

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



Futuro perfecto

Cargo e-bikes familiares



syncros

SYNCROS PANNIER BAG

Moverse en bicicleta por la ciudad es moverse en libertad. El problema es la logística, porque tienes que llevar encima todo lo que necesitas. Nuestra nueva gama de bolsas Syncros incluye diferentes opciones de alforjas y mochilas para que el ciclista las lleve encima o para montarlas en la bici, necesites lo que necesites.

www.syncros.com

S U M A R I O

#34/ invierno 2020



ILUSTRADOS

68

02

Quiénes somos

Qué pensamos

06

Timbrazos

10

Rincones

12

Contrarreloj

20

Retrovisor

22

Héroes

48

Sin Prisa

54

Escaparates

60

Biciudad

76

Bazar

80

Ultimátum



MOMENTOS

24



MARAVILLAS

14



36
MUNDOBICI



JACOB STEAD

Vive en Bristol, Reino Unido, y es el protagonista de nuestra sección *Ilustrados* de este número. Un loco de las bicicletas cuyas ilustraciones nos fascinaron desde el mismo momento en que nos topamos con ellas en Instagram. Puedes —y debes— seguir su trabajo en su cuenta de esta red social: @jacobsteadillustration.



DANIEL YEBRA

Queríamos hablar de dinero y automóviles. Y para ello, nada como un periodista económico que fuera, además, un enamorado del ciclismo. Dani no sólo cumplía todos los requisitos: también es amigo de la casa. No te pierdas su reportaje en el que desgana todo lo que tiene que ver con el nuevo rescate al (privilegiado) sector de la automoción.



SOPHIE CAENIER

La autora del *Rincones* es la dueña del restaurante Venice en Montreal (Canadá), donde está la bici dorada que exhibe en su restaurante. Cuando le propusimos formar parte de este número nos contestó en el acto y se mostró encantadora. Nos morimos de ganas de ir a comer a su restaurante y conocerla: puedes seguirla en Instagram (@soso_sophie)



JASON HARRIS

Es el responsable de 3ike (Madrid), un negocio fundamental a la hora de hablar de bicicletas reclinadas y de carga. También, un gran impulsor de la bici urbana en la capital de España. Pero ante todo, un buen amigo de la casa desde los primeros tiempos de *Ciclosfera*. Su ayuda y colaboración ha sido clave para la elaboración del reportaje sobre cargo bikes de este número.



RUBÉN VEGA

Rubén es un gran amigo y uno de nuestros fotógrafos preferidos, un auténtico clásico en *Ciclosfera*. Para este número hemos vuelto a contar con él: en este caso, para que hiciera varias de las fotos que ilustran nuestro reportaje sobre cargo bikes. Si quieres recorrer su maravilloso catálogo de imágenes, no te pierdas su web (rubenvega.com) o cuenta en Instagram (@rubenvega_).



Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com). **Redacción:** Laura Rincón (laura@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com). **Director de arte:** Raül Amigo. **Textos:** Gonzalo Garzón, Laura Rincón, Dani Yebra, Sophie Caenier, Rafa Vidiella, Dani Cabezas. **Fotos:** Rubén Vega, Sophie Caenier, Romà Boulè, David Derrault, Wunderman Thompson Paris, Montes, Hopetrip, Arne Halvorsen. **Ilustraciones:** Jacob Stead. **Publicidad:** publicidad@ciclosfera.com **Contacto:** contacto@ciclosfera.com ©Ciclosfera **Edita:** Ciclosfera **Diseño:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012



Ilusionados

Hace unos meses, con la crisis sanitaria y el confinamiento, todos nos enfrentamos a una situación imprevista e inquietante. La de *Ciclosfera* no era mejor: campañas publicitarias paralizadas, suspensión de eventos ya anunciados, cancelación de la revista impresa de primavera... Muchas dificultades, pero optamos por trabajar más duro que nunca. Por adentrarnos en formatos que no habíamos experimentado. Festivales online, webinars, entrevistas en directo... Iniciativas que hemos continuado y acumulado a las muchas que teníamos en marcha.

Empieza 2021 y, aunque aún nos rodean la incertidumbre y la anomalía, tenemos más certezas, y todavía más optimismo e ilusión. Los que hacemos y seguís *Ciclosfera* no nos vamos a aburrir. Como podéis vislumbrar en este número (que sale con algo de retraso por las condiciones climatológicas), tenemos muchas novedades.

En primer lugar, estamos muy ilusionados con la nueva web. La anterior cumplía (no en vano, tenía más de cien mil usuarios únicos mensuales), pero no estaba a la altura. Durante meses hemos trabajado en un site nuevo, y la nueva *ciclosfera.com* vuela. La información está agrupada de forma más dinámica y lógica. La navegación es fluida, intuitiva y placentera. El diseño moderno y elegante. Y ahí siguen los casi 5.000 reportajes, las 34 revistas impresas. Y lo que vendrá, porque seguiremos contándote lo que pasa en el ciclismo urbano y la cultura ciclista.

Pero hay más. Pusimos en marcha el Ciclodiarario, un programa en redes sociales en el que analizamos temas de actualidad, con decenas de capítulos esperándote ya en nuestro canal de YouTube. Y nos quedan los eventos. Habrá otra Ciclosferia. Habrá sorpresas. Y ya está confirmado que *Ciclosfera* es revista colaboradora de *Velo-city Lisboa 2021*, la gran conferencia mundial del ciclismo urbano en la que estaremos muy presentes. Además, estamos hablando con instituciones públicas y privadas para llenar las calles de bicicletas. Con todo esto, ¿cómo no vamos a estar ilusionados con el año que tenemos por delante? 🍷



Rafa Vidiella
Director de Ciclosfera



 **LITTUM**





www.littiumbykaos.com

100KM. DE AUTONOMÍA POR 5 CÉNTIMOS

EL GUSTÓMETRO

Estas son las imágenes que más likes han cosechado los últimos tres meses en nuestras redes sociales. ¡Gracias por participar con nosotros en esta aventura!



11.847



9.123



6.369



6.277



9.322



8.674



4.596



4.171



4.861

ERES TÚ, PERO MÁS RÁPIDO

EL EQUILIBRIO PERFECTO

Pedalea y adéntrate en las montañas o por las calles de tu ciudad. La Vado SL te asiste hasta los 25 Km/h con una autonomía de 128km. Además, es un 40% más ligera que una bicicleta eléctrica convencional, está diseñada para seguirte el ritmo.

Subir escaleras, bajar al vestíbulo, allá donde vayas irá la bicicleta.



[SPECIALIZED.COM/TURBO-VADO-SL](https://www.specialized.com/turbo-vado-sl)

A debate



● ¿SALES EL FIN DE SEMANA EN BICI?

Os hicimos una pregunta muy sencilla... aunque, hay que reconocerlo, las respuestas tenían algo de truco. ¡Estas fueron vuestras reacciones!

- *"Tengo otra opción, la D... ¡Sí, obvio!" (Diana María Restrepo)*
- *"A, B y C, ¡todo junto!!" (Reo Martín)*
- *"Lo difícil sería encontrar que día no lo hacemos" (Family Team Madrid)*
- *"A. Respondemos eso todos los días" (Miguel Ángel Bazán)*
- *"¡Las tres anteriores me sirven!" (José Manríquez)*
- *"Soy ciclista urbano, de lunes a lunes. Así que esta encuesta, definitivamente, no es para mí" (Matia Udarza)*
- *"Lo haré pero antes... ¡Un buen café expresso para desayunar! (carlosdirca)*



● ¿DORMIRÍAS EN UN SITIO ASÍ?

El cicloturismo ofrece la oportunidad de dormir en lugares maravillosos, ¿estaríais dispuestos a dormir en un lugar como este?

- *"Por supuesto! Más, nunca jamás me movería de allí". (Franz Denzel)*
- *"Y viviría" (Arkadio Espadas)*
- *"Pues claro que sí" (Jose Acuña)*
- *"Como una marmota" (Jose Manuel Montelongo)*
- *"Con los ojos cerrados" (Dani Marin)*
- *"Sí, dormiría ahí por supuesto. Hay una mesa de madera, creo que es un refugio perfecto... ¡Fascinante!" (Dan-ni Extrem)*



● LOS BICIVOLADORES, ¿QUIÉNES SON?

Os pusimos a prueba, queríamos saber si reconocíais a la actriz de la derecha y... ¡distéis en el clavo!

- *"Nicole Kidman, y el moreno es Angelo de Angelo. Los bicivoladores" (Eleazar Morales)*
- *"Nicole Kidman con 15 años" (Natalia Ferretti)*
- *"Claro que sí, Nicole Kidman. Vi la película de chico y unos años después pude tener walkietollkis o como rayos se escriba. ¡¡¡Que felicidad !!!" (Gustavo Guliez)*
- *"Nicole Kidman" (Alber Santic)*
- *"Me encanta esta película desde niño, ahora la veo también con mi hijo y le flipa como me ocurría a mí" (Family Team Madrid)*
- *"De vez en cuando la echan. Durante años fue una de esas que te ves en navidades o vacaciones de verano sin falta" (Miguel Karateka)*

TANNUS

"airless tires"

AIRLESS
IS
MORE



📍 TANNUS_TIRES

📍 FLORSTERFRESHFLOWERS



GOOD VIBRATIONS

Comida deliciosa y sana. Diversión. Una ubicación inmejorable en la zona más encantadora de Montreal, Canadá. Y, para colmo, bicicletas clásicas colgadas de la pared. El paraíso debe ser parecido al restaurante Venice: Sophie Chenier, su dueña, nos invita a recorrerlo.

“Tengo un restaurante en el centro de Montreal, en el puerto antiguo, y quise que las bicicletas fuesen un elemento importante de la decoración. El restaurante se llama Venice y está junto a la playa del mismo nombre, donde el ciclismo es todo un estilo de vida, así que cuando encontré la bici que veis en la foto, en una web canadiense de segunda mano llamada Kijiji, no tuve dudas y la compré para pintarla de dorado. Me encanta pedalear, tengo una fixie y también utilizo bastante BIXI, el sistema de bicicleta compartida de la ciudad, porque moverme en bici es sinónimo de libertad y una magnífica forma de hacer deporte. Antes de hacerlo me gusta tomarme un delicioso zumo prensado y un açai bowl, y al volver celebrarlo con un rico sandwich y una cerveza bien fría. ¿Más cosas sobre el Venice? Los restaurantes de comida saludable de Montreal estaban bien pero, en mi opinión, les faltaban buenas vibraciones y alcohol, así que creamos un lugar donde tomar comida sana y deliciosa y divertirse a tope con los amigos. ¡Y parece que lo hemos logrado! ♡



NUEVA **ROVE E +**
¡IDI SÍ A LA AVENTURA!

Liv

ROMÀ BOULE

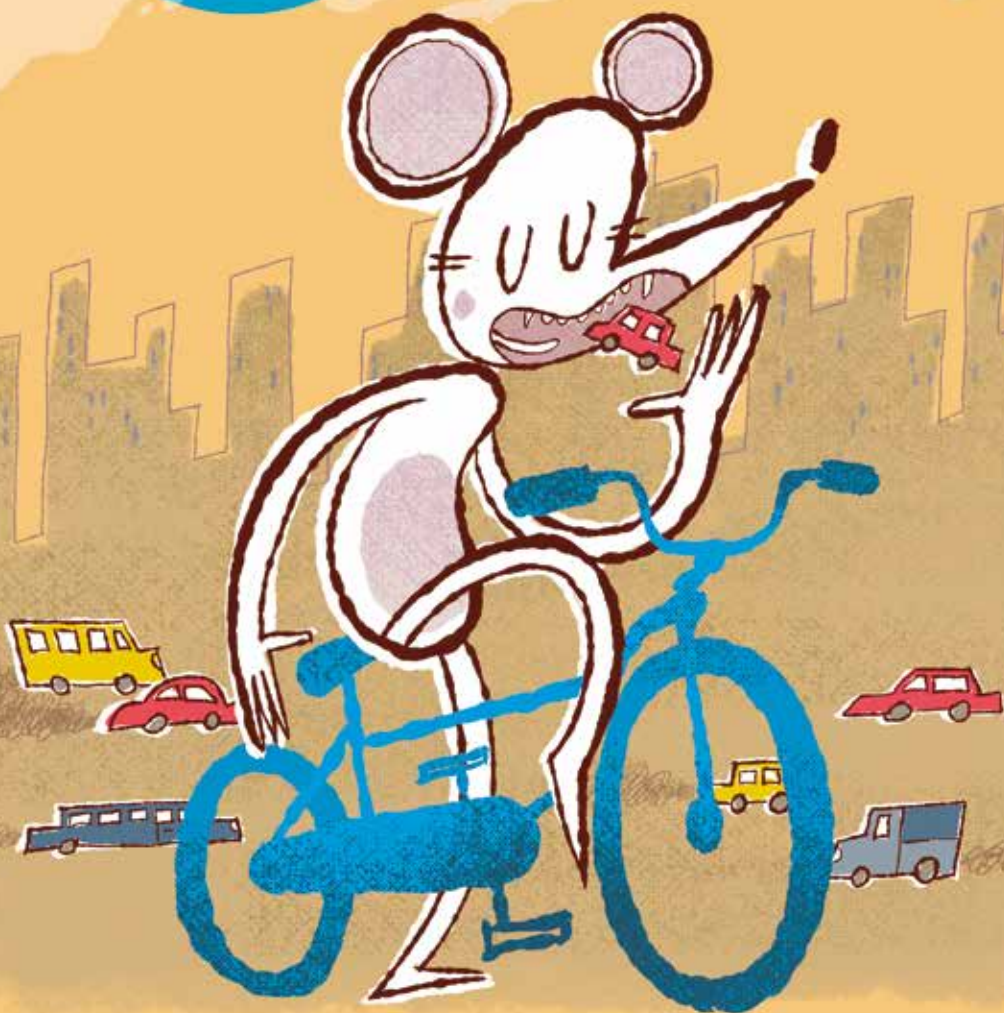


Romà Boule (Sabadell, 1969), creador de Bicicletas sin Fronteras, es un viejo amigo y una de las personas que más y mejor encarnan los valores que representa la bici. Movilidad sostenible y libertad pero, también, justicia social. En su último proyecto, en el que hemos colaborado, facilita bicicletas para que las niñas de Sandiara, Senegal, vayan a la escuela. No podía pasar más tiempo sin que se prestase a contestar nuestro cuestionario. ♡

Escapada	▷	Sprint
Cuadro	▷	Componentes
Gorra	▷	Casco
Giro	▷	Tour
Carril bici	▷	Calzada
Subida	▷	Descenso
Rodar solo	▷	Acompañado
Madrid	▷	Barcelona
Ruedines	▷	Equilibrio
Fixie	▷	Plegable
Frío	▷	Calor
Dulce	▷	Salado
Playa		Montaña
Izquierda	▷	Derecha
iOS	▷	Android
Día	▷	Noche
Papel	▷	Web
Cine	▷	Música
Correr	▷	Pasear
Beatles	▷	Stones
Perro	▷	Gato



EN EL 2021
**¡¡ NOS LO VAMOS A
COMER TODO !!**
DEL 1 AL 30 DE ABRIL



www.30diasenbici.com

A vibrant outdoor market scene. In the foreground, a woman with long brown hair and a man in a striped shirt and sunglasses are looking at fresh produce on a green-covered table. The man is holding a black bicycle helmet. In the background, a vendor in a red shirt stands under a green canopy tent. The market is covered by a decorative metal structure with diamond-shaped openings and hanging flower baskets. The scene is bright and sunny.

A ORILLAS DEL SEÑA

Francia es, siempre, una buena idea: te invitamos a conocer la nueva ruta ciclista, de 420 kilómetros, que une París con Normandía a través de 130 pueblos.

Dani Cabezas
fotos: David Darrault





El Sena sólo discurre por Francia, y es el tercer río más largo del país

En el inolvidable álbum *La Vuelta a la Galia de Astérix*, publicado en 1963 y quinta entrega de la saga, el célebre personaje creado por Goscinny y Uderzo emprendía junto a su inseparable Obélix una ruta por el territorio galo. Francia es, por supuesto, uno de los grandes protagonistas en cada una de sus aventuras, pero es quizá en esta donde sus autores más se detienen en descubrir la idiosincrasia de sus gentes, degustar los exquisitos manjares de cada una de las localidades y, eso siempre, dejar con un palmo de narices a Julio César y a sus legionarios romanos.

Hoy, los ciclistas franceses que han leído a Astérix (dada la popularidad y calidad de sus historias, prácticamente todos), pueden recrear pedaleando uno de los tramos que recorrieron los dos irreductibles galos. Más en concreto el que une su capital, París, con la costa de Normandía. Y lo mejor es que pueden hacerlo a pedales, casi sin pisar el suelo, gracias a una ruta única cuyo nombre basta para hacer volar nuestra imaginación: La Seine à Vélo. 420 kilómetros de vías ciclistas de toda clase y condición, con un desnivel mínimo y mucho, todo un mundo, por ver.

Si la ruta recibe el nombre de La Seine à Vélo (el Sena en bici) es por algo: el río, que sólo discurre por Francia y es el tercero más largo del país tras el Loira y el Ródano, es el escenario por el que transcurre la marcha. Nacido en Côte-d'Or, en la Borgoña, el Sena empapa París, discurre rumbo noroeste y desemboca en el Canal de la Mancha, el brazo de mar que separa Gran Bretaña de Francia. Antes, surca 130 pueblos y ciudades, entre los que encontramos joyas como Rouen, Deauville, Honfleur o Le Havre.

Impresionismo en vivo

Cualquiera de estas localidades ya es motivo suficiente para recorrer La Seine à Vélo. Sus cascos históricos, frondosos parques o pequeños y encantadores comercios locales son un polo de atracción para todos los turistas. Pero, además, los afortunados que visiten estos lugares en bici también podrán conocer interesantes zonas industriales o sobrecogedores entornos rurales que, no en vano, sirvieron en su día de inspiración a Degas, Víctor Hugo, Renoir o Monet. De este modo, los ciclistas amantes del arte tienen, por ejemplo, una cita imprescindible con el impresionismo en la casa de Monet, ubicada en Giverny y transformada en un imprescindible museo para conocer esta vanguardia. Otra recomendación es pedalear hasta el castillo de Malmaison, antigua casa de Napoleón Bonaparte y la emperatriz Josefina, sede del gobierno francés de 1800 a 1802 y última residencia de Napoleón en Francia. Y, aunque la lista de sugerencias sea casi infinita, ahí va una más: es posible (y muy sencillo) recorrer la costa de Normandía adentrándonos por los escenarios de una de las batallas más cruentas y decisivas de la Segunda Guerra Mundial.

La esperada primavera

“Pese a que ha sido un año muy complicado”, nos explica la coordinadora de La Seine à Vélo, Hélène Berthe, “la ruta se ha llenado de ciclistas franceses. En los días más soleados era increíble ver la cantidad de familias y grupos que pedaleaban por los distintos tramos”. Un arranque inmejorable considerando que la ruta será inaugurada oficialmente durante esta primavera, con diversos actos festivos por sus principales localidades. Mientras tanto, sus responsables han puesto en marcha la web oficial (laseineavelo.fr), con toda la información sobre un camino que atraerá a miles de cicloturistas de todo el planeta (Francia fue el país más visitado del mundo en 2019, con casi 89 millones de turistas, seguido por España con 83 y Estados Unidos con 80).

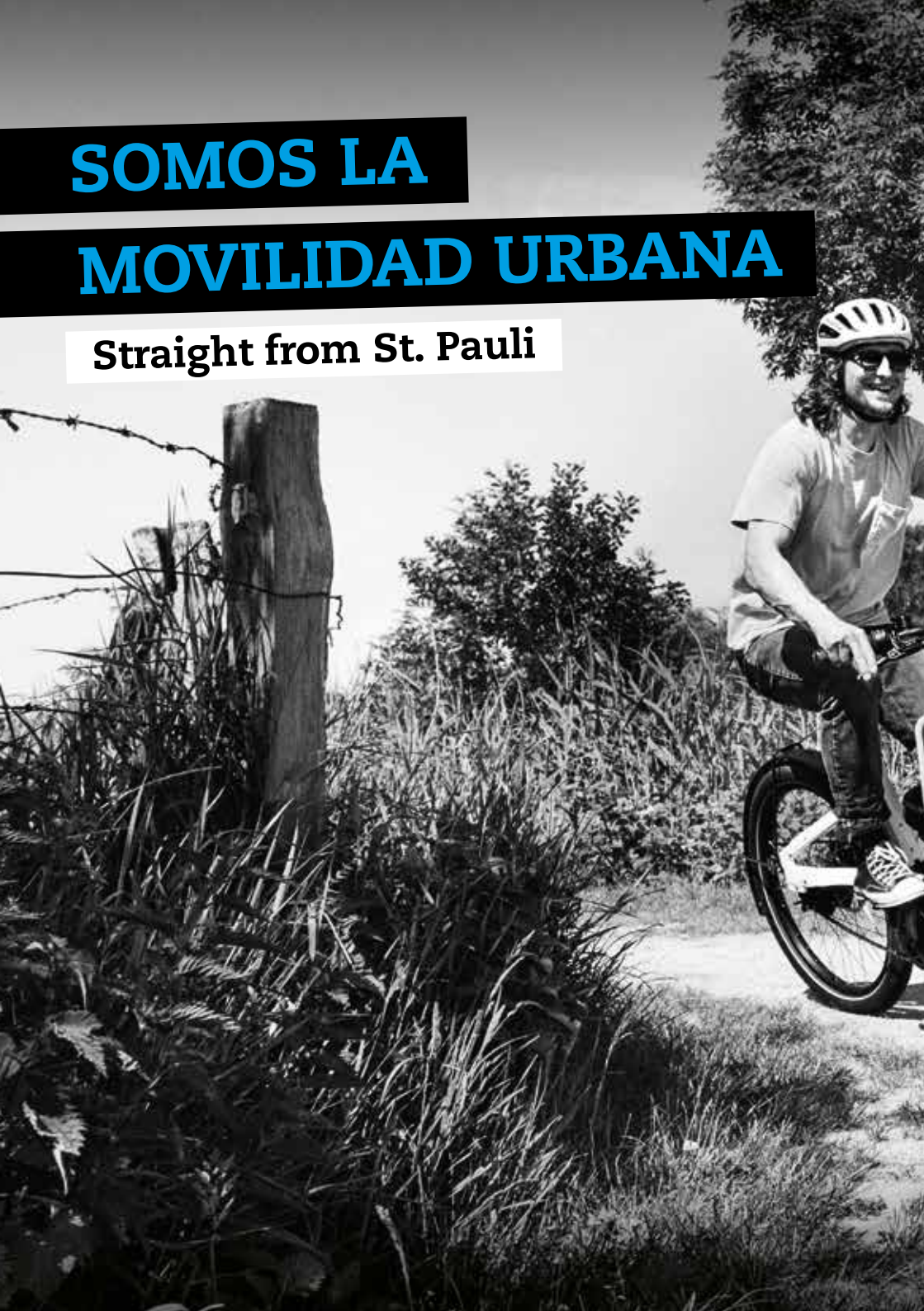
“Muchos de los ciclistas que recorren La Seine à Vélo lo hacen en su totalidad, desde París hasta Le Havre o Deauville”, añade Hélène Berthe, “pero la infraestructura está siendo muy utilizada también para viajes cortos, especialmente durante los fines de semana, o incluso para moverse de un punto próximo a otro”. Sin embargo, es evidente que las autoridades locales confían, y más con todos los acontecimientos planetarios vividos durante estos meses, que su apuesta por el cicloturismo sea un éxito. “Sí, es cierto que el covid-19 ya ha tenido un gran impacto a escala nacional”, corrobora Hélène, “porque somos conscientes de que muchas personas han redescubierto la bici como medio de transporte, pero también como una actividad perfecta, saludable y muy divertida para sus vacaciones”. Desde luego, pocos lugares parecen más atractivos para hacerlo que las orillas del Sena. ¿Nos animamos? 🍷

Los ciclistas amantes del arte tienen visitas obligadas como la casa museo de Monet en Giverny

SOMOS LA

MOVILIDAD URBANA

Straight from St. Pauli





BERGAMONT



www.bergamont.com



Thomas Stevens

LA GRAN ODISEA

En 1884, el británico Thomas Stevens se convirtió en la primera persona en dar la vuelta al mundo en bicicleta. Una gesta que fue sólo una pequeña parte de una vida de película.

Gonzalo Garzón

Unos calcetines, una camisa de repuesto, un impermeable, un saco de dormir y un revólver. Ese fue todo el equipaje que llevó consigo el joven Thomas Stevens (1854-1935) cuando, el 22 de abril de 1884, emprendió uno de los viajes más apasionantes de la historia: el que le llevaría a convertirse en la primera persona en dar la vuelta al mundo a pedales.

Stevens, cuya familia había emigrado a EEUU desde su Berkhamsted natal, en el Reino Unido, siendo él un niño, había entrado en contacto con aquel vehículo prodigioso en San Francisco. El mismo año de su partida compró un biciclo de la marca Columbia Standard de 50 pulgadas, esmaltado en color negro y con ruedas niqueladas. Y con él partió, desde Sacramento, rumbo al este del país.

La travesía no fue en absoluto sencilla. Más de un tercio del recorrido tuvo que hacerlo a pie, a causa de la ausencia de caminos y carreteras. Tras 6.000 kilómetros en los que quedó prendado de Estados Unidos (que desconocía casi por completo) y de sus habitantes, en particular de los indios nativos americanos, llegó a Boston el 4 de agosto. En total, cuatro meses de largo viaje.

Europa en el horizonte

Pero la aventura no había hecho más que comenzar. Tras pasar el invierno en Nueva York y embarcar con destino Liverpool, en la primavera de 1885 inició su periplo euroasiático. El 4 de mayo, centenares de personas lo despidieron en la iglesia de Edge Hill. Cruzó el Canal de la Mancha en barco para después pedalear por Francia, Austria, Hungría, los Balcanes y Turquía. Tras parar para descansar en Constantinopla, actual Estambul, pedaleó a través de Anatolia, Armenia, Kurdistán, Irak e Irán.

Por aquel entonces, la aventura de Stevens ya era noticia en los periódicos de medio mundo, lo que no evitó los problemas: se le denegó el permiso para viajar a Siberia. Fue expulsado de Afganistán, lo que le obligó a dar un gigantesco rodeo para cruzar el Mar Rojo, cuyo clima le conquistó. Tuvo problemas para hacerse entender en China, donde estuvo a punto de ser linchado por una turba enfurecida por la guerra con Francia. Y finalmente cruzó el Mar del Japón, país que le maravilló por la quietud de sus gentes y la belleza de sus paisajes, y completó el viaje en un último navío que le devolvió a California, donde fue recibido como un héroe.

El viaje de Thomas Stevens no fue más que otro episodio de una vida trepidante. Formó parte de la búsqueda del explorador Henry Morton Stanley en la inexpugnable África oriental. Investigó en profundidad las experiencias supuestamente milagrosas de los ascetas indios. E incluso terminó siendo el gerente del Teatro Garrick de Londres. Una vida intensa como pocas y vivida, casi siempre, a golpe de pedal. ♡

Su bicicleta y algunos barcos sirvieron a Stevens para completar una epopeya, hasta entonces, insólita

SERGE

GAINSBOURG

histoire de melody
nelson

PRO
VO
CA
TION

ROLLS

Afilad la guillotina. Cargad los rifles. Y encended la hoguera, porque toca hablar de Serge Gainsbourg y su 'Historie De Melody Nelson', provocador disco sobre un millonario al volante de un Rolls-Royce y una pequeña ciclista.

Rafa Vidiella

Siempre fue uno de los grandes dilemas en torno al arte: ¿Es despreciable el cine de Leni Riefenstahl por vanagloriar el nazismo? ¿Debería ignorarse *Viaje al fin de la noche* por el antisemitismo de Celine? Y así hasta renegar de Woody Allen o Lars Von Trier, Michel Houellebecq o, por supuesto, la *Lolita* de Nabokov.

¿Qué tienen que ver esos ilustres provocadores con una revista de ciclismo? La respuesta no es otra que Serge Gainsbourg, polifacético y subversivo icono francés, compositor de celebérrimas canciones como *Je t'aime... moi non-plus* y, por supuesto, autor de *Historie De Melody Nelson*, disco de 1971 en el que Gainsbourg detalla el romance entre su álter ego, un millonario cuarentón, y una ciclista de 14 años.

Es curioso comprobar cómo, medio siglo después, tanto la música como la polémica del álbum siguen vigentes. Vamos con la zona oscura: Gainsbourg no engaña a nadie (hablamos de un tipo que, entre una ristra de innumerables escándalos, le dijo a Whitney Houston 'I want to fuck you' en televisión), y ya en la portada muestra a una chica semidesnuda abrazada a un muñeco de peluche. Es la Melody del título, encarnada por Jane Birkin, modelo, actriz y cantante de extraordinaria belleza que durante más de una década fue su pareja y cuya sugerente voz le acompaña en este y otros álbumes.

Es difícil encontrar en menos de 28 minutos, lo que dura el disco, tantas cosas como en *Historie De Melody Nelson*. Una historia narrada en primera persona, donde su protagonista rememora la noche en la que, al volante de su imponente Rolls-Royce Silver Ghost y distraído por el Espíritu del Éxtasis que corona su capó, embiste a la bicicleta sobre la que viaja Melody. Su belleza, su inocencia, su pelo rojo le arrastran a un torbellino de *amour fou*, lujosos dormitorios, acordes psicodélicos y un tenso aroma de anunciada catástrofe.

No, no es momento de desvelar el desenlace, pero sí de reivindicar el valor de Gainsbourg, por lo general más recordado por sus *boutades* que por su elevada producción artística. Con sus coros lúgubres, riffs de guitarra y, por supuesto, el contraste entre la dulce voz femenina y el cavernoso sonido de él, *Historie de Melody Nelson* es una obra maestra, cuyo eco resuena en algunos de los mejores temas de Air o Benjamin Biolay, Tricky, Jarvis Cocker o Nick Cave. 📍



[SALVAVIDAS]

Ciudadanos de París, además de vivir en una ciudad preciosa y cada vez más ciclista podéis dormir tranquilos: una ambulancia muy especial surca día y noche vuestras calles.

Dani Cabezas

Es evidente que, por regla general, las ciudades son cada vez más peatonales y ciclistas. Por eso, cuando surge cualquier imprevisto o accidente que requiera de los servicios de un vehículo de emergencias, los laberínticos cascos históricos son más accesibles a pie que con una voluminosa ambulancia. Y en bici... ¡todavía más!

En París conocen muy bien esa realidad. El centro de la ciudad tiene una incommensurable belleza, pero también recovecos y dificultades que exigen adaptarse a los nuevos tiempos en asuntos como las urgencias sanitarias. De ahí la adopción de una bicicleta de carga especial que, con un poco de equipamiento, se ha transformado en un vehículo médico de primer nivel.

Esta bici-ambulancia (¿podemos llamarla así?) ha sido diseñada por Wunderman Thompson Paris, en colaboración con la compañía de movilidad eléctrica Ecox Enterprises. En el proyecto han participado, además, UMP (el servicio de emergencias de París) y el fabricante Urban Arrow. “La idea surgió hace un año”, cuenta a *Ciclosfera* Thomas Derouault, vicepresidente de Wunderman Thompson Paris, “mientras tratábamos de difundir el trabajo de Ecox, un minorista de bicicletas eléctricas. El mensaje debía tener un cariz positivo, y en ese momento se multiplicaban las huelgas contra la reforma de las pensiones, las protestas de los chalecos amarillos... ¿Quiénes tienen que superar esas situaciones? ¿Quiénes tienen que poder llegar a tiempo a su destino? Los médicos. Así que ya sabíamos qué hacer y, sobre todo a quién teníamos que ayudar”.

Única en su especie

Por supuesto, no hablamos de una bici de carga cualquiera, aunque tampoco demasiado alejada del original. La bici-ambulancia cuenta con una caja especial de almacenamiento y 150 litros extra de capacidad, donde aloja los suministros médicos, una potente bocina de 140 decibelios, un LED azul parpadeante de alta intensidad, símbolos médicos en las ruedas, neumáticos antipinchazos, una unidad GPS y un puerto USB para alimentar dispositivos portátiles.

Y, por supuesto, también un motor eléctrico que facilita el desplazarse con agilidad por París. No en vano, el tiempo es cuestión de vida o muerte: en determinadas situaciones, cada minuto de más en atender al paciente reduce su esperanza de vida en un 10%. Así que la bici-ambulancia es rápida pero también práctica, al poder recorrer unos 150 kilómetros con sus dos baterías de 500 Wh. Derouault no puede reprimir su satisfacción. “Desarrollar y poner en marcha el proyecto ha sido mucho trabajo”, reconoce, “pero la idea fue acogida con un enorme entusiasmo. Cuando le presentamos la bicicleta al departamento de Urgencias Médicas de París, un grupo de 90 médicos que intervienen a diario en la ciudad, estaban emocionados. Nos dijeron que habían soñado con algo parecido desde hacía años”.

Dos veces más rápido

Y así fue cómo, hace unos meses, el llamativo vehículo empezó a rodar por París. “Tuvimos que ir puliendo prototipos para asegurarnos de que todo fuera lo mejor posible” cuenta Derouault, “pero por fin logramos un modelo definitivo que los médicos empezaron a usar desde el primer instante”. La máquina se está ganando a los galenos porque, como nos cuentan desde Wunderman Thompson Paris, “cada vez son más los que la utilizan”.

La bici-ambulancia ofrece unos 150 km de autonomía y es infinitamente más ágil para moverse por el centro de una ciudad



Varias urbes ya se han interesado por un vehículo que permite duplicar el número de intervenciones

Las ventajas son indudables: los sanitarios pueden atender a sus pacientes hasta dos veces más rápido que en un automóvil. “Eso no solo implica inmediatez”, explica Derouault, “sino también casi el doble de intervenciones diarias. Algo básico en estos tiempos de covid, donde la rapidez salva vidas y la necesidad de atención médica urgente se ha multiplicado”.

¿Veremos algún día algo así en España? Probablemente. Unidades ciclistas de emergencias ya hay en varias ciudades (en Madrid la Unidad Lince, sin ir más lejos), y en Wunderman Thompson son optimistas. “Nos encantaría llegar a más lugares porque tenemos mucha ilusión. Ya nos contactan desde distintas partes del mundo, por lo que nos atreveríamos a decir que este sueño no sólo se ha hecho realidad, sino que está en vías de multiplicarse”. ♡

Culottes Eltin para tus entrenamientos indoor

No frenes tu ritmo sobre la bici en los días que las condiciones climatológicas te impiden salir. Entrena en casa con el culotte más adecuado.

Cuando el entrenamiento indoor en rodillo se convierte en la solución perfecta para los ciclistas para no perder el ritmo, el culotte es la parte de la equipación más importante. Necesitarás prendas que evacuen fácilmente la humedad y que te hagan sentir cómodo durante la sesión.

Culotte Darkspace

Diseñado con tejido de Lycra de 190gr, tirantes NEXT 2 sin costuras y construcción mínima con costuras interiores en zig-zag, ofrece máxima sujeción y comodidad en tu entrenamiento. Además, cuenta con la badana Multi-Density 2, con espuma de alta densidad de nueva generación y densidades variables para ofrecer el mayor confort.

Culotte Madness

Este culotte cuenta con la badana Gel 2, con espuma de alta densidad y almohadillas de gel también recomendable para largos entrenamientos. Lo más destacable, su tejido hidroabsorbente para evacuar mejor la humedad, acompañado de una fina capa de gel con perforaciones y una estructura en 3D hexagonal para mayor amortiguación y total comodidad.

Pantalón Hysteric

Para los más frioleros, se trata de un culotte con tejido Thermodress para mayor calidez (rango de temperatura entre 8 y 18 grados), ribetes interiores en la pierna fabricados en silicona y tirantes NEXT 2 sin costuras para ofrecer la máxima movilidad y comodidad. Cuenta con la badana Multi Density 2.





LUZ TRAS EL DESASTRE

La figura de los peritos expertos en accidentes de bicicleta ya es una realidad: hablamos con la única empresa dedicada a este asunto.

Dani Cabezas

Es una situación en la que, ojalá, no nos veamos, pero negar que los accidentes existen sería negar la realidad. Y, dado el exponencial crecimiento de la bici como medio de transporte, todo parece indicar que cada vez serán más los ciclistas que sufran algún percance, ya sea yendo al trabajo o por ocio. Llegado ese punto, y si por fortuna no hemos sufrido ningún daño personal, lo primero será comprobar el estado de nuestra montura. Y, dada la naturaleza de la carrocería de los coches, muchas veces causantes de los impactos, es más que probable que los daños sean sustanciales. ¿Qué debemos hacer en esos casos?

El vía crucis

En primer lugar, por supuesto, mantener la calma. Ya tranquilos se impondrá la necesidad de hablar con la otra persona implicada en el accidente, en este caso el conductor del vehículo. Si es posible, hazlo con cordialidad y afán de entendimiento, porque si él es el respon-

sable será su seguro el que se haga cargo de los gastos. Pero, por desgracia, es posible que no terminen ahí los quebraderos de cabeza.

“Por lo general, las compañías le dicen a los ciclistas que reclamen por los daños. En otras palabras: dejan la pelota en el tejado del perjudicado”, explica José María Montes, de Montes Peritos, una de las empresas con más experiencia del sector y la primera que ha lanzado un servicio de peritaje específico para ciclistas. “¿Y qué hace normalmente el ciclista?”, continúa Montes, “pues en un alto porcentaje de casos, y sin determinar cuál es el valor real de la bicicleta o si se puede reparar o no, le manda la factura de compra a la compañía aseguradora, un pantallazo de Internet con el precio o un presupuesto de un taller. Pero nada de esto te confirma la realidad del daño, lo que no acredita suficientemente para que la aseguradora acepte la reclamación”.

Según explica Montes, “las compañías aseguradoras no tienen peritos especializados en bicicletas”. Por eso es frecuente, si es que deciden asignar a alguno, que se haga cargo del asunto por ejemplo un perito-ingeniiero, quizá sin conocimientos específicos de bicicletas, componentes, materiales... Por eso en Montes Peritos han querido contar con un experto, José Luis Martínez Molina, fundador de las tiendas de segunda mano Recycling y por cuyas manos han pasado miles de bicis de todo tipo.

“Por suerte”, explica el propio Martínez, “lo que más me encuentro son arañazos, bicicletas con golpes contra el suelo y desperfectos en el cuadro, pedales, sillín o manillar”. Como nos comenta, esos desperfectos son muchas veces “puramente estéticos, por lo que la bicicleta no queda en absoluto inutilizada sino que se puede reparar” y añade que “en ocasiones nos encontramos serios daños en componentes de alto valor económico en los que es importante confirmar la posibilidad de reparación con garantías o la necesidad de sustitución. Cuando el valor de los daños es elevado es cuando más problemas surgen para poder recuperar la pérdida y donde más se justifica la necesidad de un peritaje especializado”.

“Sin olvidar”, nos recuerda Montes, “que además de los daños en la bicicleta, en los accidentes se producen daños en enseres y equipación del ciclista que, obviamente, deben ser reclamados y también se incluyen en las periciales. Muchos ciclistas sufren daños en sus teléfonos móviles, tablets, cascos, ropa...”

En la distancia

Si una empresa como Montes Peritos se ha lanzado a ofrecer un servicio de peritajes en todo el territorio nacional es, sobre todo, gracias a Internet. “Utilizamos el videoperitaje”, explica Martínez, “y gracias a herramientas diseñadas para este fin, en apenas 15 minutos podemos

“Las compañías de seguros suelen dejar la pelota en el tejado del perjudicado, que es el ciclista”



Un experto conoce los elementos que componen una bici, qué se puede reparar y qué no

geolocalizar al cliente, fotografiar su bici y evaluar todos los daños, para después, por supuesto, elaborar el informe pericial”-

Por lo que nos explican, la necesidad de estos peritajes se justifica para comprobar y determinar los componentes dañados, establecer la causa-efecto del accidente, concretar el alcance de los daños y concluir las soluciones posibles. Un trabajo para el que hay que saber qué tenemos entre manos. “Un experto conoce los elementos que componen una bici, qué se puede reparar y qué no”, dice Martínez, “y sobre todo qué hace falta para repararla. Nuestro trabajo consiste en hacer una radiografía completa para determinar qué se necesita para que todo vuelva a funcionar, que tu bicicleta quede igual que antes del accidente y valorarlo para que pueda recuperar ese dinero”

Por eso, es imprescindible completar un informe pericial en el que conste hasta el último detalle, con todas las razones técnicas que lo hagan impecable. “Obviamente”, concluye Montes, “muchos peritos que trabajan en compañías de seguros acostumbradas a analizar coches o motos no van a tener todos estos aspectos en cuenta, porque simplemente no manejan a la perfección el ámbito de la bicicleta”. Y es que el objetivo está claro: disponer de un informe pericial que servirá para reclamar y obtener el valor de los daños y sirva como prueba en caso que, finalmente, haya actuaciones judiciales, que el cliente quede satisfecho y, sobre todo, que se haga justicia, al menos en el campo material.

“Nos encantaría que no hubiese ningún accidente ciclista”, concluyen Martínez y Montes, “pero es evidente que los hay. Y, en ese caso... tenemos que estar ahí para ayudar a reducir el perjuicio”. ♡



¿Has tenido UN ACCIDENTE?

¡NECESITAS UN PERITAJE DE LOS DAÑOS MATERIALES!

Montes Peritos cuenta con un **equipo especialista** para realizar la **valoración** de los **daños reales** de la BICICLETA, EQUIPACIÓN y ENSERES que se hayan visto afectados en el accidente y que haya que reclamar.

Un **informe pericial solvente** y argumentado técnicamente será la herramienta más eficaz para obtener éxito en la reclamación.



91 559 65 53



ciclo@montesperitos.com



www.montesperitos.com





SOÑAR DESPIERTO: DE MÉXICO A USUAHIA EN BICICLETA

Madre e hijo tenían claro que empezarán su viaje en México y que su objetivo era llegar a Ushuaia. ¿Y si no lo lograban? No pasaba nada: habrían disfrutado de la experiencia. ¡Pero llegaron!

Laura Rincón

Dicen que para que los sueños se cumplan hay que perseguirlos, y Toti, un mexicano de 14 años, puede corroborarlo. Ha pedaleado un año y tres meses por América hasta Ushuaia, Argentina, la ciudad más austral del mundo, donde los pingüinos le esperaban. Un viaje que comenzó cuando le confesó a su madre, Tata, que el sueño de su vida era verlos. “Cuando vi que hablaba en serio decidí apoyarlo” cuenta Tata, la madre, orgullosa de la decisión. “Me preocupaba su generación: viven encerrados en las pantallas. Además, como madre soltera, trabajaba mucho y el día no me rendía para dedicárselo a él”.

Una vez decidido que harían el viaje, tenían que ver cómo. Una posibilidad rápida, pero cara, era el avión. El coche era otra alterna-

tiva. Pero optaron por la bici. “La amamos” cuenta Tata. “Es nuestro medio de transporte habitual y algo que nos une mucho”. Acababan cada jornada de pedaleo agotados, pero el hecho de que sus piernas fuesen las responsables de cumplir el sueño “tenía muchísimo valor”, explica Tata. “Parece que ahora las cosas tienen que llegar fácil, al momento, pero no es así: todo cuesta un esfuerzo”, asegura. Un esfuerzo que han reflejado en Instagram (@hopetrip.mx).

El niño aprendió geografía conociendo países y matemáticas recalculando el cambio de las monedas

Otra educación es posible

¿Qué vas a hacer con su educación?, le preguntaban con cierto desdén. “Mi idea era hacer *homeschooling*”, cuenta Tata, “pero vimos lo complicado que era llegar, buscar sitio para dormir, y lo cansados que terminábamos, y vimos que era inviable” reconoce, “así que confié en que la enseñanza del viaje fuese mayor a la que iba a obtener en el colegio”. Ahora lo tiene claro: “Toti aprendió geografía visitando países y contactando con otras culturas. Aprendió matemáticas cada vez que cambiábamos de moneda y teníamos que recalculamos el precio de las cosas. Aprendió viviendo”.

Todo viaje así genera dudas. Tata nunca se planteó si dejar su vida atrás y embarcarse en una aventura, pero la seguridad sí le despertó inquietud. “Antes de comenzar me enteré de que habían atropellado al hijo de un amigo ciclista. Fue un golpe muy fuerte” recuerda conmovida. “Me hizo replantearme si merecía la pena el riesgo”. Pese a todo, lo hicieron. “No podemos vivir en el miedo. Es parte del aprendizaje: no hay que tenerle miedo a la vida” asegura.

Economía de subsistencia

Aunque muchos piensen que para viajar año y medio necesitas un colchón económico, salieron con mil dólares (algo más de 800 euros) y disfrutaron al máximo. “Dormíamos en casa de gente, estaciones de bomberos, iglesias... La hospitalidad de los que nos cruzábamos fue inmensa”, relata. Para no quedarte sin ahorros, el secreto es “ser consciente de lo que gastas”, cuenta. “Necesitábamos unos 9 dólares por día entre los dos”. Además, como Tata es tatuadora, decidió cargar con todo el material y en las ciudades más turísticas paraba para tatuar y así poder continuar sin agobios.

Comer fue lo más complicado. “Lo más económico era el arroz” explica Tata. “Soy vegetariana y, a veces, era difícil encontrar fruta y verduras. Comía mucho aguacate y plátano. Toti tenía hambre todo el rato y se cansaba de comer siempre lo mismo”, asegura. Todo lo vivieron a lomos de dos bicis. La de Tata fue bautizada como La Maldita: la compró una semana antes de empezar el viaje, era de segunda mano y no se adaptaba a ella. “Me costó unos 50 euros y



Madre e hijo salieron con mil dólares, pero apenas gastaban una media de 9 dólares al día entre los dos

cada día le pasaba algo diferente” explica. “La de Toti era mejor: una Benotto nueva, buenísima, aunque algo pesada”. Y al final del camino, los pingüinos. Un momento mágico. “El viaje había significado mucho: teníamos un objetivo y lo cumplimos” cuenta Tata, y decidieron continuar. “Habíamos quedado prendados de esta manera de vivir, pero llegó el covid y tuvimos que volver”.

Una vida en movimiento

La cuarentena fue dura pero, en cuanto pudieron, se lanzaron a recorrer México. “Se me habían ocurrido un montón de sitios, pero habíamos dejado las bicicletas en Ushuaia y no nos imaginamos que tardaríamos tanto en volver”. Por suerte, Benotto les dio una bici nueva a cada uno, aunque explica que viajar en tiempos de pandemia no es lo que era. “La gente ya no te acoge en sus casas. Se nota que las relaciones han cambiado, y es normal. Eso no quita para que nos dé mucha pena, porque disfrutamos mucho”.

Todo gran viaje siempre termina igual: planeando el siguiente. En su caso, otra ruta de 15 días por México. Y, cuando se pueda, tienen otros proyectos en mente, como pedalear por la Ruta de la Seda. Si sueñas fuerte y, sobre todo, si persigues esos sueños, no lo dudes: los pingüinos te esperarán al final de tu camino. ♡



DISEÑADA Y
CONSTRUIDA
PARA LA CIUDAD



_Bestia Bikes es la respuesta a un transporte urbano sostenible. Una e-bike imparables, capaz de cubrir todas las necesidades de movilidad en la ciudad; con una autonomía de ± 50 Km y una robustez, estilo y personalidad únicos. Una **Bestia** para la jungla de asfalto.

www.bestiabikes.com
BESTIA BIKES-CUSTOM CYCLES
Info@bestiabikes.com



CARGADAS



DE VIDA



Analizamos desde un punto de vista familiar el segmento de las cargo e-bikes, bicicletas relativamente desconocidas en España pero protagonistas de un enorme auge en Europa y consideradas, por muchos, como el vehículo urbano del futuro.

Rafa Vidiella
fotos: Rubén Vega

Las bicicletas de carga permiten un cambio real de vida: por su polivalencia, son un auténtico sustituto del coche



Con la llegada de cada año nuevo nos hacemos promesas. Construimos propósitos. Anhelamos mejoras y, en definitiva, cambios. Y, después de estos últimos meses, aún más: esperamos salud y felicidad para nosotros y ciudades más humanas y mejores para todos. Como siempre, hoy vamos a decir que la bicicleta puede hacer todo eso realidad. Pero este *Mundobici* es especial, porque implica apostar con total convicción por unas bicicletas que ofrecen un cambio radical de vida. Que pueden generar toda una revolución, simbólica y colectiva. Porque las bicicletas de carga eléctricas y familiares (en otra ocasión hablaremos del ámbito empresarial y/o logístico) son, como todas las bicis, máquinas de hacer sonrisas. Una inyección de optimismo. Pero, quizá aún más que otras, un sustituto real y polivalente del coche, con todo lo que eso implica.

Sí, soy un fanático desde hace tiempo de las cargo bikes. Pero todavía más desde la pandemia, cuando he podido disfrutar ininterrumpidamente de tres modelos extraordinarios: una Tern GSD 10, una Bergamont LJ Cargoville y una Riese & Müller Load 75. Pero no pretendo hacer publicidad, sino compartir certezas y, a ser posible, consejos. Y transmitir mi convicción de que las cargo e-bikes no solo están triunfando en Europa y llegando a España, sino que llegarán muchas más y será para quedarse.

¡Boom!

En el ámbito europeo, e incluso mundial, las bicicletas eléctricas de carga son el último grito de un sector, el ciclista, que vive un momento de crecimiento insólito. El auge de las cargo bikes es reciente, pero estaba escrito: en 2018 ya se vendieron en Alemania más bicis de carga eléctricas que coches eléctricos, y 2020 está superando las expectativas. En julio de este año, la organización CityChanger-CargoBike pronosticó para 2020 un crecimiento de ventas del 53% respecto a 2019, que ya implicaba duplicar ampliamente las ventas de 2018. Sin embargo, cuando se haga el balance definitivo de este año tan extraño, la subida será todavía mayor. El mismo informe transmitía tendencias y certezas: las eléctricas ya son amplia mayoría en el segmento de las bicis de carga. Las destinadas a un uso familiar igualan a las de uso comercial. Y Alemania es la locomotora europea, seguida por Dinamarca, Reino Unido y los Países Bajos.

En *Ciclosfera* llevamos tiempo enarbolando esta bandera. En 2016, en Viena, entrevisté a Arne Behresen, una de las voces más importantes del sector en Europa, quien me explicaba que “las bicis de carga eran muy populares en los años 20, 30 y 40 en Alemania, Holanda o Dinamarca antes de ser desterradas por los coches, pero en los últimos años se están volviendo a imponer en Copenhague, Amsterdam y muchos más lugares”. Un buen amigo, Fares Gabriel Hadid, creador y director de la Berliner Fahrradshau (la gran feria del ciclismo urbano de Berlín), me aseguraba a principios de 2017 que “las bicicletas de carga eléctricas convierten al ciclismo, definitivamente, en una alternativa real y mucho mejor que el coche”. Todo está en nuestra web, ciclosfera.com, y resulta revelador.

La información, historia y perspectivas que envuelven a estas máquinas da para escribir un libro (¿nos ponemos con ello?) pero, sobre todo, las cargo bikes (familiares, de mensajería, de lo que sea) nos permiten “soñar” con otro mundo casi sin coches. Un sueño muy real, porque distintos estudios ya señalan que en cargo bike podrían hacerse más del 25% de los envíos comerciales urbanos, más del 50% de las visitas profesionales y hasta el 77% de los



Tern GSD S10: diversión polivalente

No importa si transportas niños, la compra o cualquier cosa que se te pase por la cabeza: la solidez y confianza que transmite la Tern GSD 10 convertirán tu desplazamiento en placer. La Tern es una cargo e-bike muy especial, con la zona de carga detrás del ciclista (aunque puede incorporarse también una parrilla delantera) e innumerables detalles que la hacen única, como el poder estacionarse de forma vertical (lo que permite aparcarla en un piso pequeño o subirla en un ascensor). En movimiento requiere un periodo de adaptación menor a la de otras bicicletas de carga debido a una longitud inferior, y la marca ha disparado su polivalencia con muchas mejoras en el modelo 2021. Incluyendo al conductor, puede transportar 200 kilos.



La nueva Packster 70.

Packster 70 touring
con equipamiento opcional



RIESE & MÜLLER





BERGAMONT

BERGAMONT

desplazamientos privados al trabajo, de compras, por placer o, por supuesto, para transportar a nuestros hijos.

Al tiempo

En España el fenómeno está aún lejos de reproducirse, pero no es descabellado creer que se hará realidad. Justo antes de la pandemia Ulrich Muller, representante en nuestro país de Riese & Müller, quizá la marca más prestigiosa de cargo e-bikes, me explicaba que España es probablemente su mercado más complicado, “porque no hay tanta gente que quiera moverse en bicicleta en su día a día”. Sin embargo era optimista, y ahora lo es mucho más: en los últimos meses las ventas se han multiplicado en el mundo y también subieron aquí. “La demanda en España se ha disparado”, asegura. “Tenemos pedidos en Galicia, en el Sur, en Levante. Están creciendo en Madrid. Y se venden muchísimas en Cataluña. ¡El potencial es inmenso!”

Eso sí, debemos alimentarlo. Tiberius Benders, responsable de marketing de Urban Arrow, marca holandesa y otra referencia internacional, me reconocía que tras visitar Sea Otter Girona hace un par de años se sorprendió al ver que una de las dos ferias ciclistas más importantes de España se centraba por completo en el sector deportivo. “Hablar allí de bicicletas de carga era como hablar de unicornios”, aseguraba Benders. “Para un holandés era impactante ver hasta qué punto vuestra cultura ciclista era distinta a la nuestra: nosotros vemos la bici como un medio rápido y eficiente para llegar de un punto a otro, pero tus compatriotas enloquecen al contemplar máquinas que solo valoran para hacer deporte”. Sin embargo, tampoco alojaba dudas: “Todo eso cambiará”.

¿Cómo? Para empezar, y desde la modestia, leyendo y compartiendo artículos como este. Después, por supuesto, con un compromiso político, racional y sostenido, lógico y a largo plazo, para priorizar el ciclismo como forma de transporte. Las ciudades deben comprometerse a construir espacios amplios y seguros para que las familias puedan desplazarse en cargo bike o cualquier otro tipo de bicis. Y, como se viene haciendo desde hace décadas con los coches, y de eso también hablamos en este número de la revista, sería necesario implementar programas de subsidios para realizar esta transición. Y no, no sería nada raro, porque ya se está haciendo en muchas partes de Europa.

Desmontando tópicos

Más que hablar de qué frena (o ha frenado) el auge de las cargo bikes en España, prefiero citar sus ventajas. Lo haré de forma muy resumida: son infinitamente más sostenibles que tu coche, no solo porque le ahorrarás cada año al planeta unas cinco toneladas de gases venenosos sino porque su fabricación exigirá el 5% de los materiales y de la energía que

“La demanda en España se ha disparado”, cuentan en Riese & Müller, “el potencial es enorme”



Bergamont E-Cargoville LJ: parque de atracciones

Una buena prueba de que una bicicleta eléctrica de carga también puede transmitir sensaciones deportivas. La Bergamont E-Cargoville LJ no solo es irresistible a nivel estético (en particular esta versión, con caja delantera de bambú y sillita para dos niños pequeños), sino que además permite transportar hasta 90 kilos en su parte delantera y, al mismo tiempo, ser sorprendentemente estable, ágil y divertida. La unidad probada contaba con un cambio continuo que hace más simple su mantenimiento y remataba un conjunto rebosante de ergonomía. Lo dicho: un placer.



precisa un automóvil. Ocupan mucho menos espacio que un automóvil. No congestionan el tráfico. Y, lo diremos por enésima vez, son saludables. Porque una bicicleta de carga, aunque eléctrica, se mueve... a pedales. Y te lo aseguro: sobre ella puedes hacer el mismo o muchísimo más esfuerzo (prueba a subir, en una e-bike cargada, una cuesta empinada con el motor apagado o al mínimo) que en una bici convencional.

Sí, sus precios son altos comparados con los de otras bicis: ninguna de las tres que he usado estos meses bajaba de los 4.200 euros, y alguna incluso rozaba los 7.000. Pero... ¿Cuánto cuesta un coche? ¿Su seguro, sus impuestos, su combustible, mantenimiento o reparaciones? No vendo cargo bikes pero, considerando el placer, la eficacia, la eficiencia o el ejercicio que obtendrás con una de ellas, su coste me parece absolutamente razonable y, además, si es de calidad siempre podrás venderla de segunda mano en su momento. Cuestión de prioridades y costumbres.

En lugares como los Países Bajos las cargo e-bikes son todavía más usadas en el ámbito familiar por mujeres que por hombres, lo que desmiente que sean complicadas de manejar por su peso o tamaño: con un poco de práctica, son tan cómodas como cualquier otra bici. Son seguras, porque cualquier modelo de calidad estará homologado. Son confortables, muy confortables, casi tanto como divertidas. Y, sobre todo, son humanas. Porque sobre ellas contemplas, respiras y vives en contacto con lo que te rodea. Y ese entorno también contacta contigo, porque será difícil que, en cada uno de tus desplazamientos, no te pregunte alguien por ese vehículo maravilloso en el que te estás desplazando. Cada bici de carga es una publicidad de ciclismo urbano, una semilla de la que germinarán muchos más ciclistas... además de tus propios hijos.

Sí, las cargo bikes suelen ser grandes. Son pesadas (ser eléctricas y contar con cuadros y componentes preparados para transportar muchos kilos dispara su peso, pero su polivalencia es imbatible). Pero, con un poco de práctica, exigen la misma pericia que cualquier otra bicicleta. Porque eso es lo que son, BICICLETAS, porque se mueven, insisto, a pedales. Por muy grandes que puedan parecer ocupan la décima parte que un coche. Y pesan unas setenta veces menos, con todo lo que eso implica.

El futuro, el presente, exigen decisiones valientes, responsables, inteligentes. Se me ocurren pocas más gozosas y recomendables que cambiar un coche por una bicicleta de carga. Con un poco de previsión será difícil que te la roben, y siempre podrás asegurarla. Si puedes dedicarle tiempo a encontrar aparcamiento para un coche, te aseguro que encontrarás lugar para estacionar una bicicleta. E, insisto, cambiarás tu vida y la de tu familia. No carguemos a nuestros hijos con la responsabilidad de mejorar este mundo: hagámoslo ya con ellos, pedaleando felices. ♡



Riese & Müller Load 75: alfombra mágica

El lujo hecho cargobike. Un paso más allá en el transporte. La Riese & Müller, y más en en el caso de nuestra unidad de prueba (con banqueta para dos niños y capota infantil), es una máquina de atraer miradas y preguntas, pero sobre todo es la prueba irrefutable de que un vehículo de este tipo puede sustituir a un coche, e incluso ser más polivalente. Porque hablamos de una máquina perfecta para recorrer (casi) todo tipo de caminos, cómoda, robusta, fiable y potente. El contar con doble suspensión hace que cada trayecto sea algo parecido a un sueño. Y la capota que incluía el modelo de test demostró una eficacia absoluta, aislando por completo a sus pequeños y privilegiados pasajeros. ¿Quién da más?

ENERGÍA 100% VERDE, CLAVE PARA EL CAMBIO

Proteger el medio ambiente puede ir de la mano con el ahorro: Escandinava de Electricidad ofrece energía 100% renovable, un ahorro de hasta el 15% en tu factura de la luz y, además, te regala una suscripción a *Ciclosfera*. ¿Te apuntas?

Cuando eliges moverte en bici en vez de en coche, le ahorras a la atmósfera muchos gases contaminantes y luchas contra el calentamiento global. Otro modo de hacerlo es apostar por energía de origen renovable para tu hogar. Como la que ofrece Escandinava de Electricidad, una compañía de luz de origen nórdico que suministra energía 100% verde certificada a particulares y empresas a precios muy competitivos.

Con más de 10 años en el mercado eléctrico español, Escandinava de Electricidad es una eléctrica alternativa y comprometida con el medio ambiente, cuya filosofía se basa en la transparencia, el ahorro y la sostenibilidad. Desde la compañía explican que apostar por la energía verde “implica mejorar los recursos, mayor eficiencia de costes energéticos y una gran contribución a un mundo mejor. Porque cada cliente fomenta este cambio en su entorno y genera una presión que hará que las cosas cambien para un futuro mejor y más limpio”.

Un cambio por la sostenibilidad y el ahorro

Si la bici es clave para una movilidad limpia, la energía de origen renovable es fundamental para un modelo energético más sostenible. Para lograrlo, es necesario que todos tomemos conciencia y cambiemos de hábitos. “En España nos estamos mentalizando de que necesitamos un cambio urgente en el que la energía verde juega un papel esencial”, apuntan desde Escandinava de Electricidad. Sobre todo, porque apostar por la sostenibilidad también implica hacerlo por el ahorro.

Porque otra de las grandes bazas de esta compañía son los bajos precios de sus tarifas de luz: tu factura te puede salir hasta un 15% más barata



**escandinava
de electricidad**

www.escandinavaelectricidad.es



900 373 681



648 506 583



que con las grandes eléctricas. ¿Su secreto? Aconsejar a los clientes la tarifa de energía más adecuada a sus hábitos y necesidades y optimizar su suministro eléctrico, ajustando la potencia y eliminando costes superfluos. Antes de contratar le ofrecen a los usuarios una comparativa de ahorro personalizada, para que puedan comprobar cuánto ahorran respecto a su compañía actual.

Máxima transparencia y cercanía

Es frecuente que proveedores energéticos ofrezcan planes especiales, horas de luz gratis y todo tipo de ofertas chollo. Pero esas propuestas suelen ocultar servicios añadidos o condiciones en letra pequeña. No es el caso de Escandinava de Electricidad, que informa de forma clara, completa y sencilla, empezando por una factura de luz más fácil de entender y acompañada de un trato mucho más cercano y personal. Para no tener que enfrentarte a un bucle de locuciones y respuestas automáticas cuando hagas un trámite relacionado con tu suministro eléctrico.

Contratar es rápido y sencillo

Apostar por Escandinava de Electricidad es apostar por un cambio personal y colectivo, y hacerlo es sencillo. “Sumarse a nuestra energía verde es un proceso muy rápido y humano, que no exige cambiar ninguna instalación ni dejar de tener luz ni un minuto”, aseguran. Todas las gestiones se hacen de forma remota y digital. Basta con entrar en la web escandinavaelectricidad.es, dejar tus datos y adjuntar una factura de luz reciente para que te hagan una comparativa de ahorro. Sin duda, se trata de una elección 100% sostenible, con la que ahorras dinero y ayudas a cuidar el planeta •

Cámbiate a energía verde y recibe Ciclosfera GRATIS en casa

¿Quieres recibir la revista Ciclosfera en tu casa durante un año gratis y además ahorrar en tu factura de luz?

Es muy sencillo. Cámbiate a energía 100% verde con Escandinava de Electricidad, usando el código CICLOSFERA. Ahorrarás con energía renovable y te llevas una suscripción anual gratis a Ciclosfera



EL IMPERIO CONTRAATAACA

Mientras algunos anuncian la llegada de un 'Plan Marshall Verde', cuyos fondos públicos reinventarán el planeta, otros llaman la atención sobre las ayudas estatales a la industria automovilística. ¿Quién tiene razón?

Dani Yebra

En 2006, en un cara a cara televisivo entre el economista y escritor José Luis Sampedro y el politólogo anarquista Carlos Taibo, el segundo ahondaba en una de las principales ideas que atraviesan su carrera: “Esta idealización patética del crecimiento económico como fuente de prosperidad tiene que ser materia de discusión cada vez más sólida en los años venideros. El crecimiento económico tiene efectos saludables, pero también deja huellas muy delicadas que probablemente acabaremos por pagar con el paso del tiempo. Cuando escucho, por ejemplo, cómo uno de los baremos de medición de la prosperidad de una economía es el número de automóviles que se venden me parece que hay algo que está fallando en la lectura más elemental de los datos”.

Casi 15 años después, tras la Gran Crisis Financiera de 2008 e inmersos en una pandemia de consecuencias brutales, no existe



ese debate en España. Peor aún, tampoco posibilidades de que se plantee en un medio de comunicación . La venta de coches no sólo sigue siendo un indicador adelantado recurrente para explicar la evolución de las crisis, sino que el Gobierno y el supraestado, la Unión Europea, vuelven a proteger a la industria del automóvil en su apuesta pública para reactivar la economía.

Como lo hizo en 2010. Como lo ha hecho tantas veces, o incluso con más potencia pese a que en las filas del sector (que, como tantos otros, sufrió un shock de oferta y demanda sin precedentes desde marzo) se encuentren algunas de las empresas europeas con mayores beneficios y rentabilidad, como Volkswagen o Daimler (Mercedes). Pese a que estos mismos gigantes hayan protagonizado escandalosos y dañinos fraudes (el mayor ejemplo es el Dieseldgate) de los que se han exonerado pagando multas cuya cuantía apenas deterioró su negocio.

El Gobierno de España aprobó en junio el ‘Plan de impulso a la cadena de valor de la industria de la automoción hacia una movilidad sostenible conectada’, que incluye la mayor dotación de la historia para rescatar al coche, 3.750 millones para los próximos años para los que cuenta con fondos europeos y de los cuales 250 millones de euros corresponden a subvenciones para la compra de vehículos, no solo eléctricos. Más, aún, que en el último Plan PIVE de 2015, de 225 millones de euros.

Pocos meses después, a finales de noviembre, la ministra de Industria Reyes Maroto anunció un proyecto para movilizar hasta 10.000 millones del fondo de reconstrucción de la UE para apoyar al coche -Francia destinó 8.000 millones en su primer plan-. Sería “el 14% del presupuesto del Next Generation EU para los próximos tres años”, aseguró la ministra, esgrimiendo la prioridad de desarrollar “un ecosistema de movilidad sostenible, inteligente, segura y conectada que refuerce la competitividad de la industria automovilística española”.

A eso se agarra el sector, en consonancia con el sesgo verde que la UE quiere dar a la recuperación económica tras la crisis pandémica y con su obligada (y postergada) transformación hacia una movilidad eléctrica para reducir los gases contaminantes y luchar contra el cambio climático. Y vamos con otro clásico, que no deja de ser cierto, que argumenta que el coche supone en España el 11% del PIB, el 9% del empleo, el 15% de la recaudación fiscal y el 16% del valor de las exportaciones según datos de Anfac (Asociación española de fabricantes de automóviles y camiones).

Más que un gran poder económico

También su asociación europea homóloga, ACEA, tiene su propia rethiña: el 6,7% del empleo de la UE, el 7% del PIB conjunto... Datos que, además de mostrar un gran poder económico, exhiben un valioso poder político que impide que la sociedad reflexione. Que busque alternativas. O que, simplemente, cuestione el histórico volumen de ayudas económicas aprobadas ante la crisis del covid.

Quizá el mínimo social exigible sería que esta generosidad gubernamental estuviera bien fiscalizada, o introdujera criterios como la salud, la diversificación de la actividad económica o el urbanismo. Pero un informe de la consultora francesa Capgemini, publicado en marzo, apunta justamente a lo contrario. El texto ya advertía de que poco más de la mitad de los fabricantes que apuestan por los coches eléctricos lo hacen como estrategia de sostenibilidad, y añadía que “los niveles de inversión y de ejecución avanzan muy despacio hacia los objetivos del Acuerdo de París”. Es más: según Capgemini, “solo el 9%

Ayudas para la adquisición de nuevos vehículos electrificados en 2020



Alemania

Reducción del **3%** del IVA

Subvención de **6.000 €** en los eléctricos 100%

Subvención de **4.500 €** en los híbridos enchufables



España

Subvención de hasta **4.000 €**

Subvención de **5.500 €** si se desguaza un vehículo de más de 7 años



Francia

Subvención* de hasta **7.000 €**

*Limitada al **27%** de su precio total



Italia

Subvención de hasta **4.000 €**

Subvención de hasta **6.000 €** si se desguaza un vehículo de combustión



Ciclosfera

DISTRIBUIDORES RECOMENDADOS

BARCELONA

- **Cap Problema**
Av. Diagonal, 380
www.capproblema.com
- **Eroica Caffè**
C/ Consell de Cent, 350
www.eroica.cc/caffe-barcelona
- **El Bon Pedal**
Avenida Roma 115
www.tallerelbonpedal.com
- **El Cíclo**
C/Nou de Sant Francesc 17
www.elciclobcn.com
- **Escandinava de Electricidad**
C. Floridablanca 66, Local 9F
08015 Barcelona
www.escandinavaelectricidad.es
- **Kids on Wheels**
Plaça de la Vila de Gràcia, 18
www.kidsonwheels.es
- **Recycling Barcelona**
Carrer de la Marina 127
www.somosrecycling.es

Recycling

Barcelona
Carrer de la Marina 127
www.somosrecycling.es

Espaibici

C/ Bruc, 63
www.espaibici.com

Freel

C/ Pòs de Olano, 11
www.freel.bike

OhBike

Diputació 286, baixos
www.ohbikefactoria.com

Trek Barcelona Centre

C/ Bailén 86
www.trekbikes.com

Trek Castelldefels

Av. De la Constitució, 46
www.trekbikes.com

Urban Fun

Carrer de Salvador Espriu, 81
www.urbanfun.es

BILBAO

- **Motor Verde**
Avenida Zumalakarregi, 3
www.motorverde.es

Ciclos Olabarrieta

Calle Erekegane 22 (Getxo)
944 644 798

MADRID

Freel Point

c/ Manuela Malasaña 21
www.freel.bike

Trek Madrid Norte

Av. Tenerife, 28
San Sebastián de los Reyes
www.trekbikes.com

Trek Madrid Vergara

C/ Pricipe de Vergara, 117
www.trekbikes.com

Trek X-Madrid

C/ Oslo, 53, Alcorcón
C.Comercial X-Madrid
www.trekbikes.com

Vuk Bikes

Paseo de Juan Antonio Vallejo-Nájera Botas, 55
www.vukbikes.com

PAMPLONA

Mundoraintxe

C/ Nueva, 121
www.mundoraintxe.com

SAN SEBASTIÁN

Miner Bicicletas

C/ Ronda, 7
bicicletasminer@hotmail.com

Zikloteka

Paseo Duque de Mandas, 66.
www.cristinaaenea.eus/zikloteka

SEGOVIA

Taberna Rubi

c/ Escuderos 4

VALENCIA

Doyoubike

Avinguda del Port, 143
www.doyoubike.com

Doyoubike

Carrer del Mar, 14
www.doyoubike.com

Doyoubike

Carrer de la Sang, 9
www.doyoubike.com

Vuelta de tuercas

Carrer de Ramón Asensio, 14
www.vueltadetuercabikeshop.com

De Que Bikes

Avinguda Blasco Ibañez 15
www.dequebikes.es

Brompton Junction VLC

c/ Cirilo Amorós, 68
www.bromptonjunctionvlc.com

Todobici

Calle de la Serrería, 5
www.todobicivalencia.com

ZARAGOZA

Recicleta

c/ Asalto 69
www.recicleta.com

Consulta el resto de distribuidores en www.ciclosfera.com

SUSCRÍBETE

15€ España / **25€** resto del mundo,

más info en www.ciclosfera.com
contacto@ciclosfera.com



de las 500 empresas automovilísticas examinadas entran en la categoría de líderes en sostenibilidad". En España la situación es muy clara: aunque se anunció el recorte de en torno a un 60% de las emisiones del sector automovilístico entre 2020 y 2030, "el crecimiento desde 2013 de las emisiones del transporte por carretera y, en particular, del automóvil, pone en riesgo el cumplimiento de estos compromisos", añade BBVA Research en otro informe reciente.

Es enriquecedor leer un informe de Julius Baer, un importante banco de inversión suizo, a sus clientes: "Después de la crisis la movilidad ofrece un panorama diverso. El tráfico por carretera muestra la normalización más rápida, con la congestión habitual en la mayoría de los centros urbanos del mundo. Mientras tanto, el uso del transporte público parece volver más lentamente. Al otro lado del espectro está, por ejemplo, el ciclismo, en el que el auge de las ventas coincide con pruebas anecdóticas de aumentos significativos".

Plan de Impulso a la Cadena de valor de la Industria de la Automoción hacia una Movilidad Sostenible Conectada (2020 - 2023)

Millones de euros	
Total	3.750
Infraestructura de recarga y adaptación de las ciudades a las nuevas necesidades de movilidad	200
Renovación del parque público (plan MOVES)	100
Renovación del parque hacia uno más sostenible y eficiente (plan RENOVE)	250
Investigación, desarrollo e innovación, con el impulso a la digitalización, conectividad y soluciones innovadoras en la movilidad sostenible y su industria asociada	415
Inversiones en cadena de valor de la industria entre 2020 y 2022	2.690
Cualificación y formación profesional	95

Fuente: Gobierno.

Proyecto anunciado el 23 de noviembre que alcanzaría hasta 10.000 millones de los fondos europeos (2021 -2023)

Millones de euros	
Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos	6.000
Hoja de Ruta del Hidrógeno renovable	1.200
Una línea de apoyo a proyectos estratégicos para la transición industrial	1.500

Fuente: Ministerio de Industria

La ironía del último argumento duele, pero es interesante ver cómo continúa. “Estos patrones son resultado de tres elementos distintos. El primero, una recuperación de la actividad económica. El segundo, un cambio temporal de hábitos por miedo a la infección o un comportamiento responsable para limitar la pandemia. El tercero, un cambio potencialmente duradero en la forma en la que los individuos o los hogares organizan su negocio y su vida social. Sólo este último conlleva un cambio estructural y define cómo el mundo después del coronavirus podría ser diferente. Los hábitos y las necesidades sociales son fuertes. Aparte de los viajes de negocios, no esperamos ningún impacto duradero en los patrones de movilidad”. El informe concluye con un desolador pronóstico: “Es poco probable que la crisis del coronavirus traiga consigo un cambio duradero en los patrones de movilidad”, anuncia, “pero las medidas de estímulo que se han tomado sí adelantarán la llegada del mercado de masas de automóviles eléctricos”.

ESCAPARATE

¿Quieres empezar el año con buen pie y una gran bicicleta? Echa un vistazo a estos modelos que te proponemos: elijas el que elijas, aciertas seguro.

899 a 1.499€



• Trek District

La simplicidad es un valor. Si le añades características técnicas excepcionales el resultado es una bici elegante y de bajo mantenimiento, cómoda y perfecta para pedalear a diario. Disponible en tres estilos de cuadro: estándar, stagger y lowstep. Cuenta con cambio interno Shimano, luces alimentadas por dinamo, pata de cabra, guardabarrros y portabultos trasero.

699 €



• Bergamont Belami N8

Si pedaleas a diario, sabes bien que la comodidad es primordial a la hora de comprar una bici. La Belami N8 tiene un diseño atractivo, con barra baja para subir con más facilidad. Una posición de conducción erguida. Cambio de eje interno Shimano Nexus-8, muy poco mantenimiento y todos los accesorios necesarios para que cada trayecto sea un auténtico lujo.

1.099€



• Scott Metrix 20

Diseño espectacular para amantes de lo minimalista. Cuadro de aleación Metrix Disc, horquilla Metrix Disc de carbono y cambios Shimano Tiagra Disc de 20 velocidades. Son sólo algunas de las características de este modelo de Scott, una apuesta ganadora para sobrevolar la ciudad a toda velocidad.

1.699 €



• Giant Fastroad Advanced 1

Gran baza de Giant para el fitness. Una bici idónea para todo tipo de pistas, desde las calles de la ciudad a cualquier carretera. Con su manillar plano, la conducción es fluida y rápida. Su cuadro de carbono Advanced T-700, ligero y confortable, acepta cubiertas de hasta 32mm de ancho con sistema tubeless, perfectas para carreteras difíciles.



1.699€



• Liv Flourish 3.

Una forma inteligente, elegante y con estilo para moverse. Este modelo específicamente pensado para mujeres es ligero, versátil y con un diseño muy estudiado. Con ella, cualquier desplazamiento se hará más divertido, pero también más cómodo, especialmente gracias a su horquilla de suspensión y su sillín acolchado de muelles.



549 €



• Specialized Sirrus 1.

Si buscas una bici asequible pero que pueda con todo... la Sirrus es para ti. Cuadro de aluminio, horquilla de acero y los componentes más fiables de Shimano: hecha para perdurar en el tiempo. Todo con una estética impecable y una comodidad extrema gracias a su posición de conducción con puntos de contacto Body Geometry.



1.399€



• Cannondale Tesoro 2

Robusta, con una estética inconfundible y unas prestaciones técnicas al alcance de muy pocas bicis urbanas. La Tesoro 2 es lo más parecido a la bici definitiva para domar la ciudad. Frenos de disco hidráulicos, cambio Shimano Deore de 10 velocidades y portabultos integrado en el cuadro para llevar lo que necesites.



ESCAPARATE ELÉCTRIC



Año nuevo, bici nueva. Si además estás pensando en una eléctrica, estás en el lugar indicado.

2.999,00€



• **Trek Allant+ 5**

Disfrutar de la bici en el día a día o salir en busca de aventuras durante el fin de semana. ¿Por qué elegir sólo una? La Allant + 5 es perfecta para todo. Una potente y cómoda e-bike con sistema Bosch, una horquilla de suspensión que absorbe las irregularidades y resistentes ruedas de 27,5".

3.809€



• **Riese & Müller Roadster**

A estas alturas, pocos aficionados a las bicicletas eléctricas no conocen la excelencia de la alemana Riese & Müller. Deportiva y ligera, la Roadster es uno de sus buques insignia. Su batería de hasta 625 Wh de capacidad te permitirá llegar más lejos. Una bicicleta increíble para la ciudad... o donde tú quieras.

3.750€



• **Bergamont Paul-E.**

Las ventajas de una plegable son únicas: puedes guardarla en cualquier parte, combinarla con el transporte público o acceder con ella a cualquier lugar. Si además es una eléctrica, las posibilidades se multiplican. Batería Shimano de 594 Wh, cambio interno Shimano y una pantalla desde la que controlarlo todo.

1.890€



- **Littium Ibiza Titanium.**

La Ibiza se ha hecho un hueco en el corazón de los amantes de las e-bikes plegables. En ella, todo está pensado al más mínimo detalle. 100 km de autonomía gracias a su batería Samsung, 21 kilos de peso, frenos de disco hidráulicos, luces delantera y trasera... absolutamente espectacular.



2.999€



- **Scott Sub Cross eRide 10**

La manera más fácil de explorar caminos de tierra o senderos sin complicaciones. La Scott Sub Cross eRide 10 viene equipada con la potente unidad de transmisión Bosch Performance CX y una batería de 625 Wh que se integra en el cuadro y define un estilo de diseño sofisticado. La potencia y el sillín garantizan una comodidad única



1.399€



- **Giant Ease E+2 LDS**

Una eléctrica suave y silenciosa. Su motor Giant SyncDrive F ofrece una experiencia de conducción natural. El cuadro de aluminio ligero está diseñado con un tubo superior de paso bajo que permite subir y bajarse con facilidad. Su horquilla de suspensión y su tija de sillín facilitan los trayectos por carreteras irregulares. Como la seda.



3.099€



- **Specialized Turbo Como 3.0.**

Una de las más rompedoras bicicletas eléctricas del mercado. Una máquina de ensueño, con una geometría cómoda y un diseño elegante y rebosante de estilo. A todo ello se le suma la exclusiva y galardonada tecnología de Specialized para convertir cada salida en bicicleta en inolvidable.





PRÓXIMA ESTACIÓN, LISBOA

Lisboa, la capital de Portugal, será sede del 1 al 4 de junio de Velo-city 2021, el evento de ciclismo urbano más importante del mundo. Ciclosfera será medio colaborador de un evento imprescindible al que queremos que asistas: te contamos por qué y cómo.

Su belleza la hace única. Su espíritu, universal. Pero es que además, en los últimos tiempos, la fascinante Lisboa ha decidido apostar por la bicicleta. Lo ha hecho a nivel local, con la presencia de cada vez más ciclistas compartiendo calles con sus inconfundibles tranvías. Pero también lo hace, ahora, a nivel mundial, con la celebración durante el próximo mes de junio de **Velo-city**, la conferencia sobre ciclismo urbano más grande del mundo que este año organizan el Ayuntamiento de Lisboa, la Federación Europea de Ciclistas (ECF) y la Compañía Municipal de Movilidad y Aparcamiento de Lisboa (EMEL).

Durante este convulso 2020 Lisboa fue Capital Verde Europea, un reconocimiento internacional a su apuesta medioambiental de los últimos años. Pero 2021 no será menos, y para demostrarlo la ciudad acoge



Velo-city, que bajo el lema 'Cycle Diversity' explorará la enorme y creciente variedad de personas cuya vida puede mejorar a través de la bicicleta.

La diversidad de la bici es uno de los grandes ejes de este encuentro, que recorre la amplitud y transversalidad del ciclismo (a través de bicis compartidas, eléctricas o convencionales, plegables o de carga, para viajar o para reparto, y así hasta -casi- el infinito) y, por extensión, de sus usuarios. Pero en **Velo-city Lisboa** habrá mucho más: 'Economía y Turismo', 'Reestructuración de ciudades y política', 'Construcción Comunitaria, Cocreación e Inclusión' y 'Salud y Resiliencia Climática' son algunos de los otros ejes sobre los que se articula el encuentro.

Porque eso, un encuentro, es también **Velo-city Lisboa**. Desde 1980, cuando se celebró la primera **Velo-city**, el evento ha reunido a todo tipo de investigadores, activistas, emprendedores, urbanistas o, simplemente, apasionados de la bici de todo el mundo. Y en esta ocasión no será menos: la organización ha recibido ya más de 600 'abstracts', de los que la organización seleccionará decenas para ser compartidos durante la celebración de la conferencia, en la que se espera la asistencia de cientos de personas, con 50 charlas. 200 conferenciantes y la presencia de decenas de empresas y entidades expositoras.

Quedan unos meses para que, del 1 al 4 de junio, **Velo-city Lisboa** comience. Sin embargo, la gran conferencia de la bicicleta no para, y ya cuenta con nueva página en español. No solo eso: si quieres estar informado de todo lo que sucederá en el evento puedes darte de alta en su boletín, y la venta de entradas para asistir estará pronto disponible. Desde *Ciclosfera* te lo haremos saber: no en vano, nuestra revista es Media Partner oficial de **Velo-city Lisboa**, por lo que durante estos meses os informaremos de las últimas novedades de una cita que llega en el momento adecuado para posicionar a la bici como el vehículo idóneo para mejorar las ciudades futuras. Para celebrarlo... ¡Nos vemos pronto en Lisboa! ●



www.velo-city2021.com/es



LA CIUDAD SIN VÍCTIMAS

Oslo, capital de Noruega, ha conseguido un hito histórico: erradicar las muertes por accidentes de tráfico. El ambicioso proyecto Visión Zero ya es una realidad.



Hace un año Oslo celebraba una buena noticia: ningún peatón o ciclista había muerto atropellado en 2019

A menudo, las sociedades se marcan objetivos enormemente atractivos para la ciudadanía. Pero, al mismo tiempo, estamos acostumbrados a escuchar a la clase política prometer cosas que sabemos por experiencia que no se van a cumplir. Eslóganes electorales que acaban en papel mojado. Brindis al sol que se guardan en un cajón por falta de tiempo, presupuesto o mera voluntad política. Pero, atención... Porque hay veces que las promesas se cumplen.

Cuando en Noruega se empezó a hablar en 1997 del proyecto Vision Zero muchos pensaron que se trataba de una de esas entelequias. Dos palabras rimbombantes tras las que se escondería una sustancial partida económica pero que, como ocurre en tantas ocasiones, al final se acabarían traduciendo en poco más que una campaña de concienciación para tratar de reducir un devastador problema del que pocas ciudades se libran: los accidentes de tráfico y, en consecuencia, el fallecimiento de peatones o ciclistas a causa de la violencia vial. Pero lo cierto es que, con el tiempo, hasta los más descreídos acabaron por darse cuenta de que aquel objetivo era posible.

Hace un año Oslo, la capital noruega, estrenaba 2020 con una buena noticia: ni un solo peatón o ciclista falleció atropellado en sus calles durante los 12 meses anteriores, y tan sólo un conductor perdió la vida, algo que varias décadas atrás habría sido impensable (por ejemplo, en 1975 fallecieron 41 personas atropelladas). Y mientras en otras grandes urbes el número ha ido en aumento progresivamente, en Oslo descendía al tiempo que se implementaban las medidas contempladas en el proyecto Vision Zero. Para poner el logro en contexto, otro dato: ese mismo 2019 murieron en Madrid 86 personas a causa del tráfico, y en Barcelona la cifra fue de 76.



Frialdad y orden

Si en el resto de Escandinavia se ve a los noruegos como nuevos ricos, en otras partes del país esa misma percepción existe sobre los habitantes de Oslo. “Los ven como los más fríos del país”, nos cuenta Óscar Palacios, un español residente en Noruega. “Un vecino puede no saludarte, simplemente porque no ve la necesidad”. Más allá de esa distancia, en el carácter noruego manda mucho un cierto orden vital. “Son muy de hacer lo que se tiene que hacer”, reflexiona López: “tener dos hijos, mudarte a las afueras, tener un perro o ir los inviernos a esquiar. Hay un estándar de vida muy claro. Quizá es parte de la coraza creada para esconder sus sentimientos y vulnerabilidad”, reflexiona. “Eso sí”, concluye: “Hay quien dice que, en cuanto les das alcohol, son iguales que los españoles”.

La receta nórdica

La pregunta es cómo se ha conseguido. Y la respuesta, como en tantas otras cuestiones que tienen que ver con la forma de organizar la ciudad, pasa por dos palabras esenciales: voluntad política. Porque Vision Zero partía de un axioma claro: la responsabilidad principal de los accidentes se debe al diseño general del sistema. Y tras demasiado tiempo con el coche reinando indiscutiblemente en la capital, ese sistema había de ser reformado de raíz.

Independientemente del color político de las distintas administraciones que han gobernado la ciudad en las últimas dos décadas, las actuaciones han sido constantes: se han reducido paulatinamente las velocidades máximas de los vehículos a motor. Se han eliminado miles de plazas de aparcamiento en la vía pública. Se han ensanchado aceras. Se ha apostado con decisión por el transporte público. Y, claro está, se han multiplicado las infraestructuras ciclistas, lo que ha disparado el número de bicicletas que circulan por las calles. De 2017 a 2020 los desplazamientos en bicicleta han pasado de representar el 8% al 16%, y la idea es que para 2025 la cifra alcance el 25%.

Pero quizá la medida más publicitada más allá de las fronteras escandinavas fue la que entró en vigor el pasado 2019: tras anunciarlo a bombo

recicleta
Pasión y experiencia

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

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici
movilidad humana


BROMPTON **Brooks** **DAHON** **SURLY**
BROOKS SINCE 1966 **LEZYNE** Engineered Design **Knog**

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



DeQueBikes
TALLER DE BICILETAS

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

Eroica CAFFÈ
BARCELONA



c/ Consell de Cent, 350 - BARCELONA
www.eroica.cc/caffe-barcelona




LA LUNA
shipping

transporte y logística internacional

Especialistas en import/export de bicicletas

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

MINER
minerbiciurbanas  
Ronda 7 | Donostia | 943 271 050



-1926-
José Luis Miner

freel
ELECTRICAL BIKES
Eléctrica. Plegable.
Ligera. Urbana.
www.freel.bike



VENTA - TALLER - ALQUILER



DOYOUBIKE

Tu tienda especializada en
bici deportiva y urbana

BROMPTON **CONDOR** **VREY** **TREK**
RIESE & MÜLLER **KALKHOFF**
MY BIKE

WWW.DOUYOUBIKEONLINE.COM



foto: Jesus Corrius

Noruega, a pedales



En los últimos tiempos, el cicloturismo se ha convertido en una de las actividades preferidas del país, tanto por los turistas como por los propios noruegos. Explorar Noruega en bici garantiza tranquilos paseos que atraviesan pueblos pintorescos y una naturaleza única. La Rallarvegen, o ruta de los peones camineros, ha sido nombrada varias veces el recorrido más hermoso de Noruega. Cada año más de 25.000 personas siguen la carretera de gravilla que va desde Haugastøl, cerca de Geilo (en el Este del país), hasta Flåm, en la Noruega de los fiordos. Pero su peculiar geografía también convierte a Noruega en un paraíso para los ciclistas de carretera que buscan emociones fuertes: allí se encuentran algunos de los puertos más duros de Escandinavia, como Skykula, el Stalheimskleiva o el Galdhøpiggevegen, la montaña más alta del país, con 2.469 metros sobre el nivel del mar.

y platillo tres años antes, Oslo hizo efectiva la prohibición de circular a todos los coches por el centro de la ciudad, incluidos los eléctricos. La capital apostaba así por sus ciudadanos, que recuperaban un espacio público en el que los vehículos son meros invitados en condiciones muy específicas, como las emergencias o el reparto de mercancías en un horario matinal concreto. Una medida pensada para “beneficiar a todos los ciudadanos”, tal y como declaró Lan Marie Nguyen Berg, de los Verdes. “A los peatones, a los ciclistas y a los comercios”, especificó. El tiempo ha terminado dándole la razón.

Nuevos ricos

A la hora de evaluar la puesta en marcha de una medida como Vision Zero, es fundamental tener en cuenta las características de una ciudad. Y en este sentido, para bien o para mal, Oslo no es Madrid ni Barcelona. En la capital noruega viven 680.000 personas, una población mucho más razonable que la de otras urbes europeas. Y sin embargo, la población crece a un ritmo mayor que el de ninguna otra ciudad del viejo continente: Oslo es la ciudad de las grúas, y vive inmersa en una reinvencción constante.

Ese crecimiento lleva aparejada, como es lógico, una prosperidad económica al alcance de muy pocos países del mundo. No en vano, la renta per capita media noruega es una de las más altas del planeta: 81.697 euros anuales (la española se sitúa en 30.370). Pero no siempre fue así. Como parte de las clásicas rivalidades entre vecinos, suecos, daneses y finlandeses se refieren habitualmente a los noruegos como nuevos ricos. Y no les falta cierta razón: no fue hasta 1970,

TALLER EL BON PEDAL

Solucionamos todo tipo de problemas mecánicos

¡En cualquier bicicleta!

Corte de radios a medida

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

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...

mundoraintxe

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

Especialistas en **BROMPTON** desde 2001

Cap Problema **BROMPTON**

Av. Diagonal, 380
 08037 Barcelona
www.capproblema.com

EL CICLO

BIKE ART & RENTAL

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

Taberna

Rubi

SEGOVIA
 C/ Escuderos, 4

BROMPTON JUNCTION

UNICA TIENDA OFICIAL DE ESPAÑA
www.bromptonjunctionvic.com

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

ZIKLOTEKA

Un CENTRO DE DOCUMENTACIÓN ESPECIALIZADO en movilidad ciclista

INDICACIONES ONLINE, con referencias en soporte escrito, gráfico y audiovisual.

Documentación TÉCNICA, CIENTÍFICA Y RECREATIVA

DISPONIBILIDAD para consultas, acceso directo o préstamo

942 45 35 26 - zikloteka@domostia.com - crisisnaem.es/zikloteka

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



LA CUNA DEL BLACK METAL

Hoy, Noruega es una ciudad sin víctimas y en la que casi nunca pasa nada. Pero no siempre fue así. En los 90, el fenómeno del black metal sacudió a la tranquila sociedad noruega y copó los titulares de los periódicos. Una serie de jóvenes comenzaron a reunirse en Helvete, una pequeña tienda de discos de Oslo, para compartir sus gustos musicales. Bautizaron el lugar como Inner Circle (círculo interno), y de ahí surgieron toda una serie de bandas de metal extremo. Fuertemente influenciados por el satanismo y las referencias paganas, empezaron a tomarse las cosas demasiado en serio. Entre 1992 y 1998 ardieron un total de 52 iglesias del país y se profanaron más de 15.000 tumbas. En 1993 el asesinato de Euronymous, el fundador de la tienda y miembro del grupo Mayhem, por parte de Varg Vikernes, de Wurzum dio con este último en la cárcel. Hoy en día en black metal sigue siendo un atractivo turístico de primer nivel para el país, y hasta el ministro de cultura ha de conocer y difundir su pequeña y oscura historia.

con el descubrimiento de petróleo en el frío mar del norte, cuando la economía noruega despegó a un ritmo frenético. Atrás quedaban siglos de historia en los que los noruegos fueron daneses primero y suecos después. Tiempos en los que aquellas tierras de fiordos eran sinónimo de pobreza.

La buena vida

Hoy Oslo es una referencia global en todo lo que tiene que ver con el buen vivir. Barrios rabiosamente modernos conviven con una omnipresente naturaleza: sólo un tercio de la ciudad está construido, dado que el resto es bosque y es intocable por las grúas. Iconos de la arquitectura como la Ópera de Snøhetta o el Museo Astrup Fearnley se entremezclan con las sencillas pero acogedoras viviendas típicamente oslenses. La seguridad lo impregna todo: tan difícil resulta que te roben la cartera como que te atropelle un coche. Prácticamente imposible.

Óscar Palacios, de 47 años, lleva nueve viviendo en Oslo, donde trabaja como asesor ambiental para la construcción de una nueva y esperada línea de metro. “Oslo es una ciudad cómoda”, cuenta a *Ciclosfera*. “Tiene un tamaño adecuado para ser una capital: ni muy grande ni muy pequeña. Todo está al alcance: el bosque, el fiordo y la playa. Tienes el centro y las zonas más residenciales relativamente cerca. Además, al ser una capital tienes buena oferta cultural: todos los grandes vienen aquí”.

Dada la naturaleza de su trabajo, Palacios conoce como pocos el sistema de transporte público, así como la importancia que ha tenido en la consecución del ambicioso objetivo Vision Zero. “Existe una buena red de transporte público: autobús, tranvía, metro y ferris”, explica. “Funciona muy bien, con una app muy útil que te dice en todo momento qué combinación de transporte tienes que coger”.

Eso no evita que, a diario, se produzcan largas colas de tráfico para entrar y salir de la ciudad. “El gobierno de coalición de los verdes no hace más que ponérselo más difícil a los automovilistas. Continuamente se quita espacio a los coches, para el cabreo de unos y la alegría de otros”.

A buen seguro, para quien esté leyendo esto, es más bien motivo de lo segundo. Y por ello, se nos hace difícil imaginar defectos que sacarle a una ciudad como esta. El propio Palacios también duda. “¿Lo malo de la ciudad? No sabría decirte...”, nos cuenta. “Si te vas un poco del centro está todo bastante muerto. En muchas zonas ni siquiera hay un solo café. Y por supuesto, está el frío invernal, que puede provocar que te rompas la crisma fácilmente”. Nada de eso parece que pueda detener a los habitantes de Oslo en su camino a seguir siendo una ciudad más segura, más limpia y más verde. Una ciudad mejor. ♡



Anúnciate en
Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com



**BICICLETAS
PATINETES
eléctricos**



**Expertos en
Movilidad Eléctrica
Urbana**

www.urbanfun.es

Salvador Espriu 81 (Barcelona)
93 159 23 00

SISTENER

**BICIS ÚNICAS
BICIS REVOLUCIONARIAS**



www.sistener.com

info@sistener.com



olabarrieta



DESDE 1983 EN ROMÓ - GETXO



barcelona@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es



Pintura y
restauración
de bicicletas

www.vueltaetuercabikeshop.com



TIENDA Y TALLER
PARA TODO TIPO DE BICICLETAS
"NO SOMOS BICIRACISTAS"

www.vukbikes.com

Metro Pirámides

Paseo de Juan Antonio
Vallejo-Nájera Botas, 55,
Madrid

911 54 20 54



¡Y séguenos en las redes sociales!



TODOBICI
TALLER - VENTA

C/ Serrería, 5. Valencia
tlf: +34 616 589 749
todobicivalencia.com



AIRBICI
TALLER - VENTA - ALQUILER

hola@airbici.es 647.292.313

www.airbici.es



C/ de la Marina, 124 - 08013 Barcelona

EL MUNDO DE JACOB

El británico Jacob Stead comparte con nosotros su arte, que explora los vínculos entre modernidad y tradición salpicándolo, como no podía ser de otro modo, por un profundo cariño a la bici.

Laura Rincón







Coloridas y, al mismo tiempo, clásicas y modernas, las ilustraciones de Stead llaman la atención

No, no es fácil lograr hablar con Jacob Stead. Y no es por falta de ganas: desde que descubrimos su trabajo a través de las redes sociales no dejamos de pensar en su colorido estilo, en la eterna vigencia de sus ilustraciones con un toque retro. Es complicado cuadrar agendas, Stead tiene un proyecto con fecha de vencimiento próxima y no puede fallar, pero... finalmente consigue sacar un rato para hablar con nosotros de una de las cosas que más le gustan: las bicis.

Celeridad digital

Sus ilustraciones llaman la atención. Coloridas y dueñas de un ambiente de modernidad, que perfectamente podría formar parte de un innovador videojuego o de una fascinante película, Stead explica que su

forma de trabajar es “completamente digital, usando Adobe Photoshop en una tableta de 22 pulgadas que me permite sacar todo mi trabajo adelante”. Sin embargo, no siempre fue así, porque también confiesa ser “un enamorado de la tinta. “Durante años usé témperas, pero tiendo a manejarme en plazos muy cortos y la opción de digitalizar mi arte me ha ayudado a acelerar los procesos”.

Aunque la temática de sus obras sea muy dispar, es indudable que maneja una paleta cromática recurrente que caracteriza su estilo. Stead puede dibujar una oficina, el cartel de un largometraje de ciencia ficción o una escena familiar cotidiana, y reconoce que es generalmente el propio cliente el que selecciona la temática. Sin embargo, cuando da rienda a su imaginación, son “el folclore, el esoterismo y la rareza paranormal lo que más influencia mis obras. Me gusta explorar ideas en los límites de la cultura actual... De hecho, adoro el folclore por eso, por su exploración de aspectos desconocidos y misteriosos”.

La música, el cine y la lectura también suelen estar presentes en sus ilustraciones, algo lógico al reconocernos que, muchas veces, “escucho canciones que me generan ideas y terminan plasmadas en un dibujo”. En piezas recientes encontramos referencias a bandas de música como Psychic TV, la serie *Raised by Wolves* o el juego *Dungeons & Dragons*, pero una constante en su trayectoria es la presencia de bicicletas. “No”, asegura, “la verdad es que... ¡no era consciente del gran número de obras en las que aparece la bicicleta hasta que me lo habéis mencionado!”

No debe ser casualidad porque Stead ya solía pasear por su ciudad natal, la británica Bradford, en bicicleta. Reconoce que le encantaba pedalear y hacer gamberradas con ella, actividades normales en un niño que apenas podía estarse quieto. “Cuando tenía seis años”, dice, “recuerdo bajar a toda velocidad en mi bici por un camino muy empinado junto a mi casa. No medí bien las distancias, choqué con la acera y me caí encima de un arbusto. Las heridas me dolieron unos cuantos días, pero eso no era suficiente como para dejar de montar”. Otro de sus momentos ciclistas épicos de la niñez fue ese en el que, a toda velocidad, “daba vueltas alrededor de un árbol en mi bici mientras dos perros bastante enfadados me perseguían”.

Los placeres de Bristol

Como a tantos otros, el llegar a la adolescencia hizo que Stead colgara la bicicleta, pero volvió a retomarla cuando se mudó a Bristol. Ahora se considera “un enamorado de mi bicicleta y del ciclismo en general, aunque reconozco que estos últimos meses, desde que comenzó la pandemia, apenas he podido usarla”. Una pena, porque no hace mucho tiempo “iba todos los días pedaleando hasta el centro de Bristol, donde

“¡No era consciente de la cantidad de bicis que aparecen en mi obra hasta que me lo habéis mencionado!”, nos dice el ilustrador



Stead usa desde hace una década una clásica Roberts de los años ochenta

tengo mi estudio, para después regresar relajado y disfrutando del camino. Tengo la suerte de vivir en una ciudad con buenos carriles bici, y te diría que es mucho más fácil y rápido cruzarla en bici que en coche o transporte público”.

Si alguna vez te lo cruzas por la calle, verás que Jacob no necesita del último modelo para disfrutar de esta forma de transporte. De hecho, desde que se instaló en Bristol, utiliza una que perteneció durante años a su familia: primero fue de su tío, más tarde de su padrastro y ahora le ha tocado el turno a él. “Llevo utilizando esta bicicleta unos diez años. Es una Roberts de estilo muy vintage, creada en los años ochenta, y no pasa inadvertida: es raro el día que alguien no me dice lo hermosa que es”. Y, si Stead no está usándola ni dibujando, es probable que esté haciendo yoga, otra de sus pasiones. “Dedico casi todo mi tiempo libre a practicar yoga y meditación, o a estudiar sobre ello”. ¿Su sueño? “Crear un libro infantil en torno al folclore y temas tradicionales. Cuando era un niño mis libros favoritos eran los que me daban un poco de miedo, y me encantaría ser capaz de hacer algo así”. ♡



NUEVA EXPLORE E +

CREA TU PROPIO CAMINO.



Nº 1 MUNDIAL

GIANT

Ideas para regalar a cualquier amante de la bicicleta

¿Buscando el accesorio perfecto para pedalear 2021?

Te proponemos una selección con grandes ideas y productos para cualquier amante del ciclismo que quiera desplazarse en bicicleta por la ciudad.



1. CAMISETA INTERIOR BIOTEX MANGA LARGA MERINO AZUL

La camiseta de lana merino de manga larga, cuello redondo y sin costuras es una prenda técnica, cálida, suave y ligera. Su compresión graduada garantiza el máximo rendimiento y la máxima protección para quienes practican deportes de invierno. Su tejido con hilo BTX de fibra de polipropileno y lana merino proporcionan calidez y transpirabilidad. Puedes usarlo como primera capa en contacto con la piel (combinada con otras prendas más o menos técnicas) en periodos en los que las temperaturas varían de -10°C a $+15^{\circ}\text{C}$. El cómodo corte raglán de las mangas y la tecnología “seamless” garantizan libertad de movimientos y un excelente confort.

PVP: 82,90€



2. CASCO MET MOBILITE

Especial en todos los sentidos: ese es el nuevo MET Mobilité, con un diseño contemporáneo y un look casual hecho para dejar atrás las convenciones. El MET Mobilité es excepcionalmente seguro y cuenta con todas las características necesarias para la ciudad, como su luz trasera integrada o el cierre magnético Fidlock, además del sistema de protección de cerebro MIPS-C2. Su carcasa de policarbonato fabricada en molde con revestimiento de EPS garantiza una mayor protección. Dispone de visera frontal desmontable y rejilla anti-insectos, 14 orificios de ventilación y cómodas almohadillas lavables a mano.

MOBILITE MIPS PVR: 100€

MOBILITE PVR: 70€





3. ALFORJA BASIL EVER-GREEN

Una propuesta de bolsas ecológicas, fabricadas con materiales reciclados y cuero vegano con una serie estampada de hojas pintada a mano versátil, casual, relajada y responsable. Una bolsa multifuncional que puede llevarse como bandolera o mochila. Fabricada con un 40% de plástico PET reciclado, material repelente al agua. Puede fijarse fácilmente al portaequipajes gracias a su sistema Hook-On. Cuenta con una capacidad de 14 a 19 litros y dispone de bolsillo interior y un bolsillo adicional en la parte delantera. Todos los lados de la bolsa son reflectantes, aumentando la visibilidad.

PVP: 56,99€



DISPONIBLE EN VERSIÓN
ALFORJA DOBLE

4. KIT LIMPIEZA/PROTECCIÓN MUC-OFF BIKE CARE ESSENTIALS

El Kit Essentials Muc-Off Bike Care es el regalo perfecto para cualquier amante del ciclismo, con todos los elementos básicos necesarios para poder cuidar la bicicleta. Está compuesto por el limpiador de bicicletas biodegradable Nano Tech Bike Cleaner de 1 l, el Spray Bike Protect contra el óxido y la corrosión, una esponja de espuma de alta densidad y un cepillo para limpiar ruedas y componentes. Incluye bolsa de almacenamiento.

PVP: 29,99€



5. GUANTES LARGOS XLC

Guantes largos flexibles resistentes al agua, con puño sellado, forro polar de lycra entre los dedos y reflectores en el dorso de la mano. Compatibles con pantalla táctil de móvil en el pulgar y en el dedo índice.

PVP: 30 €



1. Gomas elásticas My Fix Plus.

El típico accesorio que no sabes muy bien para qué vas a utilizar, pero acaba siendo útil para casi todo. Olvídate de las bridas de usar y tirar: estas gomas elásticas hacen su función y, encima, son reutilizables.

PVP 4 unidades: 25€
www.myfixplus.de



2. Cargador solar solidario

Para la ciudad, para tu próximo viaje, para una escapada en bicicleta... el cargador solar de Light Humanity dará el toque de luz que necesitas y, además, estarás colaborando en la fabricación y envío de una lámpara solar para una familia sin acceso a la electricidad en el Amazonas brasileño.

PVP: 55€
www.lighthumanity.org



3. Bolsa para bidón ciclista

¿Has salido de ruta y has acabado con el bidón de agua lleno de barro? Con esta bolsa de Tasmanian Tiger podrás evitarlo y, además, es la opción perfecta para que te pases a una botella de aluminio más sostenible sin preocuparte de los golpes o de que se vaya a estropear.

PVP: 20€
www.ferrerhogar.es



4. Agenda 2021 Viajera y Ciclista

Es importante tener estar organizado y tener un lugar donde plasmar tus viajes en bici. ¿Por qué no hacerlo todo en esta agenda? Pura inspiración ciclista.

PVP: 25€
www.dosruedasdospedales.com

5. Ducha para acampada

Todo el mundo se pregunta cómo se duchan los cicloturistas. Muchos de ellos lo hacen con un sistema como este: una bolsa estanca de agua de 10 litros que puedes doblar y guardar cuando no uses, dado que no ocupa prácticamente nada.



PVP: 26,99€
www.deporvillage.com



6. Funda para móvil impermeable

Consultar el GPS bajo la lluvia para llegar a tu destino sin perderte puede resultar complicado. Esta funda impermeable será tu salvación en ese tipo de situaciones.

PVP: 26,95€
www.seatosummit.es

7. Soporte para bicicletas

Si no tienes demasiado espacio en casa para guardar la bicicleta, colgarla en la pared siempre es una buena opción. Los soportes Hannun están hechos a mano y este, en particular, es de madera maciza.

PVP: 49€
www.hannun.com



8. Sensor inteligente smart halo

Creíamos que estaba todo inventado, pero este sensor inteligente nos ha dejado alucinados. Incluye navegador, alarma antirrobo, recibe las notificaciones de llamadas y mensajes de manera discreta para que no distraiga al ciclista y dispone de una batería que dura hasta tres semanas.

PVP: 137,65€
www.ferrokey.com



9. Espejo retrovisor de muñeca

Seguro que en alguna ocasión, al moverte por la ciudad, has pensado: "ojalá tuviese un espejo retrovisor". Este que os enseñamos es comodísimo: lo llevas en la muñeca, como si fuese un reloj, lo que te permite tener una amplia visión de lo que está pasando detrás de ti.

PVP: 13,15€
www.lightinthebox.com



10. Calcetines de bicicletas

Vístete con estos calcetines de la marca Alegría y serás la envidia de tus amigos ciclistas. Busca los que más te gusten: tienen unos diseños originales inspirados en todo lo que nos rodea. ¿Quién dijo que todos los calcetines tenían que ser iguales?

PVP: 9,99€
www.dedoles.es

11. Pantalón térmico invierno

Que el frío no sea una excusa para salir a pedalear. Este pantalón térmico de Eltin conseguirá que disfrutes de tus paseos en bicicleta a pesar de las bajas temperaturas. Que la ropa no sea una excusa para no salir a rodar.

PVP: 45,96€
www.eltin.net



12. Maillot Castelli Nano Mid Az

La reputada firma italiana Castelli lanza este maillot de invierno en diversos colores para que pedalear con frío sea un placer. Tejido peinado Warmer X-Strecht con paneles en tejido Gore-Te Infinium 203 tanto en el torso y en los hombros, nanotecnología que repele el agua y tres reflectantes traseros para mayor visibilidad.

PVP: 179,95€
www.cdc-sports.com

13. Guantes Corredore

Cuando montas en bicicleta en invierno, mantener calientes las manos es esencial. Estos guantes de Castelli tienen un tejido 100% poliéster para un gran ajuste y absorción perfectos, textura de silicona en la palma para un mayor agarre y un tejido en los dedos que permite usar pantallas táctiles. Hay tres colores a elegir.

PVP: 29,95€
www.cdc-sports.com



14. Tannus Tires

Las cubiertas macizas sin aire 100% antipinchazos para bicicleta de ciudad, carretera y trekking. Gran durabilidad, sin mantenimiento y la alternativa más eco-friendly.

PVP: 64,99€
www.tannustires.com

15. Poncho Vaude Covero II

La famosa marca de ropa deportiva Vaude ha lanzado este poncho para la lluvia y el viento. Respetuoso con el medio ambiente, fácil de poner e ideal para protegerte de las adversidades meteorológicas, cuenta además con elementos reflectantes tanto en la parte delantera como en la trasera.

PVP: 50€
www.deporvillage.com



16. Sotocasco Eltin

Para los más frioleros o para los que vivan en zonas donde las temperaturas no permiten ir solo con un casco, el sotocasco de Eltin es el complemento perfecto. Se ajusta perfectamente a la cabeza gracias a la goma elástica y utiliza un tejido Thermodress.

PVP: 12,95€
www.eltin.net



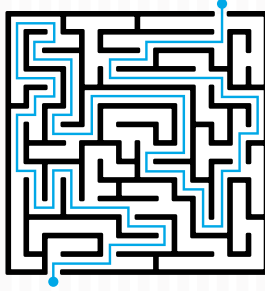
'Bicycle Art a Fogy Sotra Morning' (Arne Halvorsen, 2017)

El tiempo pasa, inexorable. Dejamos atrás un 2020 para muchos nefasto. Dramático. Y, sin embargo, seguro que todos somos capaces de evocar un buen recuerdo de los últimos doce meses. Aquel momento en que descubrimos un gran disco, un libro, una serie o una película inolvidable que nos hizo olvidar todo lo demás. La tranquilidad que emanaron las ciudades durante el confinamiento. El placer de las primeras pedaladas cuando, por fin, pudimos salir a la calle. O simplemente el buen rato que pasamos al reencontrarnos con los seres queridos. Conviene hacer ese ejercicio de memoria.

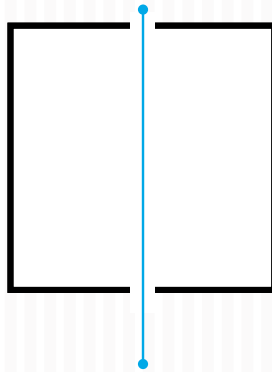
El tiempo pasa inexorable, también, por la escultura que desde 2017 rinde homenaje a la bicicleta en Bergen, Noruega. Una obra levantada por el mundial de ciclismo celebrado en la ciudad ese año, y que transmite precisamente esa sensación de que todo está en movimiento. De que todo cambia. Y de que, como ocurre al pedalear, sólo hay un modo de mantener el equilibrio: seguir, siempre, pedaleando hacia delante.

Dani Cabezas

ANTES



AHORA



ciclosfera.com

Absolutamente nueva.
Tan rápida y práctica
como moverte en bicicleta.

Ciclosfera 
más bicis, mejores ciudades

LITTUM



100KM. DE AUTONOMÍA POR 5 CÉNTIMOS