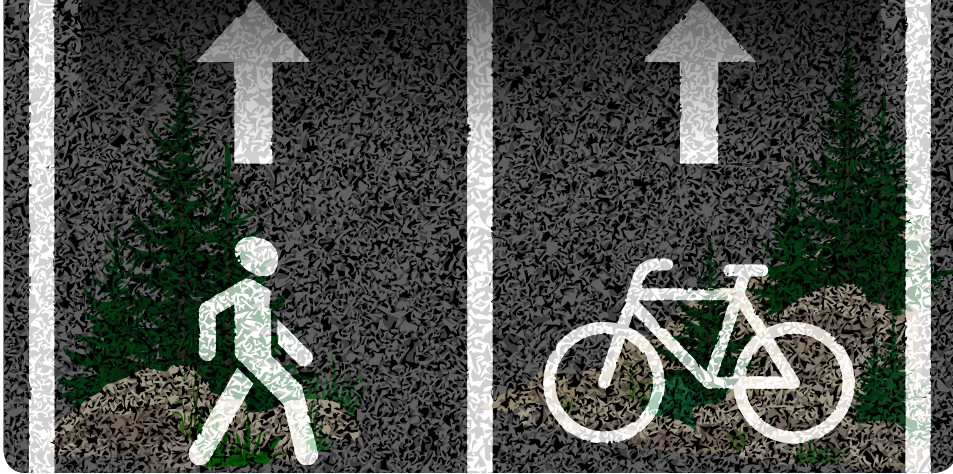
ExtraEnergy Testsiegel „Muy bueno“ 2017

EL MILAGRO DE LAS LÍNEAS

La RADIUS es la compañera perfecta para la ciudad. La prensa y el jurado piensan así.

Bicicletas contra senderistas

La petición de un grupo de ciclistas para que no se prohíba el uso de la bicicleta en el Parque Nacional de Guadarrama, en Madrid, ha abierto un viejo debate: ¿pueden compartir ciclistas y paseantes los mismos senderos?



A favor

Podemos, y debemos, llevarnos bien. La bicicleta de montaña está pensada para circular por el monte, así que... ¿Quiénes son los políticos, sean del signo que sean, para prohibirnos a los ciclistas ese derecho? ¿En qué se basan los supuestos ecologistas para decir que no respetamos el entorno natural? Mienten: por definición, los ciclistas de montaña amamos la naturaleza. Y por tanto, respetamos como los que más su limpieza, conservación y cuidado, porque es precisamente nuestro lugar preferido para pedalear. El MTB es perfectamente compatible con el derecho de los senderistas a disfrutar de la naturaleza, básicamente, porque nosotros pretendemos (y hacemos) lo mismo. Señores políticos: no creen un problema que nunca existió. Señores ecologistas: no busquen enemigos donde siempre hubo aliados.

En contra

No hay que obviar algo innegable: somos ciclistas pero, en un momento dado, también peatones. Y también senderistas a los que les gusta disfrutar del campo con la tranquilidad que eso implica, sin vernos obligados a apartarnos ante el paso de un ciclista a toda velocidad o a toparnos con la basura que a menudo dejan ciclistas incívicos. Aunque entendemos que la bici es, ante todo, un medio de transporte, sabemos que para otros no es más que un deporte de fin de semana. Gente que coge su coche para ir al monte a disfrutar de su bicicleta. Tienen todo el derecho a hacerlo, pero su disfrute no puede condicionar los derechos del resto, porque seguiremos alimentando la (malintencionada e injusta) tesis de que los ciclistas no respetamos nada en el campo, la carretera o la ciudad. ¿Ciclistas en la montaña? Sí, pero no por cualquier parte, ni a cualquier precio.

Isabel Ramis

Isabel Ramis (o @yayel, como se la conoce en Twitter) es una de las caras más conocidas y activas del ciclismo urbano madrileño. Es periodista especializada en comunicación digital, autora del blog Muévete en Bici por Madrid y vieja amiga de *Ciclosfera*. Por eso hacía tiempo que teníamos pendiente hacerle las preguntas de nuestra implacable Contrarreloj.



foto: Niccolò Guasti

Escapada	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Calzada
Subida	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Descenso
Rodar sola	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Acompañada
Madrid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Barcelona
Ruedines	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Equilibrio
Fixie	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Plegable
Frío	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Calor
Café	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Red Bull
Playa	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Montaña
Izquierda	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Derecha
iOS	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Android
Día	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Noche
Papel	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Web
Cine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Música
Correr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Pasear
Beatles	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Stones



ALEGRÍA

El fotógrafo especializado en arquitectura Marcelo Donadussi nos cuenta la historia que esconden de esta imagen, tomada en la hermosa ciudad brasileña de Porto Alegre.

Hice esta fotografía en un apartamento, un espacioso loft cuyo dueño es amante del minimalismo y la simplicidad. Dos máximas que también aplica a su vida cotidiana, porque siempre se transporta en bicicleta. Para hacer la foto usé una Canon 5D, con objetivo 24-105 mm. La luz que entraba por la parte superior de la estancia fue suficiente para iluminar toda la composición, y obtener el resultado que veis. ♥



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

BICKERTON
P O R T A B L E S

Clic-Cistas

Albert Gallego, Brazo de Hierro, no para: este gerundense ha publicado libros, trabajado con grandes marcas y estará, con su cámara, donde haya un ciclista.

texto: Rafa Vidiella
fotos: Brazo de Hierro

“Empecé a trabajar como fotógrafo en 2006, pero hago fotos desde 2003. Mi padre iba con una vieja cámara a rallies de coches, y me impactó su foto de un Seat 124, en plena curva, y a dos ruedas. Ahora tengo esa cámara, que aún funciona, y la foto del 124 enmarcada”.

“Empecé a fotografiar ciclistas por aquel entonces. Me metí en el boom del piñón fijo en Barcelona, vi que podía hacer fotos chulas y una cosa llevó a la otra: la calle, el velódromo, el keirin... Ahora la escena del piñón fijo ha muerto. Deben quedar cuatro o cinco chavales”.

“Creo que me distingue mi forma de encuadrar y los colores que uso. En el ciclismo es fácil caer en imágenes parecidas, y por eso también me gusta cambiar de escenario. Carretera, pista, gravel, ciclocross... Cada medio exige una adaptación, y aplico una técnica distinta en cada sitio”.

“Hay fotógrafos buenísimos en el mundo de la bici. Jered y Ashley Gruber deben ser los más conocidos, pero también me encantan Balint Hamvas, Marshall Kappel o Chiara Ridaschi. En España me gustan mucho Mario Cranks y Quique Bueno, que además son amigos míos. Para mejorar hay que investigar y estar pendiente de la tecnología y el trabajo de otros, pero sobre todo hacer muchas fotos, aprender a base de errores. Nadie aprende de golpe: tienes que probar, descubrir”.

“La bici está instaurada en las ciudades, al menos en Girona y Barcelona. Hay cada vez más infraestructura, y está bien, porque las calles deben dejarle paso a la bici. El coche se ha convertido en el gran problema”.

“La tecnología está ahí, no hay otra. Es verdad que mucha gente se cree que, en un segundo y con un filtro, pueden hacer una buena foto, pero yo prefiero hacerlo a mi manera. Hacer las fotos y luego, en mi casa y poco a poco, trabajarlas. Los móviles y sus filtros no hacen daño a nadie y es verdad que hacen fotos bonitas, pero cuando hay que trabajar uso la cámara y le dedico horas en mi estudio”.

“La bici sigue ahí, pero ya no puede hablarse de moda. Para las marcas ya no es tan llamativa. ¿Por qué? Muy fácil. Hay tantos ciclistas, se ve a tanta gente en bici, que ha perdido parte del interés”. ♡



[FRANÇOIS]



Súmense un cómico, su bicicleta y la necesidad de hacer reír a todo un país y obtendremos a François, el cartero ciclista de ‘Día de fiesta’, la primera película de Jacques Tati. Texto: Max Boraita

Era verano de 1940. En una imagen tan inquietante como, ahora, inimaginable, un sonriente Adolf Hitler paseaba por los Campos Elíseos enseñoreándose de su última conquista, París. Cinco años después, en 1945, la Guerra ha terminado, pero Francia aún intenta despertar de la pesadilla. Queda reconstruir un país, millones de vidas truncadas y la esperanza de volver a reír.

Sí, Francia (y, en general, el mundo), necesitan carcajearse otra vez, y a esa nueva batalla acuden cómicos como Jacques Tati. Nacido en 1907 y deportista frustrado, a sus casi 40 años Tati ha curtido su humor en espectáculos de music hall, pequeños papeles en películas semiolvidadas y, por fin, un proyecto ilusionante: la coescritura en 1943 de *L'école de facteurs* (*La escuela de carteros*), un cortometraje que logra rodar en 1946.

En buena compañía

En *L'école de facteurs*, Tati (y su coguionista, Henri Marquet) nos llevan a la Francia profunda para narrar la historia de un entusiasta y atolondrado cartero, François. La bicicleta ya ha sido empleada por famosos comediantes como Buster Keaton y Charles Chaplin, pero es Tati quien la convierte, definitivamente, en protagonista. Aparatosa y rebelde a veces, veloz y práctica casi siempre, esa bicicleta será la perfecta compañera de baile del cartero ciclista.

El alma de *L'école de facteurs* sedujo tanto a Tati que sobre ella construyó, en 1947, su primer largo como director: *Día de fiesta*, ahora considerada de forma unánime una de las grandes comedias de la historia del cine. El punto de partida es el mismo, el pequeño pueblo de Sant Severe Sur Indre, que celebra un ajetreado e ilusionante día de fiesta. Todo el mundo bebe, baila y coquetea, salvo el cartero local, François, que a lomos de su bicicleta va sin parar de un lado a otro obsesionado con entregar a tiempo sus cartas.

François es alto y resuelto, pero también disparatado y caótico. Su bicicleta no tiene timbre, sino un cencerro. Es tan despistado que hasta las cabras se comen sus telegramas. Pero lucha, lucha sin cesar. Por



**La hija de Tati
encontró en 1987
unos cuantos rollos
de película en color
que dispararon la
leyenda**

cumplir con su tarea mientras todos celebran un día de fiesta. Por ser más rápido y eficiente que los carteros americanos. Porque la gente siga escribiéndose, comunicándose, disfrutando de esa vida recién pintada y llena de vestidos de colores. Él, y su bicicleta, son pájaros, imprevisibles, alegres y voladores insectos.

Las hadas

Adorada por el público entonces, pero ignorada por la crítica, la leyenda de *Día de fiesta* se acrecentó con el paso del tiempo. Tati la estrenó en blanco y negro, pero durante décadas se especuló con que había sido rodada también en color, con una segunda cámara, lo que la transformaría en la primera película francesa en dicho formato. Y era cierto: muchos años después, en 1987 (cinco años después de morir, casi arruinado, Tati), su hija Sophie halló en el sótano familiar una caja rescatada de la basura donde descansaban rollos de película en color que, en su momento, habían sido imposibles de revelar.

Las hadas empezaron a trabajar, el mundo se paró (al menos un par de segundos) y *Día de fiesta* volvió a verse en los cines, volviéndose otra vez popular. Por supuesto en ella estaba de nuevo François, sufriendo y gozando sobre su inseparable máquina, mientras todos reíamos y éramos felices con él. ♡



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)

BELLA Y ÚTIL

Conocemos a los responsables de Radhaus, el moderno aparcabicis de la estación de tren de Erfurt, Alemania.

Dani Cabezas
fotos: Osterwold+Schmidt

Erfurt, capital del estado alemán de Turingia, es una de esas ciudades con un encanto especial. Parte de la culpa la tiene su centro histórico medieval, el mayor atractivo turístico de la localidad junto a los parques y pintorescos edificios entre los que serpentea, caprichoso, el río Gera. Pero, como no podía ser de otra manera, hay un motivo más por el que Erfurt es una de esas ciudades donde apetece vivir: el número de bicicletas que recorren sus calles no para de crecer.

No al caos

Muchas de esas bicicletas se acumulaban junto a la estación de tren, creando un caos que el Ayuntamiento quería atajar a toda costa. Para lograrlo encargó un aparcabicis al estudio Osterwold+Schmidt Architekten, con dos requisitos: ser funcional, de cara a que los viajeros pudieran dejar cómodamente sus bicicletas hasta su regreso, y que éstas estuvieran seguras y a resguardo de las inclemencias del tiempo.

Con lo que muchos no contaban es con que el estudio, además de un espacio funcional, crearía toda una referencia en materia de diseño, gracias al aprovechamiento de las singulares características del lugar.

Soluciones creativas

“Existía un espacio sobrante que coincidía con el final de una zona verde y no tenía ningún uso”, explican los responsables del proyecto en exclusiva a *Ciclosfera*. Esa circunstancia derivó en la singular forma triangular del aparcamiento, capaz de albergar hasta 200 bicicletas, la mayoría de ellas en un espacio doble en altura. ¿Algo más? Sí, mucho: el Radhaus cuenta también con una zona central en la que se ubica una estación de recarga de bicis eléctricas.

Su forma y ubicación, además de dos de sus grandes atractivos, fueron también el mayor reto a la hora de diseñarlo y construirlo. “El terreno puso las cosas un poco más complicadas”, reconocen desde Osterwold+Schmidt, “lo que nos obligó a construir parte del aparcamiento en el subsuelo”. No hay mal que por bien no venga: finalmente, esa zona es ahora la conexión más cercana a la estación principal.

Pero lo más importante en una infraestructura así no es su dimensión artística o arquitectónica, ni la satisfacción del Ayuntamiento o los medios, sino el recibimiento por parte de los ciudadanos. ¿Cómo fue? “La gente utiliza mucho el parking”, aseguran desde el estudio, “porque muchos *commuters* trabajan en ciudades cercanas y llegan a la estación en bicicleta”. Sin embargo, reconocen que aunque hay muchos “que aprecian el diseño y la funcionalidad”, hay quien considera que el Ayuntamiento “ha gastado demasiado dinero en proteger las bicicletas”. Como siempre, resistencia: una infraestructura bella, útil y que fomenta la sostenibilidad siempre tendrá, por qué no, detractores.”



“El terreno puso las cosas complicadas”, nos explican sus responsables



VELOCIDAD Y VALOR

Como en otras contiendas, la bicicleta jugó un papel esencial en la Guerra Civil española. La bici es rápida, silenciosa y ligera: por eso, seguir su huella no siempre resulta sencillo.

Dani Cabezas
fotos: Diario ABC

Contar una historia a partir de unas viejas fotografías en blanco y negro lleva, casi siempre, a hacerse un sinfín de preguntas. ¿Quiénes eran aquellas personas fotografiadas? ¿De dónde surgieron las bicicletas que montaban? ¿Sobrevivieron a la guerra o acabaron sus días en una fosa común, como las que siguen convirtiendo a España en el segundo país del mundo con más desaparecidos, sólo por detrás de Camboya?

Nos cruzamos con la historia, un par de fotos que el diario *ABC* nos cedió y, de pronto, todos esos interrogantes acudieron a nuestra mente. Estaba claro: encontrar a los protagonistas de aquellas instantáneas era una tarea prácticamente imposible, pero había que hacerlo. Quizá era cuestión de buscar a sus descendientes para que nos contaran la historia de aquellos hombres y mujeres, ciclistas, de primera mano.

“Sí, mi padre era comandante del ejército republicano”, recuerda Sol Otero en la misma tienda, Ciclos Otero, que fundó su padre en Madrid en 1927. Es el lugar donde descansa una foto de Enrique Otero, cuya imagen junto a un grupo de milicianos en bicicleta preside una de las estancias. “Sabemos que metió a mucha gente perseguida en aquel batallón ciclista”, cuenta Sol, “pero poco más. La Guerra era un tema tabú en casa y él nunca nos quiso contar nada”.

La máquina perfecta

Hay cosas que sí sabemos. El papel de la bicicleta en las guerras del siglo XX, incluida la contienda civil que asoló España entre 1936 y 1939, fue clave. Las bicis ya rodaban por calles, carreteras y caminos desde hacía tiempo, y los militares no tardaron en ver su enorme potencial. Sus ventajas eran (son) múltiples: la bicicleta era silenciosa y rápida, ligera y sencilla, barata. Podía ser esencial para llevar el correo, pero también para el



Transportar el correo, tender líneas, cargar munición... son pocas las cosas que no pueden hacerse sobre una bicicleta

tendido de líneas telefónicas, para cargar munición y hasta para evacuar heridos. Un aliado perfecto. Al fin y al cabo, pocas cosas no pueden hacerse a lomos de una bicicleta.

“¿Las bicicletas en la Guerra Civil?” La pregunta parece pillar con el pie cambiado a dos de los más grandes conocedores de la contienda española, Pablo Sagarra y Lucas Molina Franco. Autores, junto a Óscar González, del libro *Batallas de la Guerra Civil española* (La esfera de los libros), nos piden tiempo: “Es una pregunta muy específica”, contestan, “danos un par de días y te contamos algo”.

La respuesta de los historiadores llega rápido. “Poco antes del comienzo de la Guerra Civil”, dicen, “existían sobre el papel varias unidades ciclistas, todas ellas vinculadas al Arma de Caballería”, explican Sagarra y Lucas. “En cada una de las ocho Divisiones Orgánicas, y con dependencia directa del mando de la División, desde los comienzos de las reformas militares estaba prevista la existencia de un escuadrón de Caballería con una sección de ametralladoras y otra de infantería ciclista. Pero a la altura de julio de 1936, solo se había creado el Batallón Ciclista de guarnición en Alcalá de Henares”.

Fusileros a pedales

Alcalá de Henares... Ya tenemos, al menos, un lugar y un batallón ciclista por el que preguntar. “Tenía algo menos de 800 hombres en plantilla” explican los historiadores. “Usaban las bicicletas como vehículo de transporte para los escuadrones de fusileros, si bien contaban con vehículos auxiliares para el desplazamiento de la impedimenta (carga que dificulta los movimientos de una persona, especialmente de una tropa militar en marchas y operaciones), los fusiles, las ametralladoras y los morteros”.

Tenían, también, un lema: ‘Celeritate ac virtute’. O lo que es lo mismo, ‘velocidad y valor’.



APARCA TU BICI DE FORMA SEGURA

Podrás aparcar tu bici en cualquier parking de nuestra red.



¿CÓMO TE DAS DE ALTA?

1. REGÍSTRATE

Entrando en la web: www.doncicleteo.com

2. ELIGE TU PLAN

- a) **PLAZA FUA**
Desde 15€/mes
- b) **PAGO POR USO**
A través del móvil en www.doncicleteo.com

PAGO POR USO DESDE 0'5€ x 2h



TRAMO 1	TRAMO 2	TRAMO 3	TRAMO 4
HASTA 2 HORAS	DE 2 A 5 HORAS	DE 5 A 10 HORAS	DE 10 A 24 HORAS
0,5€	1,5€	2,5€	3,5€

ESTAMOS EN: MADRID · ZARAGOZA · SEVILLA

* Encuentra los descuentos en las tiendas amigas de Don Cicleteo.



Llámanos al 744 400 546 ó WWW.DONCICLETO.COM



Las bicicletas fueron usadas por ambos bandos durante y después del conflicto bélico

Sin embargo, poco antes del estallido de la guerra, sucedió algo. En mayo de 1936, un grupo de socialistas agredió a varios oficiales de Caballería en Alcalá de Henares. El ministro de la Guerra, Santiago Casares Quiroga, presidente a su vez del Consejo de Ministros, ordenó que en 48 horas dos de los regimientos de Caballería allí radicados abandonasen la población. También arrestó a los coroneles jefes de aquellas unidades, y condenó a prisión a algunos oficiales, “El malestar en este Batallón y en otros regimientos del Arma en la ciudad creció notablemente, explican los historiadores, “y tras el estallido de la Guerra Civil el Batallón fue disuelto”.

Las bicicletas fueron usadas por ambos bandos. No sólo durante, sino también después de la guerra. En la reorganización de las fuerzas armadas emprendida por el bando vencedor en 1940 figuran tres batallones ciclistas ubicados en Barcelona, Jaén y en San Lorenzo del Escorial, donde hoy se ubica la estación de autobuses y a unos 50 kilómetros de Madrid, y que según algunas fuentes (*El coronel no tiene quién le lea*, en Internet) “aún tuvieron su empleo en la represión del bandidaje, quedando constancia de su actuación en la provincia de Ávila participando en la captura de una partida del maquis en la sierra de Gredos”.

Después, una vez más se pierden sus pistas. En la escena final de *Las bicicletas son para el verano*, la obra de teatro de Fernando Fernán Gómez inspirada en los últimos días de la Guerra Civil, un hijo le dice a su padre: “Ahora ya me puedo comprar una bicicleta porque ha llegado la paz”. A lo que el padre le contesta: “No ha llegado la paz, ha llegado la victoria”. Una victoria en la que, al menos, las bicicletas siguieron volando, discretos y silenciosos testigos de tantas y tantas vidas. ♡

Pbike

by PlanetUs

SEGURIDAD TOTAL

Pbike es todo en uno: un dispositivo para proteger tu bici frente a los robos y una ayuda fundamental ante posibles accidentes.



“La mejor solución para la seguridad ciclista”. Esa es la máxima de **Pbike**, un pequeño pero sorprendente dispositivo que aúna la tecnología más puntera con la máxima practicidad, dos condiciones fundamentales para satisfacer al ciclista más exigente. “**Pbike** cubre dos necesidades: que no te roben la bicicleta y protegerte en caso de sufrir un accidente”, explica Javier Alemán, CEO de PlanetUs, la compañía responsable de Pbike. “Aprovechando toda su tecnología, además, hemos introducido una tercera pata de integración con Strava”, añade Alemán. Antirrobo, alerta en caso de caídas y un fantástico asistente para nuestras rutas y entrenamientos... ¿Se puede pedir más?

La idea es tan sencilla como revolucionaria: **Pbike** se instala de manera sencilla bajo el sillín y funciona como si de un teléfono móvil se tratara, geocalizando tanto a la bicicleta cuando la aparcamos como al ciclista cuando se encuentra en plena rodada. Así, su dueño puede localizarla en caso de robo y avisar a los contactos escogidos si surge cualquier imprevisto.

Además, Pbike ha llegado a un acuerdo con RACE, que ha diseñado el primer servicio de asistencia conectada del sector de la bicicleta. Si el usuario tiene ese seguro, el dispositivo actúa como una caja negra para mandar la petición de asistencia. Pbike va a regalar los 50 primeros seguros que se compren en combinación con un dispositivo con un código exclusivo de Ciclosfera: **CFPBKIRACE**. **Pbike** funciona en 42 países, está disponible para iOS y Android, y puede adquirirse a través de la web pbike.planetus.net. El dispositivo cuenta con dos versiones con precios especiales por el lanzamiento: Hide (139 euros) y Light (159 euros), que incorpora además una luz de freno ●



www.pbike.planetus.net



EL HIJO PRÓDIGO

Álvaro Neil, Biciclown, volvió a España el pasado noviembre después de 13 años recorriendo el mundo en bicicleta. Así se ve la vida tras dar la vuelta al mundo a pedales.

Dani Cabezas

La de Biciclown es una de las más grandes epopeyas ciclistas jamás contadas. La suya es la vuelta al mundo en bicicleta más larga emprendida por un español. Y, al mismo tiempo, es también la historia de un hombre corriente. Un ciudadano cualquiera que, un buen día, decidió dejarlo todo para cumplir su sueño.

Eso pasó el 19 de noviembre de 2004. Tras abandonar su puesto de trabajo en una notaría en la madrileña Tres Cantos, Álvaro Neil dio la primera de las infinitas pedaladas que le llevarían a recorrer más de 200.000 kilómetros. El mundo entero. Después, el pasado 19 de noviembre, justo 13 años después de salir, regresó a España. Pero ya no era el mismo.





“Cuando salí de viaje, intuía que la vida es muy corta. Ahora lo sé”

“Cuando comencé el viaje intuía que esta vida es muy corta. Ahora que he vuelto, tengo la certeza absoluta de que es así”, cuenta Bici-clown desde Arenys de Mar, un pueblo de Barcelona. “Estoy en casa de un amigo, pero no por mucho tiempo”, aclara. “Mis planes son comprarme una autocaravana, meter en ella mi bicicleta y moverme por España. ¡Y aprender a tocar el acordeón! Pero no hago muchos planes: al fin y al cabo, lo más importante es dejarse llevar”, apostilla.

Como un pájaro

La vida de Bici-clown, pese a haberse establecido de nuevo en España, sigue siendo cualquier cosa menos convencional. Decidió vivir como un nómada, y así será hasta el final de sus días. “Paso un tiempo aquí... y luego allí”, reconoce. “Donde me dejan un hueco. Al fin y al cabo, ¡no tengo casa!”. Eso sí: también proyecta un nuevo libro (cuenta con otros seis publicados) y seguir dando charlas y conferencias para contar su experiencia.

“Mi vida es como la de los pájaros”, asegura, “sólo necesito comer y dormir. Soy feliz con cualquier cosa, por pequeña que sea. Cuando pasas frío te sientes realizado con cosas tan baratas como una manta. Y a veces está bien pasar frío, que te moje la lluvia, no tener una ventana que bajar, para valorar lo que son un techo y agua caliente. La sociedad de confort te lo da todo hecho. A cambio, te aborrega”.

BH

 [BHBIKES.COM](https://www.bhikes.com)



ATUM 

BICICLOWN SEGÚN..

KOOS KROON. Holandés de nacimiento, barcelonés de adopción, Kroon trajo y popularizó marcas como Brompton u Ortlieb en España. Es también una figura clave en las aventuras de Bicyclown. “Le conocí en 2001, cuando abrí la tienda en Barcelona”, recuerda Koos. “Quería unas alforjas Ortlieb, y yo acababa de abrir y no podía ayudarle ni con material. Pero le conseguí el contacto con la casa en Alemania, y le patrocinaron su primer viaje, de dos años, por Sudamérica”.

Cuando Bicyclown inició su vuelta al mundo en 2004, Koos le acompañó en la salida en Oviedo. “Vi su bici”, cuenta, “y le dije que no llegaría ni a cruzar el país”. Así que le ayudó a construir una bici mejor, con la que pedaleó tres años por África. “En 2007 fui a El Cairo”, recuerda Kroon, “para darle una más grande, con cambio Rolhoff y frenos hidráulicos”. “Desde entonces”, sonríe, “hemos mantenido contacto”.

Para Koos, Álvaro Neil es “un tío curioso. Una de esas pocas personas que ven que la vida no es estar 50 años en una oficina. Que ven que hay mucho más, que hay que disfrutar del día a día, de la gente”. Koos reconoce que le gustaría imitarle, pero sabe que no es el momento. “Tengo hijos pequeños”, aclara, “y no puedo marcharme antes. Pero sí me gustaría desaparecer después, lo antes posible, para dejar de trabajar y dedicarme a viajar pedaleando”.

RAFA OLIVA. “Somos amigos desde los 12 años. Él era boy scout, y siempre tiró al monte”. Así recuerda Rafa Oliva a su amigo, al que define como “un tío intenso donde los haya. Haga lo que haga, va hasta el final, vence las barreras, rompe los límites y hará cualquier cosa por alcanzar su objetivo”. ¿En una palabra? “¡Un romp huevos!”, dice Oliva. “¡Y desde que era pequeño!”

Oliva ha sido el enlace de Bicyclown en España, llevándole temas relacionados con la agencia tributaria, sirviendo de nexo con su familia y colaborando en la distribución de sus libros. ¿Cómo lo ha encontrado a su vuelta? “Muy cambiado. Más radical, con menos pelo y con el mismo espíritu aventurero y amor a la bicicleta que siempre. Hace 35 años se estrenó *E.T. El extraterrestre*: cuando todo el mundo se fijaba en el dedo de E.T., Álvaro miraba la bicicleta de Elliot, porque él ya era un auténtico extraterrestre”.

Al volver, y aunque dice estar feliz, confiesa sentirse como un extraterrestre. “Veo a mi alrededor a mucha gente perdiendo oportunidades, centrándose en los detalles más nimios de las cosas. Nada más pisar España me di de bruces con el tema catalán, y me dio la sensación de que todos estamos ante un festín infinito de comida, el mundo, pero peleándonos por si comemos con palillos o tenedor”. También ha cambiado sustancialmente, en estos largos 13 años, la tecnología. Sin embargo, para Bicyclown estos avances “no han ido acompañados por una evolución humana. Vas en el metro y no es que la gente sólo mire su móvil, es que ni siquiera nos miramos los unos a los otros. Nos ignoramos”.

Son pocos los que son capaces de realizar una gesta como la de Bicyclown pero, en realidad, él tampoco lo ve necesario. “A mí me hizo falta”, concluye, “pero no hace falta dar la vuelta al mundo para saber que la vida es muy grande. Vívela con pasión e intensidad. Valora lo que tienes cerca. Tu familia, tus amigos... tus cosas”. Aquí, allí, o en cualquier parte. 📍



**MOCHILA.
CICLISTA.
URBANA.**

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

COMMUTER DAYPACK CITY:
Mochila urbana impermeable



UN MES, NUEVO RETO
Y NUEVA VIDA

30 Días en Bici vuelve con más ambición que nunca: te contamos todo sobre un proyecto global que invita a los ciudadanos a subirse a la bicicleta.

Gonzalo Garzón

Han pasado cinco años desde que 30 Días en Bici empezó a rodar en España. Y otros ocho desde que lo hiciera en Minneapolis (Minnesota, USA), a cargo de Patrick Stephenson y Zachariah Schaap. Pero, aunque el proyecto ha crecido y adquirido una dimensión global, su espíritu y su intención siguen intactos: promover un cambio modal individual en la movilidad urbana. Mejorar las ciudades y llenarlas de bicicletas. Invitar a la gente a un sencillo compromiso: pedalear todos los días de abril, aunque sea poco, y contarlo en las redes sociales. “Un amigo mío me propuso hacer 30 días de yoga”, recuerda Patrick Stephenson, cocreador del concepto. “Pensé que no me gustaba el yoga, sino el ciclismo. Así que... ¿por qué no hacer 30 días de bici? Lo lancé en Twitter y la gente recogió el testigo de inmediato, pero nunca pensé que adquiriría una dimensión global”.

Quizá siga siendo eso: un pacto entre amigos... repartidos por 200 ciudades de todo el planeta. “En estos años hemos logrado un alcance internacional, demostrando que 30 Días en Bici da resultados”. Lo asegura Carlos Rodríguez, el gran artífice del proyecto en nuestro país. Un gijonés que se ha volcado en cuerpo y alma con la iniciativa, logrando sumar a miles de nuevos ciclistas.



“Lo radicalmente diferencial e innovador de El Compromiso de los 30 días es que va enfocado a lograr un cambio de conducta directo, con el elemento añadido de que los nuevos ciclistas ejercen de prescriptores, para que así más y más participantes se sumen. ¿El resultado? Adoptar la bici como la alternativa más inteligente para su movilidad personal urbana”.

El mejor ambiente

Madrid y Barcelona, por ejemplo, se han sumado a la convocatoria con más fuerza que nunca. “30 días en bici es un reto muy sencillo de replicar porque su mensaje es simple: pedalea todos los días y cuéntaselo a los demás”, apunta Juan G. Alberdi, Juanítez, autor de las conocidas tiras de El Gato Peráltez y uno de los organizadores de la cita en la capital. “En 2018 nos proponemos compartirlo con los demás colectivos, y que estos difundan el reto en sus zonas de acción. Abril será el mes del orgullo ciclista en Madrid”, dice Alberdi.

Desde Barcelona reconocen que hay trabajo por hacer. “La iniciativa es casi desconocida aquí, incluso entre el activismo”, apuntan. “Comparados con Gijón queda un mundo, pero la complicidad del Ayuntamiento y el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) pueden acelerar la evolución”. Desde 30 Días en Bici en Barcelona dan otra clave: “Además de ser una forma, directa y sencilla, de extender el movimiento ciclista, permite ganar adeptos fuera de nuestro ciclocírculo de convencidos”, reflexionan.

Al compartirlo en redes sociales, los nuevos ciclistas ejercen de prescriptores haciendo que sus amigos se unan



Esta será la quinta edición: hablamos de un evento más alegre, festivo y sobre todo mejor afinado

En primera persona

María José, de 60 años, fue una de las que se sumaron al reto. “Lo conocí a través de mi hija y unos amigos”, cuenta, “a través de una bicicletada benéfica. Al principio me costó, porque llevaba 30 años sin coger la bici y me puse nerviosa. Pero hay tan buen ambiente, y se pasa tan bien, que al final me sumé al resto de actividades. Ahora espero impaciente que llegue abril”. “Creo que el espíritu de la campaña, el ven y pruébalo, ha hecho ganar participación y fidelidad”, reflexiona Carlos. “Hay un intenso trabajo en la calle y redes sociales, pero el impulso de la gente es fundamental. Conseguir que cada mes de abril cientos de personas prueben a moverse de forma distinta, experimenten los beneficios de la bicicleta y la adopten como vehículo principal es un lujo”.

Alegría y conciencia

¿Qué novedades habrá en la edición de este año? “Como campaña”, aclara Carlos, “30 Días en Bici es una herramienta muy bien afinada, así que no nos planteamos grandes cambios. Pero hay dos novedades: es el quinto aniversario, por lo que esta edición va a ser más alegre y festiva que ninguna otra, y pondremos un foco en la movilidad al trabajo con un reto, 30 Días en bici al trabajo, diseñado con nuestros socios estratégicos de Ciclogreen”.

De cara al futuro, tanto Patrick Stephenson como Carlos Rodríguez comparten deseo y objetivo: “Que 30 Días en Bici siga extendiéndose por el mundo”. Dada la respuesta que obtiene por parte de los ciudadanos y el crecimiento exponencial durante estos años, no nos cabe duda de que así será. ♥

5 AÑOS A PEDALES
1 al 30 de abril 2018
30diasenbici.com





foto: Cameli TWU

EPICENTRO CICLISTA

Valencia se convierte en la capital de la bicicleta esta primavera: te contamos todo sobre València Ciutat Amable, una cita imprescindible a la que no faltaremos.

Max Boraita

Valencia ya era amable. Bella como Barcelona, apetitosa como San Sebastián y tan marchosa como Madrid o Sevilla, Valencia siempre ha sido amable, pero es ahora cuando ha decidido serlo aún más con los ciclistas y por extensión, con el resto de la gente.

La ciudad tiene playa, es casi llana, tiene campo. Tiene grandes avenidas para pedalear a toda velocidad. Callejones perfectos para nuestras bicicletas. “Valencia es una ciudad maravillosa”, corrobora la biciactivista local Belén Calahorro, “y todavía más si se llenara de bicicletas. Llevamos intentándolo desde hace décadas, pero ahora queremos llegar a más gente. Asociaciones vecinales, foros de peatones, colectivos de movilidad y urbanismo... Queremos conectar con ellos, crear una huella para fortalecer redes, mejorar lo que hay y darle visibilidad a los cambios que ya se están produciendo”.

Toda una forma de vida

Así nace València Ciutat Amable, toda una filosofía repleta de encuentros ciclistas. El primero es el XV Congreso Ibérico La Bicicleta y la Ciudad, iniciativa conjunta de ConBici y la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), que se celebra del 16 al 20 de mayo y llega por primera vez a Valencia. “El Congreso ha crecido”, explica Calahorro, “en cantidad de asistentes y en cuanto a nuevas miradas. No queremos hablar sólo de bicis sino también de ciudades. De las transformaciones que necesitan y lo que implica. De ciudades amables y cómo conseguirlas”.

Son tantas las actividades que es mejor remitir a su web. Pero, resumiendo, el XV Congreso se basa en cuatro ejes (En bici mola más, Ciudades compartidas, la ciudad al alcance de todas y retos de la bicicleta) que agrupan cientos de citas. Talleres y ponencias, plenarios, comunicación de proyectos (cuya admisión está abierta hasta abril)... Y también actividades, acciones e intervenciones o rutas callejeras.

Resistencia

El 19 y 20 de mayo tiene también lugar el III Encuentro de Mujeres Ciclistas. La reunión aspira a hacer más visibles las necesidades, derechos y espacios de las ciclistas, además de sumar iniciativas de toda España. “Si eres mujer y vas en bici”, asegura Calahorro, “encuentras todavía más resistencias que un hombre. Los que te gritan cosas, los que ocupan más espacio... Cosas que pueden ser más o menos sutiles, pero que siempre son importantes”.

En un sector tan masculino como el de la bicicleta, este tipo de iniciativas son muy estimulantes. “Trabajaremos por la paridad”, cuenta Calahorro, “mostrando todo tipo de proyectos, ofreciendo talleres de mecánica y circulación o enseñando a usar distintas herramientas digitales”. En España hay cada vez más colectivos de mujeres ciclistas: Les Cícliques de Barcelona, Bielas Salvajes de Zaragoza, Ciclobollos, Dones Visibles de Bocairent... Ellas, y muchas otras, acudirán a un encuentro donde los hombres están excluidos. “Es necesario que sea así”, dice Calahorro, “porque hay vivencias que las mujeres no transmitimos igual delante de hombres”.

De fiesta

La primavera pasada Valencia ya fue escenario de Bicifest, que este año cumple su segunda edición. Aquí lo que manda son los “planes”, celebrar la parte lúdica del ciclismo y reunir las muchas opciones culturales que la bici y la ciudad generan. “El objetivo”, cuenta Julián Grobe, de València en Bici, “es acercar la bicicleta a aquellos que no

RUEDA VALENCIA

En paralelo al Bicifest, los miembros de la tienda Vuelta de Tuerca han decidido traer el Rueda Film Festival de Barcelona a su ciudad. Del 19 al 22 de abril, lo mejor del celuloide ciclista se proyectará en distintas salas con el propósito de “disfrutar de unas jornadas inolvidables”, asegura Nacho Durá, uno de los responsables del evento. “Queremos traer al máximo número de directores posible y, a través del cine, crear un debate con la ciudad y sus ciclistas”.

[DULCES SUEÑOS]

Sabido es que Amsterdam es un paraíso ciclista. Un lugar perfecto para pedalear despierto y hasta dormir entre bicicletas, como nos ofrece la White Bike Room.

Rafa Vidiella
fotos: **Mark Groeneveld**

Hay un famoso museo del sexo, el Venustempel. Infinidad de coffee shops, tan célebres como The Bulldog, Amnesia o Dampkring. Y, como no podía ser de otro modo en una ciudad que ha hecho de la bicicleta una forma de vida, hay también un hotel de ambiente ciclista. En casi todos los hoteles de Amsterdam la bicicleta tiene un espacio, aunque sea como vehículo a préstamo para recorrer la ciudad, pero es en el Volkshotel ('hotel de las personas', en español) donde encontramos la White Bike Room, una habitación inspirada en la bici.

“Un día me llegó la convocatoria de un concurso”, cuenta el arquitecto y diseñador Thijs van Oostveen, responsable del proyecto. “Pedían el diseño de una habitación especial, sobre un tema determinado, y nuestra propuesta fue una de las nueve elegidas. Fue un gran honor”. La propuesta de Van Oostveen giraba en torno a la bicicleta, porque para él “están en el ADN de los holandeses. Aquí todo el mundo tiene una o dos”, explica, “y la mejor manera de conocer Amsterdam es, también, durmiendo entre ellas”

En el Volkshotel está la Johnny Jukebox, repleta de vinilos y carteles de conciertos y obra de Remco Gonggrijp. La Cinema Boudoir, de Maja Markovic, con un proyector para ver películas en una enorme pantalla. Y la minimalista White Bike Room, con su cama instalada en una gran bicicleta de carga y su mapa de la ciudad pintado en los azulejos del baño. “Tiene una personalidad fuerte”, explica su autor, “pero además de una apariencia atractiva, una habitación de hotel debe cumplir bien su función”.



La habitación remite al Bed-In de Lennon y Yoko Ono o al movimiento local y sesentero Provo

En la cama con Yoko y John

Eso no impide que casi todo el mobiliario de la habitación sorprenda. Donde debería haber armarios para dejar la ropa encontramos alforjas. En lugar de percheros, cadenas de bicicleta. Y, claro, bicis (o al menos relieves) allá donde mires. Un ambiente que en cierto modo remite al famoso *Bed-In* de John Lennon y Yoko Ono, cuando en 1969 la famosa pareja se pasó dos semanas en la cama del Hotel Hilton de Amsterdam (por supuesto, con una bici en la habitación) para exigir el final de la guerra de Vietnam. O, también, inspirada en el movimiento Provo, una corriente contracultural que sacudió los cimientos de Holanda a mitad de los años 60. “Representó todo un cambio y trajo nuevas formas de pensar”, recuerda Thijs van Oostveen, “haciendo de Amsterdam un lugar muy especial, más libre y menos agresivo, trayendo cosas que todavía están presentes”.

Amsterdam... Sí, siempre es buen momento para volver a Amsterdam y pedalear por allí. “Es una ciudad fantástica”, cuenta entusiasmado Van Oostveen, “tanto como Barcelona o Madrid pero mucho más pequeña. Es muy bonito ver sus antiguos edificios, pero sobre todo amo su tamaño. Tiene una escala que hace que la bici sea el mejor modo de transporte. No vas a perder el tiempo en atascos, no tendrás problemas de aparcamiento y, a diferencia de otros lugares, podrás recorrerla entera sin sentir, en ningún momento, que lo haces encerrado en una cárcel como puede pasar en un metro, taxi o autobús”.



La Tinker.

Agilidad y versatilidad en formato E-Bike.

La ciudad está repleta de obstáculos que nos ponen de los nervios: atascos en hora punta, buses y trenes llenos, a veces justo cuando llevamos equipaje... y el día solo acaba de empezar. Pero no desespere. Todo tiene solución. En este caso esta se llama Tinker.

Más información: www.r-m.de/tinker

RIESE & MÜLLER



KITS ELÉCTRICOS: SUPERPODERES CICLISTAS

¿Merece la pena convertir tu actual bicicleta en una de pedaleo asistido? ¿Cuánto cuesta? ¿Qué supone? Te explicamos una forma, relativamente accesible, de rejuvenecer tu montura.

Gonzalo Garzón

“Llevo desde 1979 usando la bici como medio de transporte habitual y, llegada a una edad, empecé a tener problemas en las articulaciones. Eran leves, pero me impedían pedalear con normalidad. Por eso, cuando un par de amigos me hablaron de electrificar mi bicicleta, me lancé sin dudarlo”.

Quien habla es Begoña de Vicente, una vallisoletana de 62 años a la que el pedaleo asistido ha cambiado la vida. Como cada vez más gente, decidió incorporar un kit eléctrico a su vieja bicicleta.

“Al principio me costó adaptarme”, reconoce, “porque llevaba muchos años usando la bici convencional y me costó hacerme con el control por el peso y la velocidad que alcanzaba. Pero persistí, y no tardé en darme cuenta de las ventajas”. Y es que, aunque Valladolid es una ciudad muy llana, siempre hay dificultades. “Nunca me ha dado pereza usar la bicicleta”, explica, “pero cuando hacía frío, llovía o a veces de noche la dejaba en casa. Pero desde que la electrifiqué no he dejado de usarla ni un solo día”.

Larga vida a tu vieja máquina

No es, desde luego, un caso aislado. Como señala Mayte Medrano, de Globetek (una de las principales empresas distribuidoras de kits eléctricos), “electrificar tu bicicleta es una buena opción, ya que puedes tener una eléctrica utilizando la que ya tienes, lo que evita realizar un fuerte desembolso por otra”.

Óscar Gauna, de la marca valenciana Gote Bikes, que también cuenta con este tipo de productos, lo tiene claro: “Si estoy súper contento con mi bici de siempre, me ha dado mucho juego, le tengo cariño y no quiero sustituirla por otra... ¡La transformo! No es sólo por ahorrar dinero, algo que también me parece importante, sino por conservar y darle una nueva vida a una buena máquina”.

Para todos

El interés por esta posibilidad, desde luego, no para de crecer. “En los distintos eventos ciclistas a los que asistimos”, explica Gauna, “viene mucha gente preguntándonos por los kits para electrificar”. Para este experto en bicicletas eléctricas (además de kits, Gote Bikes vende bicicletas bajo su propia marca y ha distribuido firmas del prestigio de Kettler), “cualquiera que ame a su bicicleta y necesite darle más capacidades no se lo pensará dos veces. No se trata sólo de cumplir años, o tener una ilusión, sino de mera funcionalidad. Gracias a un kit de este tipo, mucha gente puede ir a trabajar cada día más deprisa, sudando menos y con más comodidad, en su querida bici de siempre”.

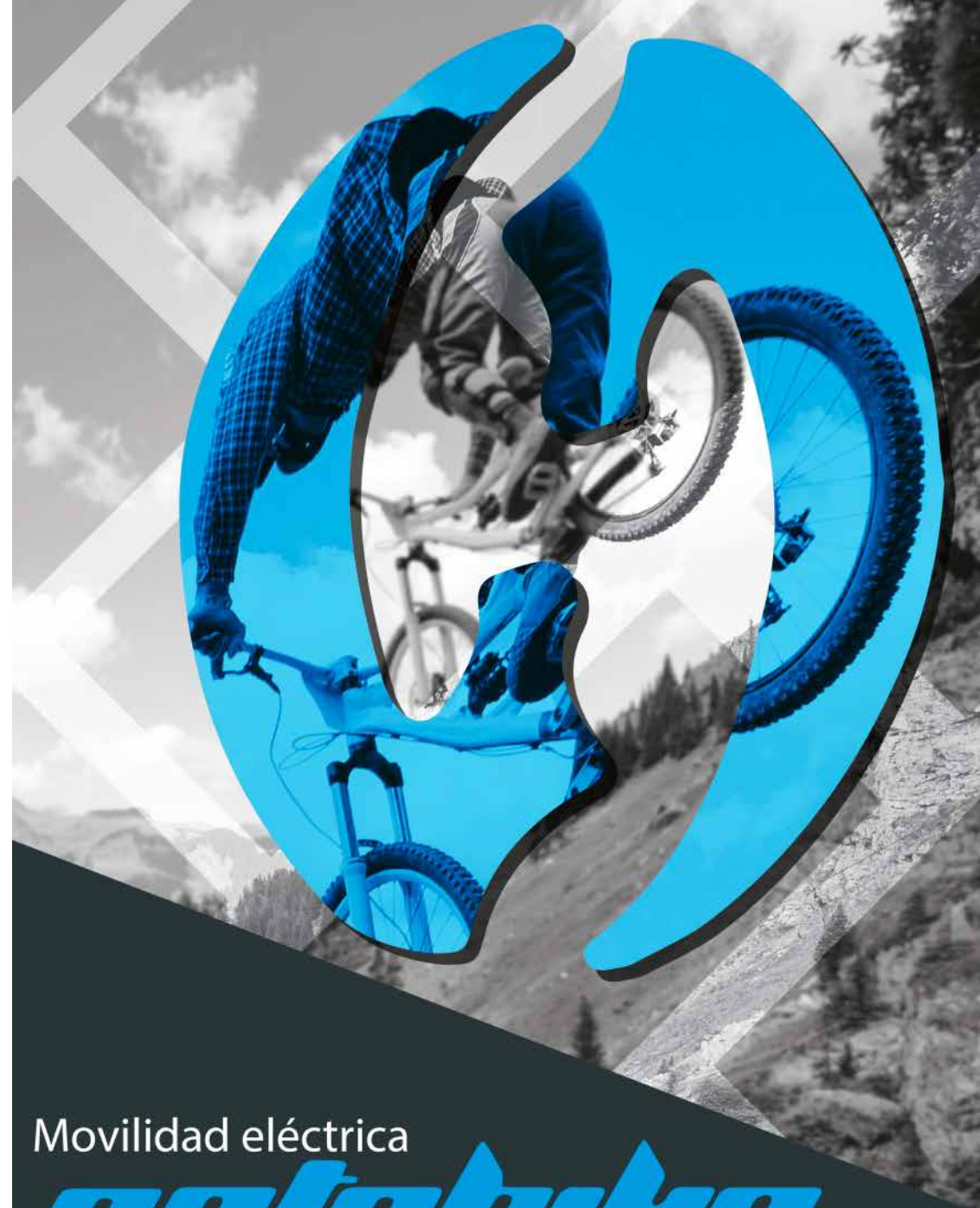
En la universalidad de esta opción coincide, plenamente, Medrano. “Un sistema de este tipo es idóneo para cualquier usuario que, en algún momento de su paseo o desplazamiento, y por el motivo que sea, considere que necesite una ayuda, un empujón. Da igual que sea para ir y volver del trabajo, salir con los amigos, porque haga mucho calor o le dé pereza enfrentarse a cuestas demasiado pronunciadas. Las necesidades de cada usuario son muy distintas, como lo es cada modelo de bicicleta a la que puede adaptarse un kit”, concluye.

Por motivos económicos o sentimentales, puedes tener una e-bike conservando tu actual montura



Pero... ¿cuánto cuesta electrificar una bicicleta? El precio es variable. “Podemos tener un kit completo desde poco más de 420 euros”, explica Mayte, un desembolso bastante más accesible que lo que puede costar una e-bike. “En este caso”, explican desde Gote Bikes, “la diferencia de precio suele estar relacionada con los amperios de la batería, que a su vez son los que marcan la autonomía”. ¿Se pueden instalar en cualquier bicicleta? “Por supuesto”, confirma Gauna. “En algunas puede resultar algo más complicado, especialmente por cómo sea la caja del pedalier, pero nada que no pueda solucionar un buen mecánico”. Porque eso, la instalación, es otro aspecto decisivo: “Hay cientos de tiendas y talleres magníficos en España”, confirma Gauna, “que han resuelto todo tipo de instalaciones. Es más: a veces, los distribuidores y fabricantes planteamos un problema que ellos, antes, ya habían solucionado”.

Por eso mismo, muchos de los vendedores exigen en la garantía posventa que el kit haya sido instalado en una tienda, o en un taller, de confianza. Y algo más: electrificar tu bici, incorporar los seis o siete kilos adicionales que puede suponer incorporar una batería, un motor y los componentes restantes, no tiene por qué afectar a la vida útil, dinamismo o reacciones de tu bici. “Muy mala tiene que ser la bicicleta”, concluye Gauna, “para no aguantar ese peso extra. Los soporta perfectamente. Hoy por hoy, y tras más de seis años vendiendo kits, nadie me ha llamado por nada parecido a una rotura del cuadro”. ♡



Movilidad eléctrica

GOTEbike

Más allá de tus límites

ESCAPARATE ELÉCTRIC



Llega la primavera y, con ella, aún más ganas de pedalear. ¿Quieres una pequeña ayudita? Aquí te proponemos seis e-bikes capaces de satisfacer al ciclista más exigente.



2.999€

• Winora Sinus iX11 Urban

Puro diseño y las mejores prestaciones en ciudad. Fabricada en aluminio 6061, este llamativo modelo incorpora motor Bosch Performance CX de 250W y batería de 500Wh, además de un cambio Shimano Deore XT M8000 Shadow Plus de 11 velocidades. Todo un coloso de 23,7 kilos. www.winora.com



1.590€

• Littium by Kaos Ibiza Dogma

Su diseño, prestaciones y fiabilidad han hecho que las españolas Littium by KAOS se hagan un hueco cada vez mayor en el competido segmento de las e-bikes urbanas. Su modelo plegable era toda una referencia, pero acaba de recibir una nueva versión: la Dogma combina una robusta batería Samsung con motor propio, el máximo equipamiento, una autonomía de hasta 70 kilómetros y un precio casi insuperable. www.littiumbykaos.com



3.199€

• BH Atom-X

La legendaria firma española se ha impuesto un ambicioso objetivo: crear la mejor e-bike de montaña, y su propuesta es la línea Atom X. Compuesta por siete modelos que combinan el máximo rendimiento deportiva con la tecnología más avanzada, su exclusivo motor Brose Drive y una batería de 720Wh de capacidad propician una autonomía de hasta 150 kilómetros. ¿Quién dijo límites? www.bhbikes.com

• Riese & Müller Tinker Nuvinci

Una eléctrica urbana universal: así presenta la prestigiosa y galardonada firma alemana Riese & Müller este modelo, concebido para adaptarse a cualquier estatura, tipo de ciclista y necesidad en la gran ciudad. Su motor Performance CX de Bosch y el cambio de buje NuVinci progresivo, unido a la correa de transmisión Gates, hacen de ella la compañera perfecta para poner la ciudad a tus pies. www.r-m.de



3.879€

• Cannondale Mavaro Active City

Para disfrutar... desde la comodidad. El cuadro de la siempre recomendable Cannondale apuesta por el concepto unisex y barra baja, lo que convierte a este modelo en un producto ideal para la ciudad. Además, la tecnología e innovación casi siempre presentes en la marca: motor Bosch Active Line Plus de 250W, batería Bosch PowerPack 400Wh, cambio Shimano Deore M610... ¿Se puede pedir algo más? Sí: elegir entre los tres colores disponibles. www.cannondale.com

2.999€



• Specialized Turbo Vado 4

Una estética sorprendente, el prestigio de ser uno de los modelos más deseados (y comprados) del mercado y una batería sobrecogedora, de 504Wh y totalmente integrada en el cuadro. Todo eso, junto al magnetismo presente en cualquier Specialized y su robustez y deportividad, hacen de la Turbo Vado 4 uno de los modelos más especiales del momento. www.specialized.com

2.999€ - 4.199€





"Proposición tenida por cierta y como principio innegable"

¿Blanca negra?



Lo insuperable se hace todavía mejor: la nueva Ibiza Dogma es la última versión de la e-bike plegable de referencia, con abundantes mejoras y, como siempre, un precio imbatible.

60
puntos
de venta

1.590€

Entra por los ojos. Toca el corazón. Y, a la vez, es inteligencia pura. La nueva Ibiza Dogma consolida a la bicicleta plegable como la mejor opción para recorrer la ciudad, perfeccionando su motor de asistencia eléctrica y permitiéndonos disfrutar de cada desplazamiento gracias a su rapidez, eficiencia y comodidad.

Parecía imbatible, pero ahora es todavía mejor. Diseñada en España, con batería extraíble integrada en el cuadro de aluminio, batería Samsung y una autonomía de hasta 75 kilómetros, la nueva Ibiza Dogma cuenta con la última versión del alabado motor Brushless 36V/250 Watt de Littium, una referencia de rendimiento y fiabilidad.

Fiel heredera del estilo y la tecnología de la saga Ibiza, la nueva Dogma incorpora múltiples mejoras. La horquilla delantera cuenta ahora con amortiguador Zoom Aria. Los frenos delantero y trasero son de disco Tektro Aries. Y el eficaz cambio de marchas Shimano Altus de 7 velocidades incluye un protector.

Y, por supuesto, el mejor equipamiento con un peso realmente contenido. Capacidad de transporte gracias a un anclaje porta equipajes y la parrilla de aluminio y madera. Máxima seguridad con la nueva banda reflectante en los neumáticos y las luces LED, de serie, adelante y atrás. Y una comodidad insuperable por su tija extralarga, puños ergonómicos y pedales reforzados y plegables.

La Ibiza Dogma es una apuesta segura, gracias también a su garantía full cover (que incluye recogida y entrega directa en domicilio), teléfono directo de atención al cliente y servicio de reparación y reposición de piezas 24/72h en toda España. Todo, por **1.590€**. Un precio indiscutible. Y una única duda... ¿Blanca o negra?



 **LITTIUM** KAOS
MOVILIDAD ELÉCTRICA

Solicita más información en:
www.littiumbykaos.com

CONSIGUE GRATIS

Ciclosfera

EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

Donde encontrarnos

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

Biciclòt

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/ Atlantida, 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 Bicicleta Café

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.

Retrocycle

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 madrileña

C/ San Andrés, 19

ZARAGOZA

Recicleta

c/ Asalto 69
www.recicleta.com

La Ciclería

c/ Gavin 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!





Cabeza de carrera

Convocados por Ciclosfera, representantes de los ocho grandes fabricantes de bicicletas se reunieron por primera vez para hablar del ciclismo en España. Tiendas, e-bikes, infraestructura urbana, usuarios... Así ven las principales marcas los puntos clave del sector.

Rafa Vidiella
fotos: Juan J. Pestaña

No parecía sencillo. BH, Cannondale, Canyon, Giant, Merida, Orbea, Specialized y Trek son algunos de los actores protagonistas del mercado de la bicicleta. Por eso creíamos que reunir a sus máximos responsables en una misma sala, para debatir durante casi tres horas, resultaría misión imposible.

Pero ellos nos demostraron todo lo contrario. Bastó con proponérselo para que, en apenas unos días y felicitándonos por la idea, los principales portavoces de cada marca se mostraran encantados de participar.

Sabíamos que había mucho de que hablar, pero no que ellos tuviesen tantas ganas de hacerlo. El 31 de enero, y por primera vez en España, los ocho grandes fabricantes descifraron, una a una, las claves del sector. Un encuentro lleno de buena sintonía y cordialidad, marcado por preocupaciones y esperanzas comunes y en el que sólo hubo vencedores: la pasión por la bicicleta, el respeto a los ciclistas y, cómo no, todos los que ahora podemos repasar sus valiosas y esclarecedoras palabras.

El boom

Es indudable: nunca se han visto tantas bicicletas en las carreteras, montes y ciudades de España. Sin embargo el ciclismo es un sector convulso, que como cualquier otro vivió con preocupación la crisis y que observa en el horizonte cambios, incertidumbre o, incluso, la incomprensión de los políticos y hasta algunos ciudadanos. Para Gon-

“La bicicleta todavía tiene que vivir una gran explosión en España” (Guillermo Bracons, Cannondale)



zalo García de Salazar, director general de ventas de Orbea, “el mundo de la bicicleta es complejo y poliédrico. Como las propias bicis, está en un movimiento constante. Hay más ciclistas que nunca, interés político y crecientes preocupaciones sociales, como la salud, la movilidad o la contaminación, que nos hacen ser optimistas. Pero también hay una transición por completar y ciertas tensiones, como la convivencia entre ciclistas y vehículos a motor”.

“España es un mercado muy importante a nivel mundial”, reconoce el director general de Trek, Olivier Pelous, “donde la bicicleta está de moda, el sector vive un auge y el mercado, en muchos aspectos, está maduro. Sí: creemos que se consumirán cada vez más bicicletas”, asegura. Para Guillermo Bracons, director comercial de Cannondale, “este sector ha capeado bien la crisis y somos muy optimistas. Pero la bicicleta todavía tiene que vivir una gran explosión en España: el ciclismo urbano está aún en pañales, las e-bikes se están desarrollando y queda mucho margen de crecimiento en disciplinas como el ciclismo de carretera”.

El poder de las marcas

No, no es solo por unas especificaciones técnicas o un precio: muchas personas eligen una bicicleta por lo que transmite su fabricante, por formar parte de una marca como quien se hace de un equipo de

“Las e-bikes son una de las mejores cosas que le han pasado a la movilidad” (Gonzalo García de Salazar, Orbea)

fútbol. “Para mucha gente”, dice Alberto Crespo, director general de Specialized España, “la marca de su bicicleta es un color, un sentimiento. En nuestro caso, transmitimos un mensaje de innovación y tecnología, nuestra vía para conseguir el mejor producto”. Cannondale, en cambio, alude a “la tecnología y la diferenciación”. José Miguel Aracama, director de exportación de BH, cree que su marca aporta “distinción e integración de los componentes”, además de una gran conexión con el público español al ser una marca nacional y tradicional. José Casla, director general de Giant, considera que les diferencia “la innovación, la calidad y el ofrecer un precio justo”, mientras que Javier López, general manager de Merida, destaca la asociación de su empresa con el mundo de la competición gracias a nombres como el de José Antonio Hermida.

“Generar emoción y no fallar a tus usuarios es una responsabilidad muy grande”, explica Olivier Pelous, “y sabemos que quien se sube a una Trek quiere experimentar una sensación determinada”. David Toledo, country manager de Canyon, recuerda cómo la marca nació “bajo la filosofía del *pure cycling* o ciclismo puro, lo que nos exige prestaciones, un alto rendimiento y precios democráticos”. Gonzalo García de Salazar, de Orbea, lo resume así: “Una de las partes más bonitas del ciclismo es su aspecto emocional. Pertenecer a una marca, conectar con sus valores, es muy importante. En el caso de Orbea explicamos que no somos solamente un producto sino que estamos ahí, cerca del ciclista. Hacemos las mejores bicis que somos capaces de hacer, y acompañamos a quienes quieren disfrutarlas con nosotros”.

Ciclismo urbano, una lenta transición

“Al menos en cuanto a ventas”, asegura el director de Giant, José Casla, “el ciclismo urbano no crece en España. Es increíble, pero sigue siendo residual. Todas las marcas ofrecemos una gran gama de productos, y en otros mercados hay cada vez más demanda... pero aquí no. Será por un tema cultural, o habrá que esperar a que las administraciones lo apoyen con más fuerza, pero el cambio no se produce a la velocidad que esperábamos”, concluye. “La creación de buenas infraestructuras es importantísima”, asegura Aracama (BH), “porque en el ciclismo urbano hay un claro efecto de imitación, y es importante que los usuarios se sientan seguros”. “La palabra clave es compromiso”, explica Olivier Pelous (Trek). “Compromiso de los gobernantes, claro, pero también de tiendas, ciudadanos y marcas. Sevilla, Vitoria o San Sebastián demuestran que la infraestructura importa, pero para que la convivencia sea óptima todos debemos participar. Las tiendas deben asesorar, animar y enseñar a sus clientes a circular con seguridad, y los fabricantes debemos apostar por eventos que nos hagan llegar a un público nuevo”.

“Es bueno que mucha gente diga que ser ciclista urbano es una locura: implica que empiezan a plantearse” (David Toledo, Canyon)



“Voluntad tenemos todos”, explica Javier López (Merida), “pero hay que establecer un orden y hacer las cosas con sentido. El coche cuenta con toda una infraestructura y un consenso favorable, pero ni administraciones ni empresas saben cómo tratar a la bici”. “Para obtener buenos resultados”, añade, “hay que mirar el ciclismo urbano con visión de futuro”. “He tenido la suerte de estar en lugares como Copenhague”, añade Guillermo Bracons (Cannondale), “y la mentalidad es fundamental. Cuando los automovilistas se sientan ciclistas y el ciclista deportivo pedalee también por la ciudad todo cambiará”. Alberto Crespo, de Specialized, ahonda en otros aspectos: “El tráfico en ciudades como Santiago de Chile es infinitamente peor que en España”, cuenta, “pero es alucinante la cantidad de gente que se mueve en bicicleta. ¿Por qué? Porque aquí hablamos mucho de carriles bici, pero poco de algo fundamental: dónde dejarla. En casi cualquier centro comercial, banco o gran empresa de Santiago de Chile encuentras un aparcabicis. Aquí, no”.

“En España, como en Italia y otros países del sur de Europa, existe un problema cultural”, entiende García de Salazar (Orbea). “Los fabricantes tenemos la responsabilidad de mostrar que el mundo sería mejor si todos nos moviésemos más en bici. Además... ¿le interesa a los políticos que lo hagamos? Debería, porque la contaminación mata a muchísima gente, pero dan prioridad a los vehículos contaminantes, que

“Para mucha gente la marca de su bicicleta es un color, un sentimiento”
(Alberto Crespo, Specialized)

generan mucho más dinero en impuestos. La bicicleta sigue buscando su sitio en la ciudad, un sitio casi inexistente hasta ahora porque todo es para los coches. Reivindiquemos que la bici es la mejor solución urbana. Las ciudades del futuro serán más grandes y más pobladas, y no podemos permitir que tantas personas enfermen o mueran por la contaminación”.

“Vivimos un momento de transición”, concluye David Toledo (Canyon), “y por eso necesitamos infraestructura. Dentro de 30 años quizá los coches hayan sido expulsados del centro de las ciudades, pero a día de hoy necesitamos carriles segregados para acostumbrarnos a ir pedaleando, nosotros y nuestros hijos, al colegio, el mercado o la biblioteca”. Toledo es todavía más atrevido: “Creo que la polémica y miedos que rodean al ciclismo urbano son positivos”, asegura, “porque nos hacen estar en el punto de mira, y significan que la bici ya es una opción. Es el inicio de una gran transición: las ciudades españolas no son amables para el ciclista, pero ya se habla del tema. Muchos dicen que pedalear en la urbe es arriesgado, una locura... Y eso es bueno. Que lo digan implica que empiezan a plantearse”.

El presente es eléctrico (y el futuro más)

Llegaron hace aproximadamente una década, y es obvio que las bicis de pedaleo asistido viven un auge. “Se han convertido en una parte muy importante de nuestro negocio”, cuentan desde BH, “pero todavía es importante explicársela al consumidor. Sigue habiendo muchos que ven una e-bike como una moto, cuando no lo es”. Para Aracama, “una e-bike nos permite ser más rápidos, más fuertes e ir más seguros. No es sólo el pedaleo con menos esfuerzo o sin sudar, sino también el ir más rápido y con más respuestas al compartir espacio con coches, autobuses o motos”. Para García de Salazar, de Orbea, “darle al usuario un motor de 250W crea una experiencia más satisfactoria que democratiza el uso de la bicicleta. Las e-bikes son una de las mejores cosas que le han pasado a la movilidad, porque permiten que muchos usuarios puedan ir en bicicleta más allá de limitaciones físicas, distancias o cuestas”.

Sin embargo, las e-bikes siguen generando reticencias entre muchos. “Es algo normal y comprensible”, asume Alberto Crespo de Specialized, “pero a esos ciclistas reacios les pediría, simplemente, que las prueben. Que vean qué diferencias conllevan. Que se den cuenta de que las e-bikes pueden aportar muchas cosas, y todas buenas”. Volviendo a las ciudades, Olivier Pelous (Trek) lo ve claro: “Las e-bikes serán el dispositivo perfecto para movernos”, asegura. “Cuando las calles se cierran a los coches su empleo será masivo”. Canyon, única de las ocho marcas que todavía no las vende, coincide. “Somos

“Al menos en cuanto a ventas, el ciclismo urbano no crece en España”
(José Casla, Giant)



conscientes de su futura importancia”, confiesa David Toledo, “porque además de democratizar la bici permiten optimizar el tiempo, un bien cada vez más escaso. Poder recorrer más kilómetros y vivir más experiencias en el mismo tiempo nos hace disfrutar más. El sector de las e-bikes es aún joven pero muy prometedor. En Canyon llevamos años trabajando en prototipos, y pronto estaremos ahí”.

Nuevos tiempos, nuevas tiendas

“El mundo está cambiando”, explica el general manager de Merida, Javier López, “y el negocio de la bicicleta no es distinto a otros. Internet ha impuesto nuevas reglas, y las tiendas tienen que adaptarse, como lo han hecho los fabricantes y el consumidor, que es el que tiene la palabra final”. Un consumidor que, para Guillermo Bracons (Cannondale), “tiene más conocimiento y poder que nunca. Si a la tienda le va bien a la marca también pero, es cierto, a veces sienten que les apretamos demasiado. Posiblemente son el eslabón más débil de la cadena, pero han de evolucionar. Ya no basta con levantar, cada día, la reja”. Para José Miguel Aracama (BH), el tema de las tiendas “es complejo. La gente no duda en comprar una bicicleta en Internet si la encuentra más barata. Eso ha generado que, muchas veces, el descuento parezca el único recurso de una tienda, lo que al final crea una guerra de precios, menos márgenes y todavía más dificultades para sobrevivir”.

“El e-commerce ha llegado y sólo las mejores tiendas, las que den un servicio diferente y mejor, sobrevivirán” (Olivier Pelous, Trek)

La clave es, entonces, cambiar. Si buscas resultados distintos... haz las cosas de otro modo. “Muchas tiendas abrieron, en su momento, por la pasión de sus dueños”, asegura Javier López (Merida), “pero el crecimiento del sector ha exigido sumarle profesionalización a esa pasión”. “Vivimos un punto de inflexión”, entiende Alberto Crespo (Specialized), “y tiendas y marcas debemos estar más juntos que nunca. Las tiendas son fundamentales, son las que nos han traído hasta aquí, pero debemos adaptarnos juntos. Mejores mecánicos, más y mejores servicios... Les podemos ayudar con ideas y muchas más cosas. El mercado ha crecido, seguirá haciéndolo, así que debemos acompañar a las tiendas porque son y serán el futuro”.

¿Cómo serán esas tiendas del futuro? Para Orbea, “más eficientes, porque el consumidor exige cada vez más y genera una selección natural”. Según Guillermo Bracons, de Cannondale, “las tiendas deben aprender a fidelizar al cliente, dándoles más cosas que reducciones de precios. Las tiendas que sólo consiguen clientes a base de ofertas son las que se ponen nerviosas primero”. Y, desde Trek, Olivier Pelous pide planes y objetivos concretos. “Apostar por las e-bikes, tener un taller mejor, difundir tu negocio en redes sociales... Las marcas tenemos un plan que, muchas veces, las tiendas no tienen. El e-commerce ha llegado, pero las mejores tiendas, las que den un servicio diferente y mejor, sobrevivirán. El 80% del negocio seguirá generándose en las tiendas, así que estas deben mejorar y llegar mejor al consumidor, algo que exige tiempo, dinero y conocimiento. Para las marcas es clave que lo consigan porque, no lo olvidemos, ellas son nuestros mejores embajadores”.

Amenazas y debilidades

Y es que, en resumen, el sector vive un gran momento... no exento de nubarrones. “La proliferación de vehículos eléctricos y la campaña de la industria del automóvil para mostrar el coche como un producto limpio es uno de ellos”, reconoce David Toledo (Canyon), que considera que, aunque estamos convencidos de que la bici será protagonista en las ciudades del futuro, la industria automovilística “tratará por todos los medios de ralentizarlo o evitarlo. Es probable también que las grandes marcas de coches no quieran perder baza, y entren en el mercado de las e-bikes”. “El car sharing, el coche autónomo... Dentro de cinco años habrá 9.000 millones de personas viviendo en las ciudades, y no habrá espacio para todos”, afirma García de Salazar (Orbea). “La bicicleta está ante una gran oportunidad, pero también otros medios de transporte”, asegura. Algo también obvio para Cannondale: “Tendremos cada vez más personas desplazándose por la ciudad en vehículos eléctricos,

“La e-bike es ya una parte muy importante del negocio, pero aún hay que explicársela al consumidor” (José Miguel Aracama, BH)

pero habrá que ver cuántos de ellos lo hacen en bici. El ciclismo requiere un boom, también, educativo”.

Y es que, como explica David Toledo, “una de las debilidades del sector es percibir la bicicleta como sólo un elemento deportivo. Tenemos que hacer que se vea como alternativa de transporte, la solución a muchos problemas. Comparado con toda la población, los que usan la bici sólo para hacer deporte son pocos, por lo que el margen de crecimiento es enorme”. “Creo que el mayor peligro que vive la bicicleta es que no sepamos transmitir sus ventajas”, asegura Javier López (Merida). Eso y, coinciden Olivier Pelous y José Miguel Aracama, que las administraciones no sólo no estimulen el boom ciclista, sino que lo frenen o hasta intenten aprovecharse de él. Pelous habla de “los problemas que ya están surgiendo en torno al ciclismo de montaña en los parques nacionales, o la regulación legal e impuestos que surgirán en torno a la bicicleta urbana”, mientras que Aracama remite a “la creación de nuevas barreras y restricciones en la ciudad. Cosas que pueden surgir y que, lejos de incentivarla, hasta lleguen a frenar el crecimiento de la bicicleta”.

Pero, en definitiva, optimismo

Amenazas que, en todo caso, no oscurecen los buenos pronósticos. Unos pronósticos refrendados por datos (cada vez más bicicletas vendidas, la creciente sensación de que el uso de la bici es sano para las ciudades y sus habitantes) y que, por supuesto, son compartidos por las marcas. “Los jóvenes ven la vida de un modo completamente distinto”, argumenta David Toledo. “Ya no les urge aferrarse a una casa o un coche, sino que aspiran a una mayor libertad. A tener más tiempo, mejor salud y disfrutar mucho, algo que la bicicleta puede darles”. Una bicicleta, entonces, cada vez mejor vista por toda la sociedad. “Ya no es sinónimo de algo barato ni te convierte en un hippie”, asegura Aracama, “sino que es, incluso, algo aspiracional. Basta fijarse en la cantidad de bicicletas carísimas que ruedan por el monte”.

Aracama, Bracons, Toledo, Casla, López, García de Salazar, Crespo y Pelous. O, lo que es lo mismo, BH, Cannondale, Canyon, Giant, Merida, Orbea, Specialized y Trek. Ocho personas. Ocho fabricantes que, aunque rivales, comparten intereses y preocupaciones comunes. Un enorme amor por la bicicleta y los ciclistas. Y muchas, infinitas, ganas de seguir creciendo. El auge de sus cifras, el alza de sus balances de resultados, será el más frío e indiscutible argumento que corrobore que la bici va a más. Que social, cultural e industrialmente es el vehículo del futuro. Que, racional y emocionalmente, es la máquina mejor dotada para alcanzar, entre todos, una sociedad, un mundo, mejor. ♡

*“Para obtener buenos resultados hay que mirar el ciclismo urbano con visión de futuro”
(Javier López, Merida)*

transparent.bike

PROUD TO BE
A CYCLIST 

Turbo Como

Cuando se trata de e-bikes, no solemos encontrar las palabras "elegante", "cómoda" y "divertida" en sus descripciones. Pero eso ha cambiado con la llegada de la Turbo Como. Con una geometría cómoda, un estilo moderno y la potencia adicional de su motor totalmente integrado, la Turbo Como trae más diversión a tus paseos en bicicleta de la que jamás hubieras imaginado.

La Turbo Como tiene como único objetivo inspirarte a salir, moverte y divertirti un rato. Lo consigue con su potente tecnología e-bike de Specialized, que hace que tu trayecto sea más rápido y más eficiente, por lo que no importa a dónde te dirijas, siempre tendrás una amplia sonrisa en tu cara.



specialized.com/turbo-como

Cuadro de Aluminio E5 con batería y motor totalmente integrados. Geometría Ground Control que te facilita llegar al suelo cuando paras en un stop o un semáforo y elimina esa lucha por subir y bajar de la bici. Posición relajada y erguida, muy cómoda, pero a la vez eficiente.

En el corazón de la Turbo Como está nuestro motor 1.2 totalmente integrado y rediseñado. Accionado por correa dentada en su interior, es suave, silencioso y libre de molestas vibraciones.

La exclusiva función Rx Street Tune optimiza el rendimiento del motor para montar en un entorno urbano, al reaccionar según la fuerza que apliques a los pedales: cuanto más fuerte pedalees, más potencia aplicará el motor, lo que te permitirá aceleraciones rápidas y eficientes desde tus paradas en los semáforos. Perfecto.

Hemos desarrollado una pantalla personalizada de 2,2 pulgadas junto a la compañía alemana BLOKS. Un ciclo-computador inteligente donde ver todos los números de tu ruta o paseo y, a través de Bluetooth®, tener el control total de la tecnología Turbo.

Batería personalizada Turbo UI-460 integrada perfectamente en el cuadro y fácilmente extraíble con llave para cargarla de forma sencilla. Con ella tendrás mucho jugo para tus rutas en bici, tus paseos hasta el supermercado o incluso para visitar esa nueva cafetería que han abierto en la otra punta de la ciudad.



EL DERECHO A RESPIRAR

La tecnología puede jugar un papel esencial para medir la calidad del aire y, en consecuencia, mejorar nuestra salud y concienciar sobre la necesidad de una movilidad más sostenible.

Carlos Pérez Olozaga
José Antonio Meoqui

¿Cuál es la calidad real del aire que respiramos? ¿Podemos confiar en lo que nos dicen las instituciones? ¿Es posible conocer, de primera mano, cuáles son los niveles de contaminación que inhalamos al pedalear, correr o simplemente pasear por nuestras ciudades?

Las preguntas están sobre la mesa y, afortunadamente, también algunos instrumentos para encontrar las respuestas. Eso le sucedió, por ejemplo, a la organización donostiarra ciclista Kalapie, que puso en marcha un ambicioso estudio sobre la calidad del aire en Donostia-San Sebastián que, por sus características, resultó perfectamente extrapolable a cualquier otra urbe del mundo.

El estudio de Kalapie se centró en esclarecer cómo afecta la polución de los vehículos motorizados a los ciclistas mientras estos se desplazan por la red de vías ciclistas (bidegorris) de la ciudad. Pero fue más allá: también se midieron los niveles de PM_{2,5} (partículas en suspensión de menos de 2,5 micras) en eventos concretos, como la noche de las hogueras de San Juan o la Semana de Fuegos Artificiales, así como las de situaciones anticiclónicas (cada vez más frecuentes), y la de los incendios forestales de Portugal, Galicia y Asturias, cuyos humos llegaron a detectarse a concentraciones muy elevadas en toda la ciudad.

Máquinas que respiran

La calidad del aire en España se viene analizando desde hace más de 40 años. La derogada Ley 38/1972 de Protección del Ambiente Atmosférico ya avisaba de la necesidad de establecer una red nacional de estaciones para la vigilancia y prevención de la contaminación atmosférica.

Actualmente, y en lo que a la calidad del aire se refiere, las ciudades deben cumplir el Real Decreto 102/2011, que traspone la legislación de la Unión Europea al derecho español. Desde entonces las redes de medida no han dejado de ampliarse, tanto en número de estaciones como en contaminantes analizados, siguiendo una normativa europea que aún está muy lejos de garantizar la salud de los ciudadanos.

Las redes de calidad del aire ambiente de España, gestionadas por las comunidades autónomas y, en algunos casos, por entidades locales, cuentan con más de 600 estaciones de medición fijas distribuidas por todo el país. Pero hay un problema: su evaluación de la calidad del aire se basa en modelos de simulación que, aunque más desarrollados, no suelen reflejar fielmente la realidad. No es su único inconveniente: las estaciones fijas no dan resultados en tiempo real, lo que resulta muy peligroso en el caso de contaminantes como el ozono. Cuando los nive-



Los vehículos a motor son el factor más deteriorante de la calidad del aire de una ciudad

les son alarmantes es necesario actuar con inmediatez, es cuestión de minutos, y no de días.

El veneno del tubo de escape

Hablemos claro: los vehículos motorizados constituyen el factor más determinante del deterioro de la calidad del aire en las ciudades. Y, aunque la Agencia Europea de Medio Ambiente ha manifestado que se han reducido las emisiones de diversas fuentes en el periodo 2002-2011, principalmente de dióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO), plomo y benceno, una parte importante de los ciudadanos europeos todavía está expuesta a concentraciones de óxidos de nitrógeno (NO₂), ozono (O₃) y partículas finas de diámetro menor de 2,5 µm (PM_{2,5}) por encima de los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Estos tres contaminantes son, de largo, los más dañinos para la salud. Y, además, existen notables diferencias entre los valores establecidos por la UE y la OMS. Las recomendaciones que hace esta última no son baladíes: la contaminación atmosférica genera a corto y largo plazo un aumento del riesgo de padecer enfermedades respiratorias agudas, como la neumonía, y crónicas, como el cáncer del pulmón, además de enfermedades cardiovasculares. Para colmo, hay grupos más vulnerables: los niños, los ancianos y las familias de pocos ingresos y con un acceso limitado a la asistencia médica.

Una situación alarmante... ante la que España no responde. El pasado enero Bruselas pidió explicaciones a nuestro país por su incumplimiento de la normativa europea de calidad del aire, fundamentalmente en Madrid y Barcelona. Pero no es sólo un problema de las grandes ciudades: según Ecologistas en Acción, el 94% de la población (cerca de 44 millones de personas, sin contar a los turistas) y el 90% del territorio del

Estado español están expuestos a unos niveles de contaminación que superan ampliamente lo recomendado por la OMS.

Cifras irreales

En el caso de Donostia-San Sebastián, las conclusiones del estudio de Kalapie fueron claras: la concentración media anual de partículas PM_{2,5} en tiempo real está por debajo del valor límite de 25 µg/m³ establecido por la UE, pero en general es superior a los 10 µg/m³ recomendados por la OMS y los 12 µg/m³ de la legislación norteamericana. Las concentraciones superiores a los 25 µg/m³ se producen en momentos puntuales de tráfico intenso, que se diluyen fundamentalmente por efecto de la brisa marina.

La cosa se complica en situación anticiclónica, que se da en la Península Ibérica con mayor frecuencia de lo que la gente piensa y viene a durar varios días. Es entonces cuando los valores de PM_{2,5} se mantienen de continuo por encima de los 10 µg/m³ (noche y día). Una elevada concentración de partículas contaminantes que se dispara en determinadas celebraciones, como la noche de las hogueras de San Juan o la Semana de Fuegos Artificiales.

El estudio arrojó también una denuncia clara y contundente: el sistema actual de medición en estaciones fijas no recoge la verdadera situación en las ciudades, al no permitir conocer la concentración en tiempo real de las partículas tóxicas PM_{2,5}. Por ello, sería de gran ayuda que las ciudades se dotaran de equipos móviles de pequeño tamaño, bajo precio y aceptable fiabilidad, que podrían ser usados por agentes como voluntarios, bomberos o policía, completando así el conocimiento en tiempo real de la calidad del aire de nuestras ciudades.

Appmósfera, Life+Respira...

El trabajo de Kalapie no es la única iniciativa de estas características en España. En 2016, la empresa malagueña Urban Clouds desarrolló y lanzó Appmósfera, un dispositivo de sólo 200 gramos de peso, construido en madera de caoba y un tamaño reducido que prácticamente cabe en una mano. "El problema de la calidad del aire nos afecta a todos, y todos tenemos que aportar nuestra parte de solución", explica Daniel Caro, CEO de Urban Clouds. "Es paradójico", asegura, "los ciclistas urbanos fomentamos el uso de la bici para luchar contra la contaminación y la respiramos constantemente".

En colaboración con el Ayuntamiento de Málaga, los desarrolladores de Appmósfera se pusieron en contacto con un grupo de 30 voluntarios de todas las edades para que llevaran la máquina y elaborasen un mapa de la contaminación de la ciudad andaluza.

Las estaciones fijas de medición no recogen la situación real: sería conveniente dotar de pequeños equipos móviles a voluntarios, bomberos o policías



foto joiseyshowaa

CUANDO EL CIELO SE VOLVIÓ GRIS

Los incendios forestales que asolaron Portugal, Galicia y Asturias el pasado octubre hicieron que muchos municipios de la zona estuvieran, durante días, cubiertos por una nube tóxica de humo y cenizas. Pese a que la zona cero de la tragedia era Galicia, en Asturias también se respiró veneno. En sólo 24 horas la estación de Argentina, al oeste de Gijón, registró una concentración media de $113 \mu\text{g}/\text{m}^3$, más del doble del límite diario recomendado ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$). En la estación de Cangas del Narcea fue peor: la concentración media alcanzó valores superiores a los $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (el triple del recomendado), con un máximo de $381 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en sólo una hora. Pese a la distancia, y aunque en menor medida, la contaminación también llegó a Donostia-San Sebastián. Dos miembros de Kalapie realizaron mediciones entre las 23 horas de la noche del 17 de octubre y la 1 de la madrugada del día siguiente, prácticamente en todos los barrios de la ciudad. Los medidores arrojaron valores permanentes de $\text{PM}_{2,5}$ superiores a los $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$, detectándose incluso niveles superiores a los $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

El dispositivo es, desde luego, sorprendente: basta con dar unas cuantas pedaladas para saber cómo es el aire que acabamos de respirar. También destacable es Life+Respira, un proyecto de la Universidad de Navarra que midió la contaminación en Pamplona entre los años 2014 y 2017. Más de 150 millones de mediciones, realizadas durante más de 20.000 trayectos y a lo largo de 54.000 kilómetros por toda la ciudad, arrojaron cifras altamente preocupantes. Por ejemplo, que circular en bicicleta por la calzada incrementa hasta un 40% la contaminación recibida, lo que supone hasta 120 ingresos hospitalarios al año.

A nivel europeo, las cifras son también para llevarse las manos a la cabeza. Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, la contaminación del aire provoca 370.000 muertes prematuras al año en Europa. A ello hay que sumarle el coste económico de las diversas enfermedades asociadas a la exposición a este veneno, unos 400.000 millones de euros al año.

Mejorando la calidad del aire, además de obtener beneficios directos en la salud de los ciudadanos, contribuiremos también a disminuir la emisión de gases efecto invernadero y a atenuar los efectos del cambio climático. ¿Nos tomamos un respiro? ♡

VALENCIA 19 y 20 de mayo



www.ebikedays.es

Organiza



Patrocina



bike days

by Cofidis

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

[@ebike_days](https://twitter.com/@ebike_days)
[#eBikesDays](https://www.instagram.com/#eBikesDays)
[#eBikesValencia](https://www.instagram.com/#eBikesValencia)

CON PASIÓN

Casi 22.000 personas siguen en Instagram a Liisa Kiddo, que trabaja en el mundo de la moda pero cuya otra gran pasión son las bicis de piñón fijo... y los tatuajes.

Dani Cabezas
fotos: Christopher Jackson

¿Cómo te presentarías?

Nací hace 26 años en Italia, de padre italiano y madre finlandesa, pero de bebé nos mudamos a Suecia. Desde hace cuatro años vivo en Australia, y trabajo como creativa en un estudio de moda de Melbourne.

¿Por qué montas en bici?

Conocí el mundo del piñón fijo cuando fui con mi novio a la Rad Race, una carrera de fixies en Alemania. Vi que, además del mejor vehículo, las bicis son una gran comunidad, un estilo de vida. Desde entonces pedalear es esencial en mi día a día. Aunque sea bajo un diluvio, lo prefiero a ir en tren. La bici es libertad.

¿Cuál es tu lugar favorito para perderte pedaleando?

Cada fin de semana nos subimos a la bici sin un plan establecido. Hemos encontrado playas, montañas, lagos y hasta estaciones de tren abandonadas. ¡Es lo más divertido del mundo!

Háblanos de tu bici.

Me hice con una bicicleta vieja, pesada y oxidada, a la que llamamos lata de anchoas. La usé durante dos semanas, hasta que me di cuenta de lo mucho que me gustaba pedalear y me hice con mi bici actual, una Cinelli Mash Cyanotype Parallax. La vi en el Rad Race, y pensé que si alguna vez me metía en ese mundo esa sería mi bici. Es súper rápida, y me sirve para todo, tanto para recorrer la ciudad como para velódromo o carretera.

¿Qué momento vive el piñón fijo en Melbourne?

Hay una gran comunidad. Nos reunimos los lunes por la noche y, eventualmente, también a mediados de la semana. El amor a la bicicleta también me ha llevado a hacerme muchos amigos de otros países, y me encantaría viajar para conocer la situación del piñón fijo en otras ciudades del mundo.



“Existe una conexión entre ser vegano y compasivo con los animales y moverte en bicicleta”



Eres vegana. ¿Está conectado con moverte en bicicleta?

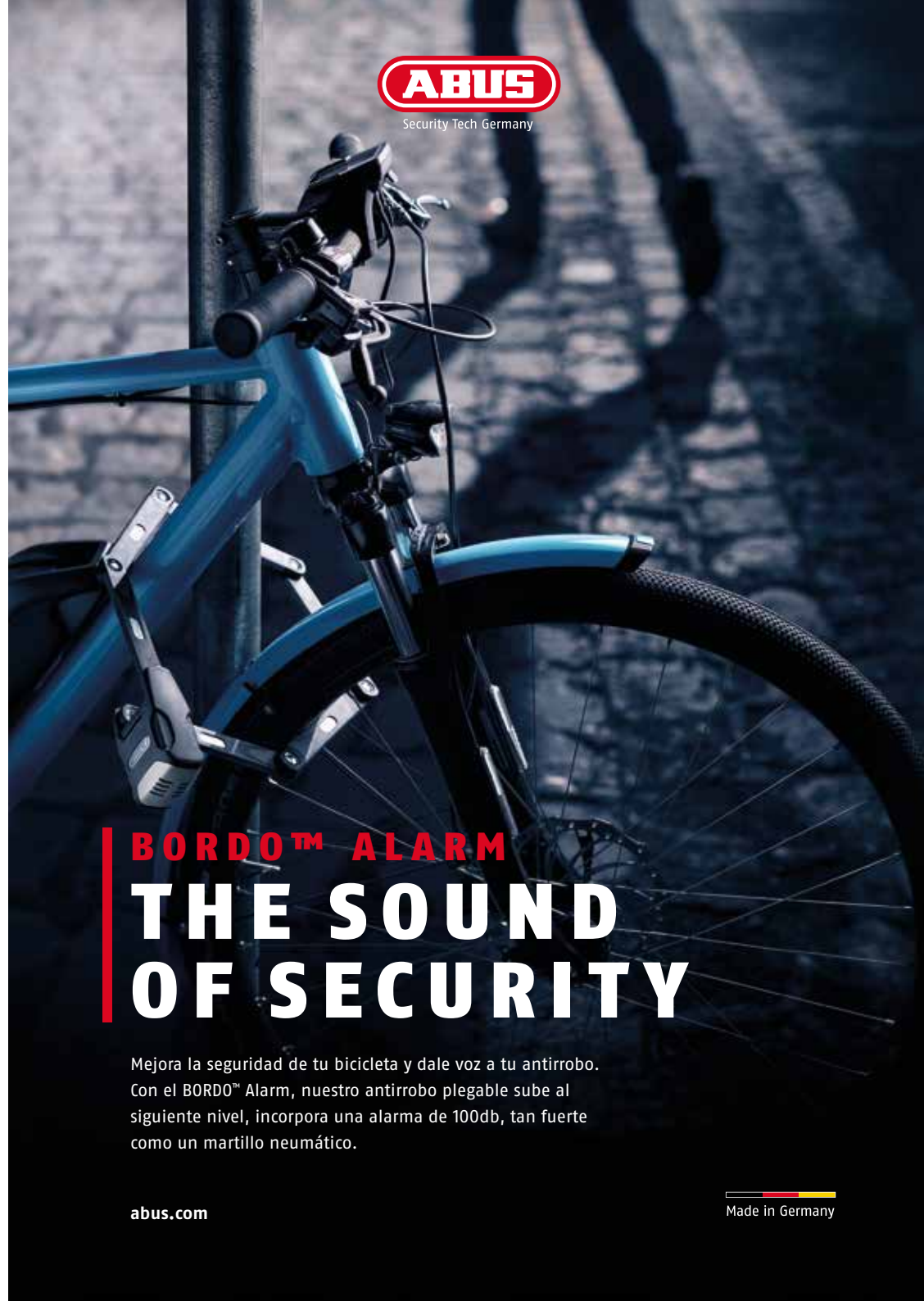
Desde luego. Existe una conexión entre ser compasivo con el resto de animales y elegir la bicicleta, en lugar del coche para moverse, con todos los beneficios medioambientales que eso conlleva. Soy vegana desde hace dos años, y no me resultó complicado porque, en realidad, nunca me gustó demasiado la carne.

¿Qué te llevó a dar el paso definitivo?

Darme cuenta de cómo tratamos a los animales destinados al consumo humano, y decidir que no quería formar parte de eso. La gente cree que llevar una alimentación vegana es difícil, pero para mí es un viaje apasionante, en el que descubres comida maravillosa que no habrías conocido de otro modo.

Llaman la atención tus tatuajes. ¿Por qué son importantes?

¡Me encantan! Creo que son una forma genial de expresarte y comunicar quién eres, aunque seguramente mi madre no estará de acuerdo... Me hice el primero con 18 años y me gustan todos los que tengo, aunque mi favorito es un conejo que llevo en la pantorrilla.♥



BORDO™ ALARM
THE SOUND OF SECURITY

Mejora la seguridad de tu bicicleta y dale voz a tu antirrobo. Con el BORDO™ Alarm, nuestro antirrobo plegable sube al siguiente nivel, incorpora una alarma de 100db, tan fuerte como un martillo neumático.

EL DESPERTAR

Libano fue considerado, a mediados de los años 70, 'la Suiza de Oriente Medio'. Viajamos a su capital, Beirut, para saber más del ciclismo urbano local.

Rosa Lorca y Samir Awad
foto: The Chain Effect

Beirut es la capital de Libano, el que fuera llamado 'la Suiza de Oriente Medio' por ser uno de los centros financieros de la zona. Dejaría de serlo cuando, en 1975, se sumió en una enrevesada guerra civil hasta 1990. A partir de entonces pasaría a ser denominado 'El Ave Fénix de Oriente', viéndose marcado, hasta el momento, por una fuerte inestabilidad social y política.

Pese a su reciente pasado, Beirut sigue siendo reflejo de la diversidad religiosa, y su capital alberga ciudadanos tanto musulmanes (suníes y chiíes), como cristianos (maronitas, ortodoxos griegos, armenios etc.), drusos y otras confesiones minoritarias. Su pluralidad llama la atención, pero también el volumen del tráfico y sus pesadas congestiones a ciertas horas del día.

Reacción en cadena

Para atajar este problema han surgido multitud de iniciativas (la mayoría privadas) para fomentar el transporte público (como Zawarib y Yallabus) y la bicicleta. Ésta era muy usada antes de la guerra, pero quedó relegada tras el conflicto armado. Sin embargo, proyectos como The Cycling Circle, Deghri Messengers y The Bike Kitchen tratan de generar cultura ciclista a través de tours urbanos y rutas rurales, reparto de paquetería y la fusión de una tienda de bicicletas con una cafetería, convirtiéndose ésta última en fundamental para el nacimiento de una especie de Masa Crítica beirutí.

También hay lugar para ABCycling in Beirut, una guía gráfica para aprender a moverse en bici por la ciudad, o The Chain Effect, colectivo que promueve la movilidad ciclista a través del arte urbano. Creada en 2014, intenta "facilitar la movilidad en una ciudad colapsada por el tráfico", según Nadida Raad y Zeina Hawa, cofundadoras del colectivo.



Mensajes callejeros, talleres, infraestructura... The Chain Effect está decidida a hacer de la ciudad un lugar mejor y más ciclista

La principal función de The Chain Effect es concienciar a los automovilistas dibujando, en los muros, “mensajes llamativos y provocadores para que se lo piensen dos veces en los atascos”. El colectivo va más allá del arte y organiza talleres sobre movilidad ciclista y recorridos personalizados. Del mismo modo, facilitan la instalación de aparcabicis junto al ayuntamiento y negocios locales. Y su trabajo no se limita a la capital: han creado un núcleo ciclista piloto para facilitar la movilidad en áreas marginadas como el campo de refugiados palestino de Nahr el Bared o mediante campañas como Bike to Work 2017, entregan bicis a aquellos que quieren pedalear hasta su trabajo pero no se lo pueden permitir.

La era pre-coche

La comunidad ciclista en Beirut es escasa, y muchos lo hacen por no tener otra alternativa. Eso les pasa a los trabajadores de salarios bajos (normalmente de origen libanés, palestino, sudanés, bangladeshí, indio o de otras nacionalidades del sur de Asia). Otro tipo de perfil son los jóvenes cualificados, estudiantes universitarios, mujeres y hombres de mediana edad y occidentales a quienes “simplemente les resulta práctico utilizar la bicicleta por la ciudad”, indican Raad y Hawa.

Antes de 1975, Beirut era una ciudad de tamaño moderado y densa, con una eficaz red de transporte público compuesta por una docena de auto-

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

abrilbike.com
C/ Sardenya 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

Acceso gratuito para consultas, acceso directo a préstamo

943 43 35 25 - zikloteka@donostia.es - cr@bilanero.es/zikloteka

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

www.urban-bike.es

c/ Bailén, 2 Bilbao



Tras la guerra civil se inició una reconstrucción que priorizó la circulación de coches

buses que atravesaban las principales arterias de la ciudad convergiendo en la conocida 'Plaza de los Mártires', ahora convertida en un parking en superficie construido sobre ruinas fenicias y romanas. Este sistema de transporte permitía un uso moderado del coche que, si bien era creciente, daba cabida a la bici. Como indica Ahmad Awad, ingeniero originario de Nahr el Bared que vivió en la capital antes del conflicto, "no era raro ver a jóvenes haciendo recados en bicicleta, el reparto ciclista de pequeñas mercancías o a gente de bajos recursos que acudía a trabajar en bici".

"Si hablas con los ciclistas veteranos te dirán que solían moverse de una ciudad a otra a través de agradables carreteras costeras", apuntan Raad y Hawa. Aún así, el ciclismo no era tan común como en China, sino que siempre fue un "concepto importado". Además, entre la década de los 50 y los 60 el país experimentó un 'boom' económico donde los coches comenzaron a ser omnipresentes. El hecho de que el tranvía dejara de prestar servicio en 1964 ayudó a que el coche adquiriera, de forma definitiva, una mayor presencia en Beirut.

Reconstrucción

La guerra civil terminó a finales de 1990, la conocida 'Línea Verde' -que dividió confesionalmente la ciudad de norte a sur durante el conflicto- desapareció y surgió la necesidad de reconstruirlo todo. Pero no se volvió a lo anterior, sino que el coche depredó casi todo el espacio: como explica Mark Perry (profesor de la Universidad Americana de Líbano) en una obra, Beirut se miró en el espejo de las ciudades estadounidenses y situó al coche como principal modo de transporte.

Sin embargo, está comenzando a abrirse un modelo donde la bici puede tener un papel importante. Además del surgimiento de los

recicleta
Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS
ORBEA DAHON
Gudereit SURLY
KLICKfix ORTLIEB
vsf fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com

espaibici
movilidad humana

LEZYNE
C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona
Tel: 93 512 3143 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% Viajes
Tiendas Cursos
Biomecánica Club Mammoth
Talleres Tarjeta Cliente

Pedidos Online: 91 737 77 70

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

qué grande ser **ciclista**

www.quegrandesericlista.com

Anúnciate en **Ciclosfera**

publicidad@ciclosfera.com

No hay casi infraestructura, pero sí muchos ciudadanos hartos de perder su tiempo en atascos



mencionados colectivos ciclistas, se ha construido un piloto de carril bici para probar cómo funcionaría un anillo ciclista en torno al 'Downtown', donde se alojan todo tipo de comercios.

Listos para el cambio

Preguntadas sobre si Beirut está preparada para el uso de la bici, Raad y Hawa son claras: "Si por preparados se entiende contar con infraestructura y apoyo, no. Pero si hablamos de todos los libaneses hartos de malgastar su tiempo en mitad del tráfico, entonces la respuesta es sí". El número de ciclistas aumenta cada año, como demuestra la apertura de nuevas tiendas en casi todos los barrios. Las cofundadoras de 'The Chain Effect' indican que la forma de la ciudad es "ideal", ya que es compacta (se puede cruzar en 45 minutos) y llena de callejuelas. Aun así, se lamentan de que durante los últimos 30 años los proyectos se hayan centrado en los coches, creándose "esas mega infraestructuras de puentes, túneles y vías arteriales que dividen los barrios y nos dificultan pedalear con seguridad".

Quién sabe si, en un futuro, la mayoría de residentes y visitantes de una de las ciudades más cosmopolitas de Oriente Medio podrán pedalear por la famosa 'Corniche', la animada 'Gemmayze' -el antiguo barrio cristiano- o la colorida Mar Mijael. Iniciativas no faltan. Y ganas, desde luego, tampoco. 📍

TALLER EL BON PEDAL

Solucionamos todo tipo de problemas mecánicos

¡En cualquier bicicleta!

Corte de radios a medida

Av. Roma nº115 . Barcelona
www.tallerebonpedal.com
@tallerebonpedal

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 321 - 31001 Pamplona - 948 213033
www.mundoraintxe.com

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio
www.motorverde.es

Bike-Life AVDA. WENÉNEZ PELAYO 43 TEL. 944 28 30 47 SEVILLA

Para el ciclista urbano y cicloturista

Kalkhoff MALENA

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

EL AMANTE CALLEJERO

No es necesario salir: contempla las acuarelas de Álvaro Castagnet y oirás el ruido del tráfico, te hipnotizarán los semáforos y, claro, verás pasar fugazmente a unos ciclistas.

Rafa Vidiella





Acaba de volver a Montevideo tras visitar Almería, Madrid y Roma. Después, seguro, regresará a Nueva York, Estambul o Melbourne, empapándose de cada urbe. Urbes que después mostrará en sus cuadros, los que le han hecho ser considerado uno de los mejores acuarelistas del mundo.

Castagnat pone emoción en cada palabra, se extiende en cada respuesta. Pero fuera le espera la vida: ha de salir deprisa para reencontrarse con su arte. Para llegar a su estudio cruzará Montevideo en una BMC Teamelite negra, comprada en Australia, donde vivió y adoptó el hábito de pedalear. “Monto desde niño”, explica, “pero fue allí cuando la bici se hizo fundamental en mi vida. Me da libertad, me deja ver la vida con más fidelidad y sentir más intensamente. No soy un experto en mecánica, pero amo la estética de la bicicleta, la armonía de sus formas”.

Sin estrés

Hay algo más: esos 30 ó 35 kilómetros de pedaleo cotidiano son los que le permiten pintar. “Ir en bicicleta hasta mi estudio me distrae. Como cabeza pensante y creadora he de enfrentarme al lienzo sin estrés. Con estrés es imposible crear, y la bici es el mejor antiestresante que hay”. Completada su rutina ciclista y ya junto a sus pinceles, Castagnat volverá a pintar una ciudad. “La ciudad confluye a mi mente sin darme cuenta. Siempre viví en una: adoro sus volúmenes, el ajetreo de las bocinas y motores, las esquinas conflictivas. Amo el misticismo y las mezquitas de Estambul. La energía única de Nueva York. Amo Roma, Barcelona y Madrid. Y amo sobre todo París, sus puentes y cúpulas, su arquitectura riquísima”.

“Uno de los grandes artistas de nuestros tiempos”. “Es simple y, por eso, maravilloso”. O, directamente, “es el mejor acuarelista del mundo”. Abundan los elogios a la obra de Castagnat, donde apenas se distinguen rostros.

“No quiero hacer una obra ilustrativa, predecible y obvia. Si te atreves a pintar una calle de París has de mejorarla, transformarla en un sentimiento”

“No me asusta el retrato”, explica, “pero mi aproximación al arte es impresionista. Todo tiene que tener una armonía. No puedo pintar un edificio con tres pinceladas y, en esa misma obra, una cara perfecta. Las figuras deben ser compatibles con la historia que cuento. El pintor tiene que tener una intención: si quieres mostrar Nueva York has de reflejar su confabulación de ruido, esquinas y luces. Y si ahí quieres retratar también a una persona generarás un divorcio, le quitarás a la pintura su armonía y unidad”.

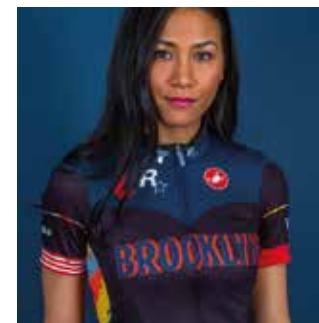
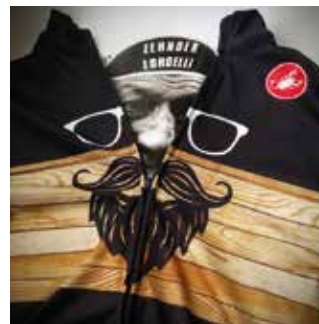
El gran desafío

Obras hechas de instantes, esculpidas con el día a día... ¿Cómo se planta uno ante una escena cotidiana y logra transformarla en arte? Ese es, en su opinión, el gran desafío. “Los bulevares de París o las calles de Roma te regalan imágenes bellísimas, pero no quiero hacer una obra ilustrativa, predecible y obvia. No quiero copiarlas, porque el pintor ha de ser siempre audaz. Si te atreves a pintar una calle de París has de mejorarla. Transformarla en un sentimiento”.

Bromea y dice tener 42 años, aunque su carné de identidad afirma que ha cumplido veinte más. Toda una vida pintando, una carrera en la que han cambiado tanto él como su estilo. “No cambia la técnica”, asegura, “sino la percepción del mundo. Con los años nos ponemos más filosóficos, gravitamos más hacia la espiritualidad, y todo pintor tiene que tener una filosofía de vida. El arte no es el maullido de un gatito, sino el rugido de un león, y mi ímpetu y mi forma de pintar son una respuesta a mi forma de vivir”.

¿Y las ciudades? ¿No son, cada vez, menos espirituales? “62 años son muchos, suficiente tiempo para ver que el cambio de las ciudades es notorio. Antes había en ellas más intimidad: el diálogo en la esquina, el encuentro casual en la tienda... Pero todo en la vida tiene un precio, y el del progreso ha sido ese: la robotización. Las personas se han deshumanizado, y las ciudades también: se está borrando la arquitectura local, sustituida por un estilo futurista y estandarizado, un estilo sin estilo”.

Le gusta cocinar y comer. Al pintar escucha Pavarotti, con sus hijos música contemporánea y salta de Michael Jackson a The Beatles. Adora a Tarantino (“pinta la cultura popular de forma elocuente y graciosa, sus películas son una perfecta caricatura de la modernidad”) y, obligado a elegir un pintor, se queda con dos: Andrew Wieth (“llevó la pintura a planos íntimos, a emociones y sensaciones insólitas”) y Richard Diebenkorn (“un grande. Cambió el arte abstracto a base de energía y vivencias”). Y le encanta incluir bicis en sus cuadros. “Son vehículos simpáticos que nos benefician a todos. Como pintor son perfectas: le dan a las personas una postura diagonal muy linda. Y después, en el plano personal, soy ciclista: pintarlas es una manera de mostrarles respeto, de rendirles pleitesía”.



Servizio Clienti



CASTELLI



1. Luz trasera.

¿Un corazón... o unos testículos colgantes? En cualquier caso, esta original luz trasera te permitirá ser visto y ganar en seguridad cuando pedalees.

PVP: 5€
www.lightinthebox.com

2. Pantalones Patagonia.

Ligeros, duraderos y extremadamente transpirables. Así son estos pantalones cortos de la reputada marca Patagonia, dotados con la más moderna tecnología para que tus rodadas sean más cómodas de lo que nunca imaginaste.

PVP: 90€
www.bikeinn.com



3. Kit de limpieza.

Una serie de accesorios para mantener la bicicleta en perfecto estado de uso. Está compuesto por 5 cepillos y una toalla. ¡Como los chorros del oro!

PVP: 28,20€
www.deporvillage.com

4. Reloj de bambú.

Un original y decorativo reloj de pared que le dará estilo a tu casa. Fabricado en bambú y con piezas recicladas de bicicleta. Perfecto para llegar siempre a tiempo.

PVP: 54€
www.cyclegeezzer.com



5. Taza de desayuno.

Sí: algunos nacimos para rodar. Y por eso nos gusta demostrarlo siempre que tenemos ocasión. Incluso con el primer café de la mañana. Esta simpática taza es perfecta para ello.

PVP: 11,3€
www.evanscycles.com

6. Llavero de bronce.

Confeccionado a mano, este estiloso llavero de bronce pesa 20 gramos y está disponible a través de la tienda de Bronze Cycle en Etsy.

PVP: 22,40€
www.etsy.com/es/shop/BronzeCycleCo



7. Cuadro París-Roubaix.

¿Buscas una lámina histórica y elegante para el salón? Esta de la legendaria París-Roubaix es sólo una de las muchas disponibles en la web *Cycling Souvenir*. El regalo perfecto para un ciclista con buen gusto.

PVP: 39,7€
www.cyclingsouvenirs.com



8. Tannus New Slick.

Sin aire y 100% antipinchazos. El nuevo modelo de Tannus está pensado para carretera, triatlón y cicloturismo, y es la cubierta con más I+D invertido hasta la fecha. Si quieres tener la mejor bici, empieza por la mejor cubierta.

PVP: 68,99€
www.tannustires.com



9. Sudadera Santa Fixie.

Una prenda cuidada hasta el más mínimo detalle, con un diseño único que incorpora un bolsillo trasero con cremallera y un tejido excepcionalmente suave.

PVP: 49,95€
www.santafixie.com



10. Pantalones Levi's Commuter 511.

Los pantalones con los que sueña todo ciclista urbano. La tecnología Coolmax te aísla del frío y mejora la transpirabilidad. Además, cuenta con detalles reflectantes y trabilla en la cintura para candado.

PVP: 110€
www.volavelo.com



11. Mochila Base Miles Featherweight.

Specialized propone un complemento que es, al mismo tiempo, cómodo y estiloso. Una bolsa ultraligera de 15L de capacidad y un diseño ergonómico que incorpora correas específicas para ciclismo que ayudan a distribuir el peso de manera uniforme sin que importe tu posición.

PVP: 125€
www.specialized.com



12. Pbike.

Un dispositivo que te permitirá, al mismo tiempo, proteger tu bicicleta frente a los robos y avisar a quien sea necesario en caso de accidente. Además, con Pbike puedes guardar y almacenar tus rutas en Strava sin tener que usar el teléfono.

PVP: 139 y 159€
www.pbike.planetus.net



13. Sillita delantera WeeRide Safe Front Deluxe.

"Delante mola más". Es uno de los lemas de la empresa de sillitas infantiles para bicicletas WeeRide. Los modelos Safe Front ofrecen máxima seguridad, estabilidad y diversión. ¡El paseo perfecto!

PVP: 119,90€
www.weeridespain.com



14. Bici junior Push the Limits.

Frog Bikes lanza esta espectacular línea de bicicletas de montaña e híbridas para niños con tecnología y componentes especialmente diseñados para ellos. La bicicleta perfecta para niños mayores que quieren una bicicleta más madura pero aún no están preparados para la geometría de una para adultos.

PVP: Desde 680€
www.frogbikes.es

15. Funda de sillín Eltin.

Un tejido resistente y un almohadillado interior de gel hacen de esta funda universal ajustable un complemento perfecto para tu sillín. Recuerda que conviene cuidarlo: ¡pasas muchas horas sobre él!

PVP: 10,95€
www.cdc-sport.com
www.eltin.net



16. Hinchador Mini Magic Pump Eltin.

Pequeñito pero matón. Y, sobre todo, versátil. Así es esta ligera mini bomba (sólo 58 gramos) que te puede sacar de un apuro en el momento en que más lo necesites.

PVP: 17,95€
www.cdc-sport.com
www.eltin.net

17. Casco BH Evo.

BH lleva un paso más allá su casco EVO al incluir una nueva versión que suma la tecnología MIPS (Multi-directional Impact Protection System, o lo que es lo mismo, sistema de protección contra impactos multidireccionales) a todos los avances que ya vienen en su antecesor.

PVP: 129,90€
www.bhbikes.com



18. Camisa Transparent

Elegante... pero sin renunciar a la estética. La marca española Transparent se consolida cada año, gracias a diseños como esta camisa de punto en lana de merino, perfecta tanto sobre la bicicleta... como cuando te bajas de ella.

PVP: 69,95€
www.transparent.bike

19. Mochila urbana Ortlieb

Compañera de viajes... y para el día a día. Ortlieb es toda una referencia en lo que respecta a mochilas, alforjas y demás accesorios para transporte ciclista, y su línea de ciclismo urbano no iba a ser menos. Esta Commuter Daypack City tiene 21 litros de capacidad, protección contra polvo y agua, acolchado de esponja con canales de ventilación, bolsillos interiores y soporte para llevar candado.

PVP: 129,99€
www.vicsport.es/catalogo/ortlieb
www.ortlieb.com/es/





'7 A.M. New Year's Morning' (László Moholy-Nagy, 1930)

Sentaron las bases del diseño actual. Vislumbraron el futuro. La Escuela de la Bauhaus (1919-1933) era una especie de nave espacial creadora, y László Moholy-Nagy uno de los que manejaban los mandos. Pintor y fotógrafo, se asomó por la ventana de su casa de Berlín e inmortalizó la primera mañana del año. Las vías del tranvía están dormidas, los adoquines se estiran al sol. Y, mientras la ciudad mastica las primeras horas del año (seguramente, la pareja de la derecha vuelve eufórica de fiesta) el ciclista pedalea impoluto, cargando una cesta vacía que se llenará de sueños.

Rafa Vidiella

 A close-up photograph of a red Tannus Airless Tire resting on a wooden surface. The tire is partially inflated and has a distinctive red sidewall. In the foreground, there is a pile of broken glass and debris, suggesting the tire's ability to withstand sharp objects. The background is blurred, showing more of the wooden surface and some greenery.

TANNUS

Airless Tire

ULTRALIGERAS

100% ANTIPINCHAZOS

LARGA DURACIÓN
+ DE 6.000 km

www.tannustires.com



DOGMA

