

Ciclosfera



100
páginas

más bicis, mejores ciudades

Biciactivismo

Pedalea y cambia el mundo

Ciclogística
Sector en auge

Malditos ciclistas
Carta de un automovilista furioso

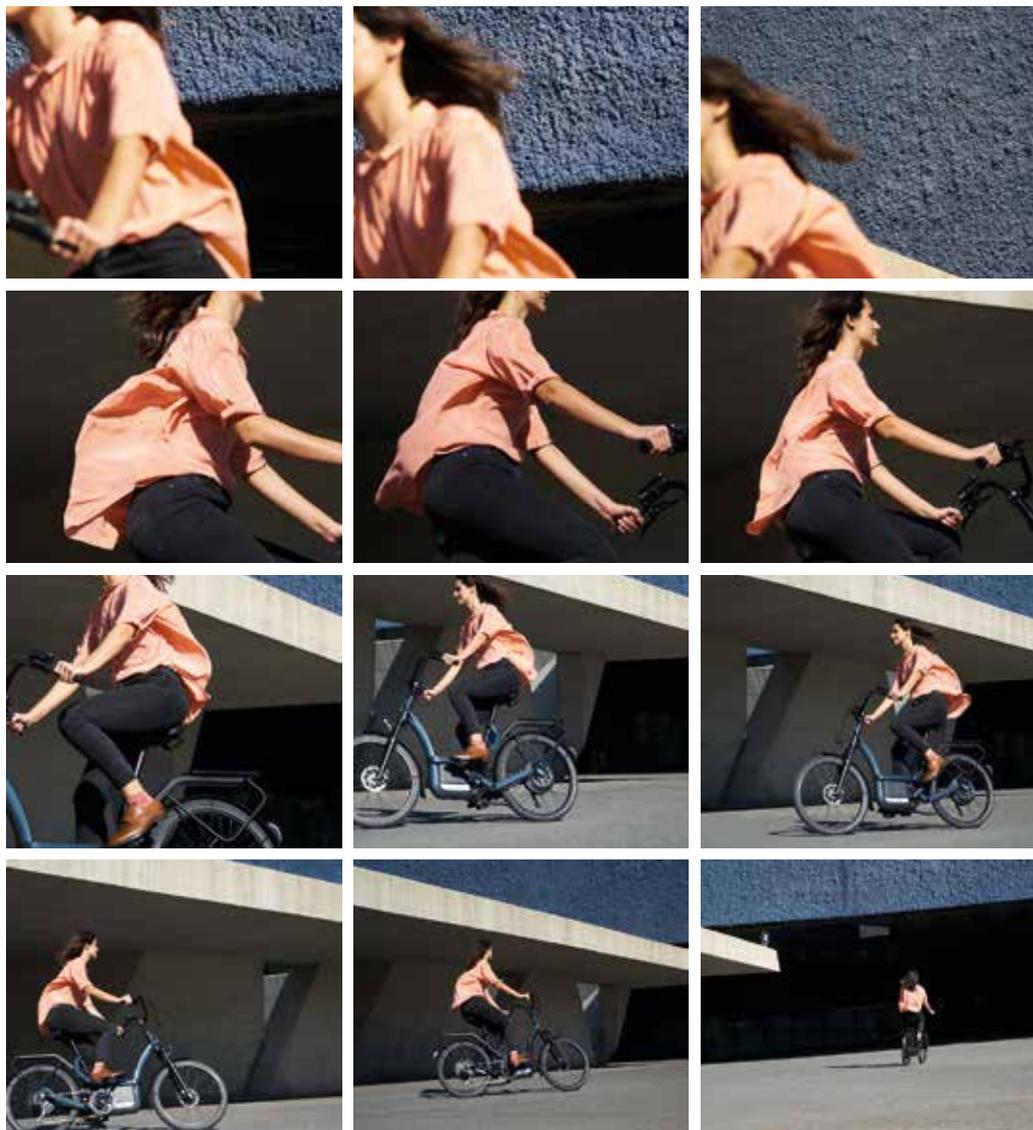
Sensational Ride.

NUEVA E-BIKE KYMCO B

Descubre cómo vivirlo
en [kymco.es/e-bikes](https://www.kymco.es/e-bikes)

#sensationalride

 **KYMCO**
Dondequiera que vayas



SUMARIO

#25/ Verano 2018



DOS DE LOS NUESTROS

78



MUNDO BICI

64

20
MARAVILLAS



18



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

11

Contrarreloj

14

Rincones

16

Clic-cistas

22

Retrovisor

26

Momentos

44

Momentos Tissot

48

Dónde encontrarnos

50

Escaparate

54

e-momentos

72

Sin prisa

84

Biciudad

92

Bazar

96

Ultimátum



ATTILA N. MAGYAR

Desarrollador de software, guitarrista amateur y fotógrafo de Budapest. También un enamorado de la bicicleta y de la magia que emana, que capturó a la perfección en la imagen que protagoniza nuestra portada de este número, tomada durante una Masa Crítica de la capital húngara. Puedes encontrarle en Twitter y Flickr por su nickname, athoshun.



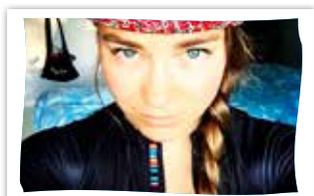
KAROLINE SCHULTE

Vive en Siegen, una ciudad de Renania de Norte-Westfalia (Alemania). Empezó a fotografiar ciclistas en Namibia... y hasta ahora. Melancólicas y enigmáticas, visibles en Flickr (@karospictures), las imágenes de esta profesora en un instituto de Enseñanza Media merecían, sin duda, formar parte de nuestro *Clic-Cistas* de este número.



MIGUEL ÁLVAREZ

Miguel Álvarez es Ingeniero de Caminos, profesor universitario y consultor de movilidad urbana sostenible. También forma parte del colectivo *Nación Rotonda*, que se dedica a la divulgación sobre movilidad, ordenación del territorio y burbuja inmobiliaria. Tras vivir una temporada en Austin, Texas, comparte su experiencia en el *Biciudad* de este número.



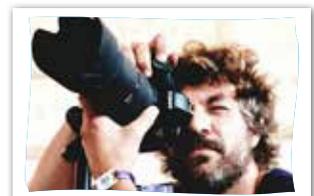
HANNA TONEK

Desde la pintoresca localidad sueca de Västervik, a orillas del Báltico, Hanna nos manda un pedazo de su vida en forma de fotografía para nuestra sección *Rincones*: un aparcamiento para bicis en su propia casa. Y un lugar que despertaría la envidia de cualquier amante de la bicicleta que se precie.



FERNANDO GAFORIO

Arquitecto profesional y pintor aficionado, Fernando es también ciclista. Y pinta: pinta cuando está en casa, cuando viaja y, también, cuando está pedaleando. Una de sus obras protagoniza el *Ultimátum* de este *Ciclosfera*#25: el resto de cuadros te esperan en su cuenta en Facebook, @fernando.gaforionebreda.



IVÁN CASTELLANO

Tinerfeño, dejó la isla y la facultad de Derecho para estudiar Cine en Madrid. Después comenzó su carrera como fotógrafo de moda, colaborando con prestigiosas marcas y publicaciones. Ahora compagina dicho trabajo con el retrato de personajes, y se ha sumado a la familia *Ciclosfera*: es el autor de las encantadoras fotos del *Dos de los nuestros* de este número.

Ciclosfera

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Director de arte:** Raül Amigo. **Textos:** Nacho Segurado, Gonzalo Garzón, Max Boraita, Miguel Álvarez, Enrique Marín, Hanna Tonek. **Fotos:** Iván Castellano, Attila M. Magyar, Mikael Collville-Andersen, Karoline Schulte, Hanna Tonek, Earl Carter, Kok Leng Yeo, Juegaterapia, Tissot, Claus Tom Christensen, Joe Flood, Richard Masoner, Sonofabike, Yamimoto, Biciplot, Gato Peráltez, ibtekn, Open Minder, Salim Virji, WieEhNa, Boris G, Hannah Paymayesh, Geoff Livingston, Todd Dwyer, Megulon Five, Ryan Anderson, Evan Bench. **Publicidad:** 649 373 218 (publicidad@ciclosfera.com) **Contacto:** contacto@ciclosfera.com ©Ciclosfera ©Edita: Ediciones Undergraf, S.L. Sebastián Elcano, 30-32. 28012 Madrid **Diseño:** Undergraf S.L. **Impime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012

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

Síguenos en





foto: Mikael Colville-Andersen

Presente y futuro

En mayo de 2012 lanzamos el primer número. Tiempo suficiente para publicar 25 revistas trimestrales, construir una comunidad internacional de casi 400.000 personas y ser conocidos y valorados dentro del sector. Hace seis años, casi todos nos veían como una panda de locos por lanzar una revista impresa que hablaba de ciclismo urbano. Era, más o menos, algo tan descabellado como ir a trabajar en bicicleta. Pero todo ha cambiado: moverse en bici ya no es visto como algo disparatado, y *Ciclosfera* se ha consolidado como un medio diferente, independiente y fiable.

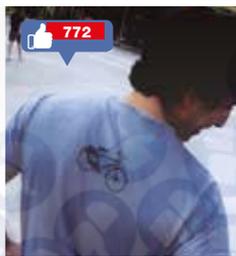
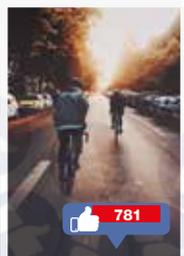
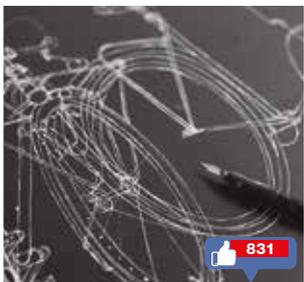
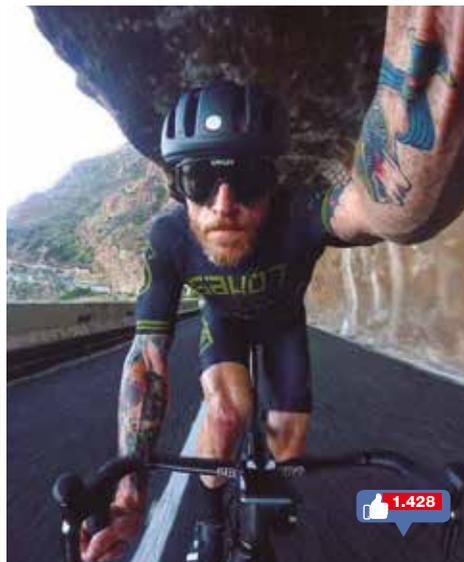
La lista de marcas y suscriptores que han hecho todo esto posible, permitiendo que una revista así pueda distribuirse de manera gratuita, es extensa. Y su confianza nos ha permitido crecer. Desde hace dos números *Ciclosfera* tiene 100 páginas, en lugar de 84. Y, a partir de ahora, incrementamos notablemente la tirada y la distribución. Ya no estamos en 100 tiendas de toda España, sino en casi 140, entre ellas 34 de una conocidísima cadena deportiva y, por extensión, ciclista.

Cada vez más marcas, empresas, apuestan por el ciclismo urbano y la forma de vida ciclista. Lo hacen por intereses económicos, por supuesto: el sector facturó más de 1.623 millones de euros en 2017, un 5% más que el año anterior. Pero hay algo más: esas marcas, esos anunciantes, también lo hacen porque creen en la bicicleta. En su importancia en el cambio de paradigmas urbanos. En su papel fundamental en el futuro. Con su ayuda, y con la vuestra, *Ciclosfera* estará para contarlo con cada vez más ejemplares y en cada vez más lugares. Como un espacio libre, gratuito y distinto, donde todos sois bienvenidos y cada ciclista cuenta. ♡



EL GUSTÓMETRO

Estas son las imágenes que más han triunfado durante los últimos tres meses entre nuestros seguidores en Facebook e Instagram. ¿Cuál prefieres?



PURE
CYCLING

The holy Grail

Nuestra búsqueda en pos de una bicicleta ágil en terreno suave y estable en terreno irregular nos ha llevado hasta ella; el punto perfecto entre comodidad y velocidad. Es una bicicleta Gravel que no renuncia a nada y con un diseño que no sólo atrae todas las miradas, también te abrirá la puerta a un nuevo mundo lleno de posibilidad. Go find it.

[CANYON.COM/GRAIL](https://www.canyon.com/grail)



CANYON



A debate

TRÁFICO



● Los consejos de la DGT

La DGT lanzó un tuit explicando las obligaciones de los ciclistas urbanos. Así reaccionaron nuestros lectores...

- *“Habría que recordar a los conductores de vehículos a motor sus obligaciones. Que no se olviden que los que matan peatones y ciclistas son ellos, y no al revés” (José Gutiérrez Gómez)*
- *“La DGT está hecha por y para los coches. No entienden a los ciclistas ni les interesa. De nuevo dan normas contradictorias y convierten a las bicicletas en enemigo público, obligándonos a adaptarnos a ciudades pensadas como extensión de las carreteras” (Alberto J. Fuentes)*
- *“¿Por qué no se preocupa la DGT de las excarcelaciones de asesinos al volante?” (Ocarinete Chipchi)*
- *“Al sistema le molestan las bicis” (Sebastián Enríquez)*

NORMAS



● ¿Te saltas los semáforos?

A raíz de un estudio realizado en EE UU, en el que se aseguraba que los ciclistas se saltan semáforos para estar más seguros, lanzamos esta pregunta controvertida...

- *“Las normas y los tiempos de la calzada están pensados para vehículos motorizados. Las bicis somos híbridos de peatón y vehículo. No deberíamos estar sujetos a las reglas de unos ni de otros, sino a un código específico” (Patricia Páramo)*
- *“A veces me salto algún semáforo en rojo si no viene nadie, para que los que vienen detrás no me arrasen cuando arrancan. Pero muy pocos” (Stella Maris)*
- *“No. He visto y veo a algunos ciclistas con comportamientos muy poco correctos. De todo hay en todos los lados” (José Manuel Montelongo)*

SENTENCIA



● 40 años de cárcel

Charles Pickett Jr conducía bajo los efectos de las drogas y arrolló (y mató) a cinco ciclistas. Un juzgado de Michigan (EE UU) le ha condenado a 40 años de prisión.

- *“Más tiempo merecía. Acá en Los Angeles no nos respetan a los ciclistas. A mí hasta se me acercan más para atropellarme” (Beatriz Sese)*
- *“Una utopía desde esta mediocre perspectiva, inducida por la justicia y la política españolas” (Ke Pa Álvarez)*
- *“Las penas deberían ser directamente proporcionales al daño causado. Sin excusas ni atenuantes” (Joaquín Silva)*
- *“Una condena corta” (Moel Marcus)*



SANTAFIXIE

RAVAL

PIÑÓN FIJO | SINGLE SPEED

2 MARCHAS
Y FRENO CONTRAPEDAL



Tienda online de bicicletas,
componentes y accesorios

SANTAFIXIE.COM
T. 911 982 460



TOP 5 NOTICIAS

Lo más visto en www.ciclosfera.com esta primavera.

- 1. ¿Qué quema más calorías: correr o montar en bici?**
 15.126 páginas vistas
- 2. Un campesino de 57 años queda segundo en la carrera ciclista de mayor altura de México**
 14.860 páginas vistas
- 3. Comida a domicilio en bici: así es trabajar en Deliveroo, Glovo o Ubereats**
 13.020 páginas vistas
- 4. Así es la primera bicicleta fabricada íntegramente con impresión 3D**
 12.413 páginas vistas
- 5. “Las bicis son el mejor vehículo, pero también toda una forma de vida” (Liisa Kiddo)**
 12.201 páginas vistas

CONTADOR

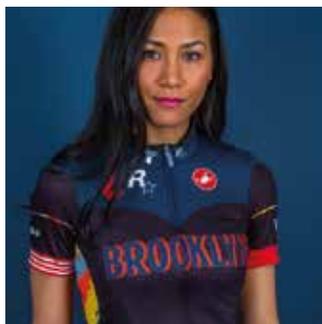
El 20 de junio éramos...



#LABICIESBELLA

La bici es sana. La bici es divertida. La bici es práctica. Y, por qué negarlo... ¡la bici es bella! En nuestras redes sociales, desde luego, no perdemos oportunidad de recordarlo...





Servizio CLIENTI



CASTELLI

CASTELLI-CYCLING.COM
CDC-SPORT.COM



Timbre **SÍ**, Timbre **NO**

Muchos ciclistas lo desconocen, pero la ley nos obliga a llevar timbre en ciudad bajo pena de multa. ¿Absurdo o necesario? Como siempre, una opinión de cada bando. Tú decides cuál inclina la balanza.

A favor

¿Quién puede oponerse a un accesorio pequeño, discreto, bonito y que puede resultar útil en múltiples ocasiones? ¿A quién le puede molestar la presencia de un timbre en un manillar? Ahí va la respuesta: sólo a aquellos que están más preocupados por la supuesta estética de su bicicleta que por lo verdaderamente importante, rodar con seguridad. Porque si bien es cierto que el timbre no sirve de mucho cuando comparimos la calzada con los vehículos a motor, sí puede serlo en los carriles bici. También para avisar a un peatón despistado que cruza la calle mirando su móvil. Más allá de eso, el timbre es un elemento tradicional, indisolublemente unido desde siempre a la bicicleta urbana. Y sí: el sonido que emite es hermoso. Y muy ciclista. Ojalá las ciudades estuvieran llenas de ellos.

En contra

Un timbre. Ese instrumento inútil cuando te mueves en el tráfico, y molesto para los peatones cuando lo hacemos por la acera y llamamos su atención. ¿Hemos dicho acera? ¿Peatones? Recordamos que ellos son los únicos que deben transitar por ella. Las aceras bici son un mal recuerdo de las políticas que entendieron, erróneamente, que las bicicletas debían quitarle espacio a los viandantes, y no a los coches. Así pues, bienvenidos los timbres para quienes quieran comprarlos, colocarlos en su manillar y hacerlos sonar. Bienvenidos los característicos timbrazos de concentraciones como la masa crítica. Pero obligarnos por ley a llevarlos es tan ridículo como ineficaz. Más que eso: no es más que una excusa más para que, si un agente de la autoridad tiene especial fobia al ciclista, te pueda poner una multa con la ley en la mano.. y el timbre en la otra.

Nacho Tomás



Nacho Tomás (Murcia, 1977) es desde 2014 el Secretario de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), organismo que representa a más de 550 municipios y que tiene por objetivo trabajar por la movilidad ciclista, especialmente en el entorno urbano. Desde el pasado mes de marzo también forma parte del grupo de expertos de la European Cyclist's Federation (ECF).

Escapada	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Sprint
Cuadro	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Componentes
Gorra	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Casco
Giro	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Tour
Carril bici	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Calzada
Subida	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Descenso
Rodar solo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Acompañado
Madrid	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Barcelona
Ruedines	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Equilibrio
Fixie	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Plegable
Frío	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Calor
Café	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Té
Playa	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Montaña
Izquierda	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Derecha
iOS	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Android
Día	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Noche
Papel	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Web
Cine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Música
Correr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Pasear
Beatles	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Stones

Turbo Como

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

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



specialized.com/turbo-como

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

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

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





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

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



DULCE HOGAR

Diseñadora... y apasionada de las bicicletas. Así es Hanna Tonek (@tinka_belle en Instagram), cuya foto nos cautivó y cuya historia nos cuenta ella misma.

La imagen que veis es nuestra casa en Västervik, Suecia. En ella contamos con nuestro propio aparcamiento de bicicletas, en el que descansan dos Bianchi Oltre XR2 de carbono, una fixie y una bicicleta vintage de carretera. Con ellas he participado en carreras como la London Ride, la Rapha 12 Hills o la Halvättern. La otra protagonista de la fotografía es Zelda, nuestra querida compañera de cuatro patas y también una amante de la bicicleta. De hecho, la solemos llevar con nosotros durante las rodadas, aunque también le encanta correr, nadar... ¡y jugar al fútbol en el jardín! 🐾

BICKERTON

P O R T A B L E S



Vic Sports

www.vicsportsafers.es

info@vicsportsafers.es

Tel. 972 268 299

Clic-Cistas

El acuarelista indio. El escultor coreano. El monje japonés. O, por qué no, la profesora de enseñanza media en un instituto alemán.

texto: Rafa Vidiella
fotos: Karoline Schulte

La Red permite encontrar, con unos pocos clics bien buscados, una enorme cantidad de talento. Karoline Schulte es un buen ejemplo: en medio de miles de 'thumbnails' en *Flickr*, llama la atención un autorretrato a contraluz. La imagen de una ciclista silueteada por el sol. Una larga lista de imágenes sutiles, misteriosas, llenas de bicicletas y, quizá, melancolía.

“Vivo en Renania del Norte-Westfalia, al oeste de Alemania, y soy profesora en un instituto de enseñanza media”, cuenta Schulte en un español impecable. “Cuando era pequeña mis padres no tenían coche, así que la bici fue siempre mi medio de transporte. Aún hoy, al pedalear, me siento independiente y libre. Mi cabeza se llena de ideas creativas. Y, aunque no lo siento como un deporte, me encanta el esfuerzo que exige”.

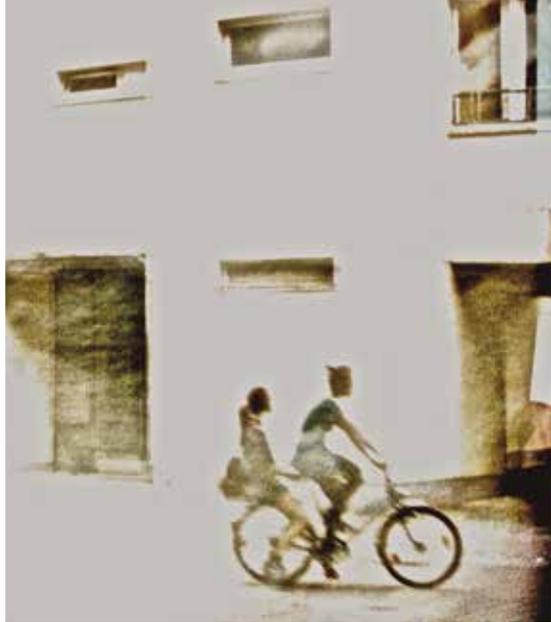
Describir es destruir y sugerir es crear, dijo Robert Doisneau. Eso son las fotos de Schulte: sugerencias y susurros. Gritos ahogados. Miradas a través de lágrimas. “Mis fotos son momentos de mi vida diaria o mis viajes”, explica, “donde busco algo bonito en mi entorno, hallar magia en lo común. Me gustan las fotos entre la luz y la sombra, y creo que la bici, al estar tan cerca del aire y de la naturaleza, me ayuda a ver y sentir”.

El factor humano

Modesta, Schulte dice sacar fotos “de manera instintiva y poco profesional”. Pero valora, antes de usar la cámara, “tomarse un tiempo antes de aprovechar un momento que, tal vez, nunca se repetirá”. Es experta en encontrar superficies reflectantes que distorsionen el mundo. “Me gustan los reflejos, porque en ellos las distintas superficies se transforman en lienzos, en pantallas que cuentan historias. Cuando fotografío a otras personas no busco documentar, sino captar un efecto artístico. Un factor humano. Algo que no se ve, pero que se siente”.

Sus fotógrafos favoritos son Saul Leiter, Jessica Backhaus y Teju Cole. Le gustan las películas de Carlos Saura y David Lynch, y los retratos de David Hockney. Y ama, por encima de todo, las cosas sencillas. “Mi bicicleta es antigua y modesta, una vieja compañera. La uso para ir de compras, visitar amigos o salir a hacer fotos”. Las bicis son también, claro, “algo muy estético. Me gusta, sobre todo, su forma: por eso adoro fotografiar sólo su sombra, eliminando así distracciones y colores”. ♡

“Me gusta centrarme en los reflejos, porque en ellos las distintas superficies se transforman en lienzos, en pantallas que cuentan historias”



colección
OLE!

ZIPY ZAPO

SALIDA GRAN PREMIO FRIGORIN

¿Y USTED CUÁNTAS
MATRÍCULAS DE HONOR TUVO
QUE SACAR PARA CONSEGUIR
ESTA BICICLETA?



STUDIOSOS SIEMPRE
PREMIÓ, ¡POR FIN HE
SEGUIDO LA BICICLE-

¡COMO NOS
DIVERTI-
MOS!

colección
OLE!

ZIPY ZAPO

LOS MINI-TERREMOTOS

¡NO SE PREOCUPE!
¡CUANDO APROBAMOS,
PAPA NOS COMPRARÁ LA
RUEDA QUE NOS FALTABA,
Y LE DEVOLVEREMOS
ESTA!



LO HICIMOS, NOS ENSUCIA-
COMO USTED Y PAPA NOS PU-
O DE

¡BRRR! ¡AY, CUANDO
ME VEA MI MUJER!



[ZIPI Y ZAPE]

El infierno era el cuarto de los ratones y el cielo, dos bicicletas. Los mellizos más famosos tenían una obsesión, pedalear, y escapar así de la represiva atmósfera que empapaba sus historias.

Rafa Vidiella

El infierno era el cuarto de los ratones y el cielo dos bicicletas. Una vida, una España, extrema, donde las buenas intenciones terminaban transformándose en catástrofes y el peloteo y la sumisión acarreaban, aunque modesto, un premio.

Cumplen 70 años Zipi y Zape. Creados en 1948, sus aventuras entretuvieron a generaciones, conquistando lugar propio en el imaginario popular. Cualquier pareja de niños traviesos han sido y serán irremisiblemente “bautizados” como Zipi y Zape. ¿Por qué nos gustaban tanto? Desde la distancia, sus historias breves y, por qué no, algo repetitivas, carecían de la grandeza de Mortadelo y Filemón o la mala leche de Rompetechos. Y, sin embargo, éramos muchos los que preferíamos a los hijos de don Pantunflo y doña Jaimita, enemigos de Peloto, alumnos de don Minervo.

Nos gustaban sus juegos desenfrenados, que hacían realidad lo que no nos atrevíamos a hacer. Adorábamos su amor fraterno, su generosidad con los desfavorecidos. Y nos fascinaba su mundo, su barrio. Donde revoloteaban pelotas de cuero cosido y se traficaba con tirachinas y bichos, siembre presentes el castigo y el premio.

José Escobar, su creador, sabía de castigos. Nacido en Barcelona en 1908, fallecido en 1994, su vida da para más páginas que un *Súper Humor*. Republicano, anticlerical y catalanista, fue condenado a seis años de cárcel tras la Guerra Civil, acusado de rojo y separatista. Se salvó de milagro del fusilamiento (otros, como el también dibujante de *TBO* Modesto Méndez Álvarez, no tuvieron tanta suerte) y, ya en la calle, alcanzó el éxito con Zipi y Zape o, por supuesto, Carpanta. Historias infantiles. Relatos salvajes, llenos de hambre, precariedades y urgencias.

Bicicletas: esa era la urgencia de Zipi y Zape. Recibían vales (por el manillar, por un freno) a cambio de portarse bien, pero nunca los suficientes. Tampoco las matriculas de honor, pasaporte a la gloria ciclista, les eran propicias. Y, sin embargo, alguna vez les vimos pedaleando. Y sí: sobre sus radiantes bicis eran felices, más soñadores y niños que nunca. ♡



foto: Earl Carter

EL PLACER DE TRABAJAR

Viajamos a Australia para conocer la oficina donde todo el mundo querría trabajar: bienvenidos a Medibank, en Melbourne. El disfrute está asegurado.

Gonzalo Garzón

Con más de 2.700 empleados y casi un 30% de la cuota de mercado, Medibank es la principal compañía de seguros de Australia. Un monstruo de gigantescas dimensiones que, como muchas grandes empresas, decidió centralizar sus operaciones en un sólo edificio, ubicado en la segunda ciudad más poblada del país: Melbourne.

Pero el cuartel general de Medibank no podía ser un edificio cualquiera. De hecho, el objetivo de la empresa era claro: pasar de un modelo de trabajo basado en la actividad (lo que se conoce como *Activity Based Working* o A.B.W. por sus siglas en inglés) a otro centrado en la salud (*Health Based Working*, H.B.W.). Un enfoque que coloca en el centro de la ecuación laboral el bienestar físico y mental de los trabajadores.

El estudio de arquitectura Hassel, también australiano, fue escogido para llevar a cabo tan importante misión, y su proyecto enamoró a los responsables de Medibank. La nueva sede, situada en el número 720 de la céntrica calle Bourke, constaría de 46.000 metros cuadrados distribuidos en 16 plantas de inspiración orgánica y la máxima eficiencia energética.

Trabaja donde quieras y como quieras

Las obras terminaron en junio de 2014 y, a finales de año, los trabajadores hicieron la mudanza al nuevo edificio. Es probable que la mayor parte de los empleados se quedaran con la boca abierta: ahora podrían elegir entre 26 tipos de ambientes diferentes, dado que toda su labor se realiza con ordenadores portátiles. Una innovadora tecnología de iluminación imita los patrones de luz natural con el objetivo de seguir los biorritmos humanos. Y, a nivel de calle, una pista polideportiva permite practicar diversos deportes (gimnasio, baloncesto, fútbol o tenis) en cualquier momento del día.

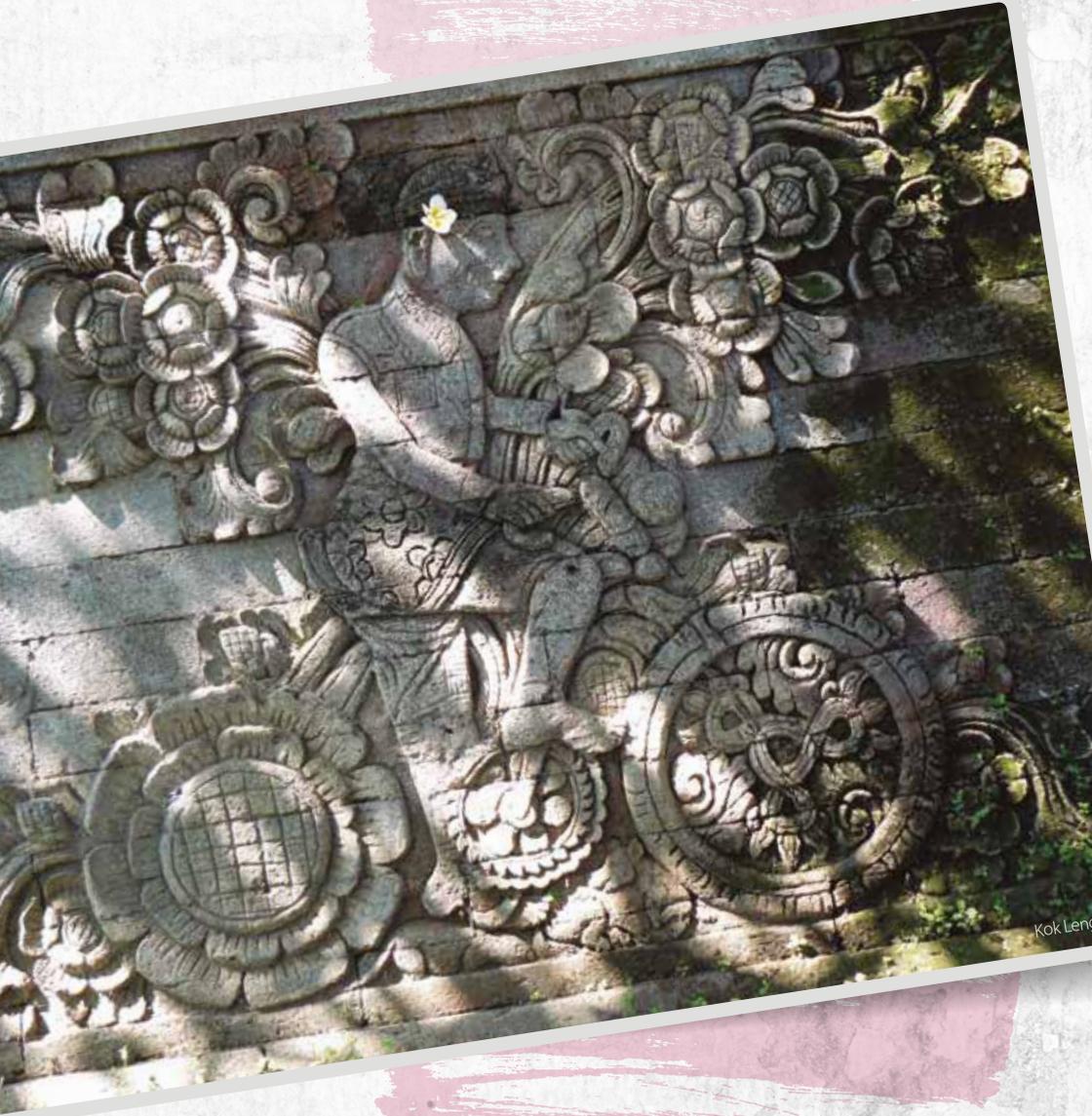
La naturaleza también es clave en la nueva sede central de Medibank. Las 2.300 plantas del interior del edificio y el medio centenar del exterior contribuyen al relax y la armonía, así como a la mejora de la calidad del aire. El 10% de la fachada está, de hecho, cubierto por una tupida vegetación. Y sí: las bicicletas también son protagonistas. Todo son facilidades para que los empleados se desplacen pedaleando al trabajo. Una prolongada rampa parte de la entrada principal hasta el amplio aparcamiento para bicicletas del interior. El *bike to work* se ha convertido en parte esencial de la filosofía de la empresa... ¿Trabajadores ciclistas? Trabajadores felices. Buenos trabajadores, seguro.

Algunos consideran las oficinas de Medibank como el lugar más saludable del mundo para trabajar (sin ir más lejos, la oficina ganó el premio como tal en el Inside World Festival of Interiors de 2015). Y, de hecho, los beneficios no tardaron en ser cuantificados: apenas cuatro meses después de la mudanza el 79% de los empleados declararon trabajar más y mejor en equipo. Un 70% reconoció llevar una vida más saludable. E incluso un 66% aseguró ser más productivo, lo que también se plasmó en una reducción del 5% en el absentismo laboral. Y es que, si el ambiente es propicio, trabajar puede ser un placer. 📍

Los empleados pueden elegir entre 26 tipos de ambientes, una pista polideportiva y toda clase de facilidades ciclistas

foto: Earl Carter





Kok Leng

EL CICLISTA DE PIEDRA

En Pura Maduwe Katrang, un remoto templo de Bali, Indonesia, un misterioso relieve ciclista recuerda el paso de la primera bici por la isla.

Dani Cabezas

Bali es una rareza. Diminuta y pintoresca, es la única isla de religión hindú en Indonesia, el país con mayor número de musulmanes del planeta. Por eso sus templos, en medio de una exuberante naturaleza, son una auténtica joya que atrae a turistas llegados de todas partes del globo.

En uno de esos templos, el de Pura Maduwe Katrang (el Templo del Terrateniente), muchos de esos visitantes se paran sorprendidos ante una figura desconcertante. El relieve tallado en una de las piedras muestra una bicicleta, sobre la que pedalea un ciclista circunspecto. Las preguntas surgen de manera inevitable. ¿Quién era ese hombre? ¿Qué hace su perfil en aquel lugar, tan apartado del mundo? ¿En qué momento alguien se decidió a inmortalizarlo en piedra, y por qué?

El holandés errante

Carne de cañón para un sinfín de misteriosas elucubraciones pero, en realidad, una historia de lo más normal. Los guías del lugar conocen bien la identidad de ese ciclista, y la cuentan con frecuencia a los turistas. Se trata de Wijnand Otto Jan Nieuwenkamp (1874-1950), un explorador holandés que recaló en Bali en 1904 y que, aseguran, llevó consigo la primera bicicleta que se pudo ver en la isla. Una máquina que maravilló a los lugareños hasta el punto de que los artesanos del Pura Maduwe Katrang decidieron tallar su figura en la piedra del templo.



¿QUÉ HACE ESTO AQUÍ?

El ciclista de Pura Maduwe Karang no es la única escultura que parece estar fuera de contexto en lugares dedicados al culto. En España es tradición buscar dos de los elementos más célebres de la Catedral de Salamanca: el astronauta y el diablillo comiendo helado, ambos fruto de la restauración de 1992. También lo es explicar a los visitantes la leyenda que esconde la bruja de la catedral de Girona: ésta cuenta que existía en la ciudad una mujer que realizaba hechizos contra la religión católica, y que incluso arrojaba piedras a la catedral. Durante la procesión del Corpus se escuchó una voz divina que dijo: “piedras tiras, pues en piedra te convertirás”, y así fue cómo, presuntamente, la bruja se petrificó para siempre. Más llamativa es todavía la réplica del rostro de Darth Vader que luce la fachada de la catedral más alta del mundo, la de Washington DC, y que obedece al concurso de diseño de gárgolas organizado por un colegio en los años 80, en plena fiebre de *Star Wars*.

En realidad, Nieuwenkamp era mucho más que un simple explorador. Se dedicaba a la pintura, la escultura y la arquitectura. Escribía sobre sus viajes por el mundo. Y, ante todo, coleccionaba arte oriental de manera compulsiva. Es por ello que pasar a la posteridad en una obra como esa debió suponer para él un honor difícil de imaginar. Algo parecido a alcanzar la inmortalidad en piedra y trascender el mundo de los humanos.

Y es que el Templo del Terrateniente está dedicado, fundamentalmente, a algunas de las más importantes deidades del Ramayana, una de las grandes epopeyas del hinduismo, religión que profesan los tres millones de habitantes de la isla. Por sus paredes desfilan figuras como el temible comedor de hombres Kumbhakarna, la poderosa diosa Durga o el general del ejército de monos Sugriwa. Quizá por ese contraste choca tanto darse de bruces con un holandés en bicicleta.

Kok Leng Yeo tomó la imagen que ilustra este artículo. “Fue en 2007”, cuenta a *Ciclosfera*. “Como todos los templos de la isla se trata de un lugar extremadamente tranquilo y lleno de paz, donde no desentona un ciclista. Es bastante habitual que algunos templos hindúes incorporen elementos modernos”, explica, “por lo que nadie lo ve como algo inusual o estrambótico”.

Arte de otro mundo

“Bajo el punto de vista occidental puede parecer extraño, pero en India no lo es”, confirma la historiadora Paula Finat. “La cultura india ha conseguido conciliar lo antiguo con lo moderno, lo religioso y lo profano o lo primitivo con lo vanguardista. Por eso pueden convivir simultáneamente estilos contrapuestos. La escultura hindú de esta época se desarrolla especialmente en los relieves de los templos, en figuras aisladas o escenas narrativas, generalmente sobre los ciclos mitológicos hindúes”, explica Finat. “Sin embargo, el arte en India es heterogéneo, diverso y contradictorio a veces. A nosotros puede darnos una sensación de caos, pero hay que comprender que su realidad se sustenta en principios diferentes a los de la cultura occidental. Al acercarnos al arte indio debemos dejar de lado nuestro sentido racional de observación”.

La intromisión del hinduismo en la vida cotidiana obligaba a adoptar numerosos temas. La naturaleza, por ejemplo, es decisiva en la formación del pensamiento indio. “Su arte está impregnado de naturalismo”, concluye Finat. “Es habitual encontrar formas vegetales y animales, y las analogías con formas de la naturaleza, como en el caso del ciclista de Bali donde las ruedas son flores de loto, son frecuentes. Hay un cierto naturismo en la forma de vivir india, y eso se refleja en el arte. Unos principios muy arraigados, y cercanos al ecologismo de Occidente”. ♡

TANNUS

Airless Tire



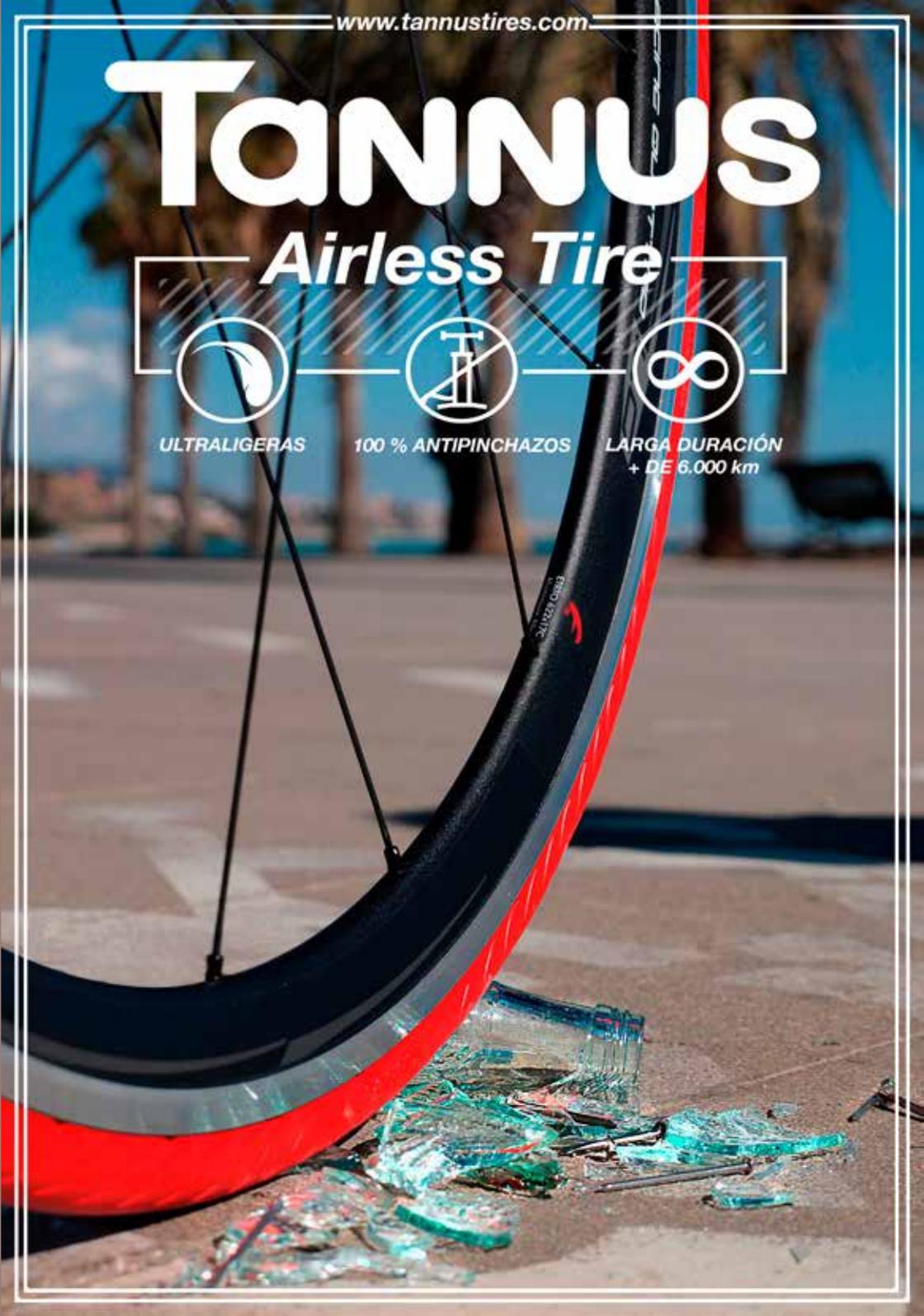
ULTRALIGERAS



100 % ANTIPINCHAZOS



LARGA DURACIÓN
+ DE 6.000 km





QUERIDOS CICLISTAS URBANOS

Aunque llenos de virtudes y buenos propósitos, los ciclistas urbanos no somos perfectos. Al menos eso piensan algunos con los que compartimos las calles: esta es la carta, repleta de sinceridad, reproches e ironía, que nos manda un automovilista.

Enrique Marín

Mis muy querid@s lectores de Ciclosfera,
bicileter@s tod@s,

Hace tiempo que quiero dirigirme a ustedes para exponerles algunos temas que me preocupan. Hemos creado ciudades enormes, magníficas y espectaculares. Obras intemporales de arquitectura infinita que, desde hace algún tiempo, vienen siendo tomadas por una manga de orgásmicos y revolucionarios ciudadanos que, a base de frotarse con el sillín de su bicicleta, han logrado, al ritmo de su vago pedaleo, tener los genitales pulidos más allá del doble cero.

Bien por ellos, y bien por sus genitales. Apenas un problema: dicho proceso ha sido construido sobre las costillas de los muchos impuestos que, desde hace décadas, pagan los propietarios de vehículos a motor. Dicho de otro modo: ustedes, ciclistas urbanos de pro, se deleitan en sus desplazamientos sobre una casi infinita cinta de asfalto negro, la calzada, que en principio pertenece a otros.

¿Por qué? Bien sencillo: porque ustedes no pagan nada. Ni lo hicieron nunca. Ni un mísero impuesto de circulación, ni de matriculación, ni

***“Si el problema es grave en la calle...
¿Quién no tiene en su familia o trabajo a algún ciclista obstinado en que te muevas en bici?”***

de carburantes. No aportan, ni han aportado, un euro a esa ingente red de vías de las que ahora se creen propietarios. Es de locos... ¿Esperan que los elefantes (en otras palabras, vehículos pesados a motor, entre ellos varios de mi propiedad) les regalen a despreocupados ratones (en otras palabras, bicicletas), el camino, vereda o senda que hemos pagado?

¡Pero si ni siquiera dichos ratones circulan con seguro o una placa que los identifique! Un ejemplo: si en un indeseable restregón, consecuencia de la jungla que casi siempre es el tráfico, un ratón le arranca el colmillo a un elefante, nadie responderá por los daños producidos. Nadie salvo, como mucho, un bronceado y sonriente ciclista que se encogerá de hombros, para después perderse, en el acto, por las venas del atasco.

A silbar

Y es que, a pesar de toda la oferta de ocio que este siglo nos ofrece, crecen los iluminados que, para máximo gozo y deleite, han decidido encaramarse a una bicicleta en la ciudad. Como los niños de *Verano Azul*, toda una horda de Titos, Pirañas y Desis salen a las calles del mundo, no limitándose a pasear silbando por las calles de Nerja, Málaga, para ir a merendar con Chanquete, sino delante de nuestros coches, a la menor velocidad posible, en el carril central y haciendo eses con el firme propósito de molestar.

Si el problema es grave en la calle, la batalla es aún más hostil en muchos hogares. ¿Quién no tiene en su propia casa, o en la familia, o en el trabajo, a algún ciclista urbano impenitente, obstinado en que te gastes el dinero de la paga extra en una aberración de metal, timbre y pedales? ¿No es cierto que, además, asegurarán estar haciéndolo por tu propio bien, por el de tus descendientes y por el de alguna que otra lejana especie en vías de extinción?

Un clan. Eso mismo, sí: el clan de los ciclistas urbanos. El IV Reich de la Bicicleta (sólo de pensarlo tiemblo) está en marcha, y no tienen pensado pararse hasta desfilan, como Hitler, por debajo del Arco del Triunfo en París. Es fácil reconocer a sus miembros: bastará cruzarte con ellos, siendo tú peatón o automovilista, y notarás cómo alguien te mira mal por el simple hecho de no acatar sus designios. ¿Lo peor de todo? Su lema, su filosofía, su máxima: ‘Prohibamos todo’. Los coches diésel. Las furgonetas de reparto. Las ruidosas motocicletas. Y, si es preciso, la nave de Buzz Lightyear. Asumida su posesión dictatorial de la vía, no dudan en gritar, exaltados, hasta qué tipo de vehículos son dignos de entrar en esa indeterminada, informe y valiosa zona de la ciudad que ellos denominan “el centro”.

DISFRUTA DE LA MÁXIMA SEGURIDAD
DEL MEJOR PORTAEQUIPAJES DEL MUNDO
CON CANDADO INCORPORADO!



www.codex-u.com



“Fingiremos comprender a los ciclistas cuando insistan en que es mejor un manillar de bicicleta que el volante de un Aston Martin”

Olores mañaneros

Te darán mil argumentos. Que la bici es un transporte limpio. Que la bicicleta es barata. Que es buena para la salud. E, incluso, ¡algunos ase-gurarán sin reparos que es buena para ir al trabajo! Sí, esos que se hacen llamar ciclistas urbanos (contra los ciclistas de campo, créanme, no tengo nada) llegarán a su oficina tras 15 ó 20 kilómetros pedaleando, casi siempre cuesta arriba (España, para bien o para mal, no es Holanda) y con ese olor tan característico y rancio, maridaje de ingre y sobaco, perfecta sinfonía nasal. ¡Un delicioso buqué para empezar el día en el pasillo de la fotocopiadora! Podrás cruzártelos, incluso, con traje... Repugnante, desde luego, pero casi mejor que asistir, en caso contrario, a su llamativo despliegue de colores y materiales horteras, difícilmente admisibles hasta en el *dress code* de los trabajadores de un circo.

Porque sí, ciclistas urbanos: casi siempre oléis fatal. La lycra es horrible. Y hay algo que todavía me molesta más: cuando vais de desprendidos. Cuando sois ese individuo al que no puedes llevar la contraria, al que no puedes confesar que jamás te moverás en bici, porque emprenderá una cruzada hasta ver cómo, al menos durante unos segundos, “lo intentas”. Emocionado, te obligará a contemplar su esquelética y inanimada montura como quien te ofrece una potente motocicleta BMW o una jaca cartujana para que te des “una vuelta”. ¿Pretendes que mis finisimos pantalones se posen sobre tu radiactivo sillín? ¿Que mis delicadas manos se agarren a tus carcomidos y mugrientos puños? Mejor ofréz-me tu palillo de dientes usado, que al menos no me traerá lesiones de escroto, vagina o próstata.

Un mundo mejor

No quiero extenderme más. Asumido ya por todos (espero) que la mayoría de ciclistas urbanos son gente ilustrada, culturita y progre, fingiremos comprenderles cuando insistan en que el mundo es un lugar más agradable detrás de un manillar oxidado, en vez de a los mandos de un Aston Martin. ¿Último apunte de esta desesperada carta? Las bicicletas eléctricas. O los mal llamados ‘carriles 30’ (¿alguna vez alguien ha visto circular por ellos a un ciclista a 30km/h?). O la aterradora y paulatina invasión de aceras, para pavor de ancianos, niños y gente con anomalías.

Me late que debe de ser para ustedes muy placentero alcanzar el orgasmo cruzando en bicicleta, en un tiempo récord y con una mínima huella de carbono, Madrid, Barcelona o Burgos. Pero deberían ustedes entenderlo: cualquier parque, montaña, playa o desierto del mundo es un lugar mucho más propicio que mi ciudad para que den ustedes rienda suelta a su temeridad. No tengo prisa y me sobran argumentos: el ciclismo urbano es irracional. Descontrolado. Invasivo. Y, para colmo, opuesto a las libertades ajenas. Yo lo prohibiría. ¿Y ustedes? ♣





NUESTROS PARKINGS

MADRID

Tirso de Molina
Plaza de Santa Ana
Cuatro Caminos
Paseo de la Habana
Atocha
Plaza Castilla
Ventas
Avda. América
Malasaña

PRÓXIMOS:

Malasaña
Chamberí
La Vaguada
Adva. de América

SEVILLA

Arenal
José Laguillo

ZARAGOZA

San Clemente

BARCELONA

El Gótico
El Born

Momentos

SERVICIOS

- SEGURO DE ROBO
- MANTENIMIENTO DE BICICLETAS
- DESCUENTOS EN TIENDAS
- TAQUILLAS CON TOMA ELÉCTRICA **NOVEDAD**

Oferta de lanzamiento

PLAZA FIJA
+ TAQUILLAS

30€
mes



P

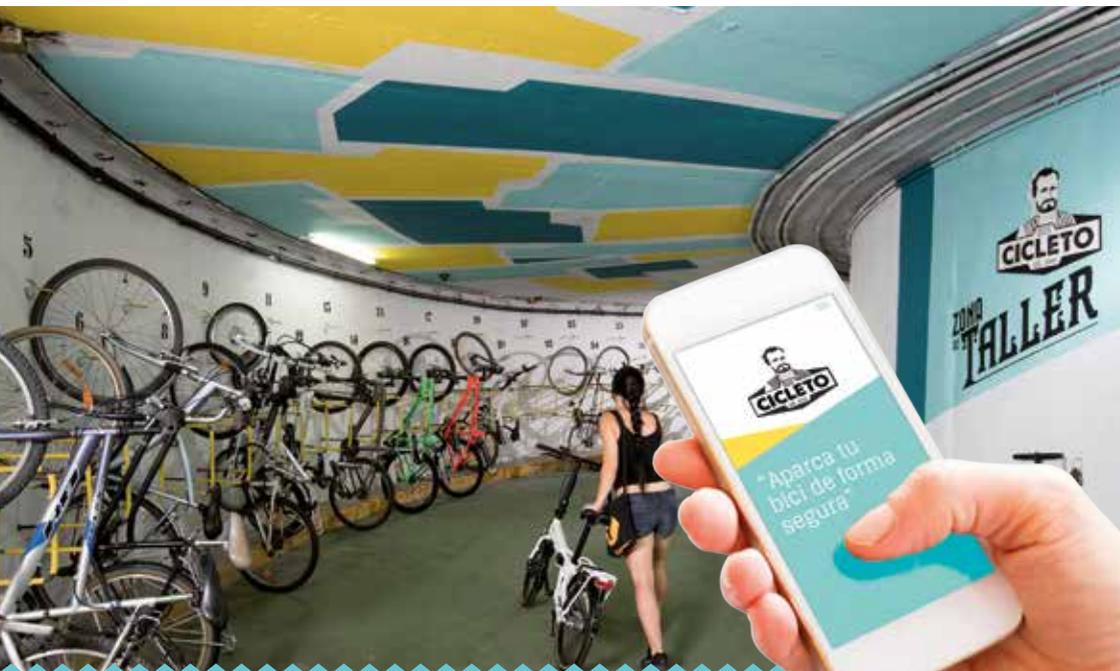


APARCA TU BICI DE
FORMA SEGURA

Podrás aparcar tu bici
en cualquier parking
de nuestra red.

ESTAMOS EN: MADRID · ZARAGOZA · SEVILLA · BARCELONA

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



Llámanos al 744 400 546 ó WWW.DONCICLETO.COM

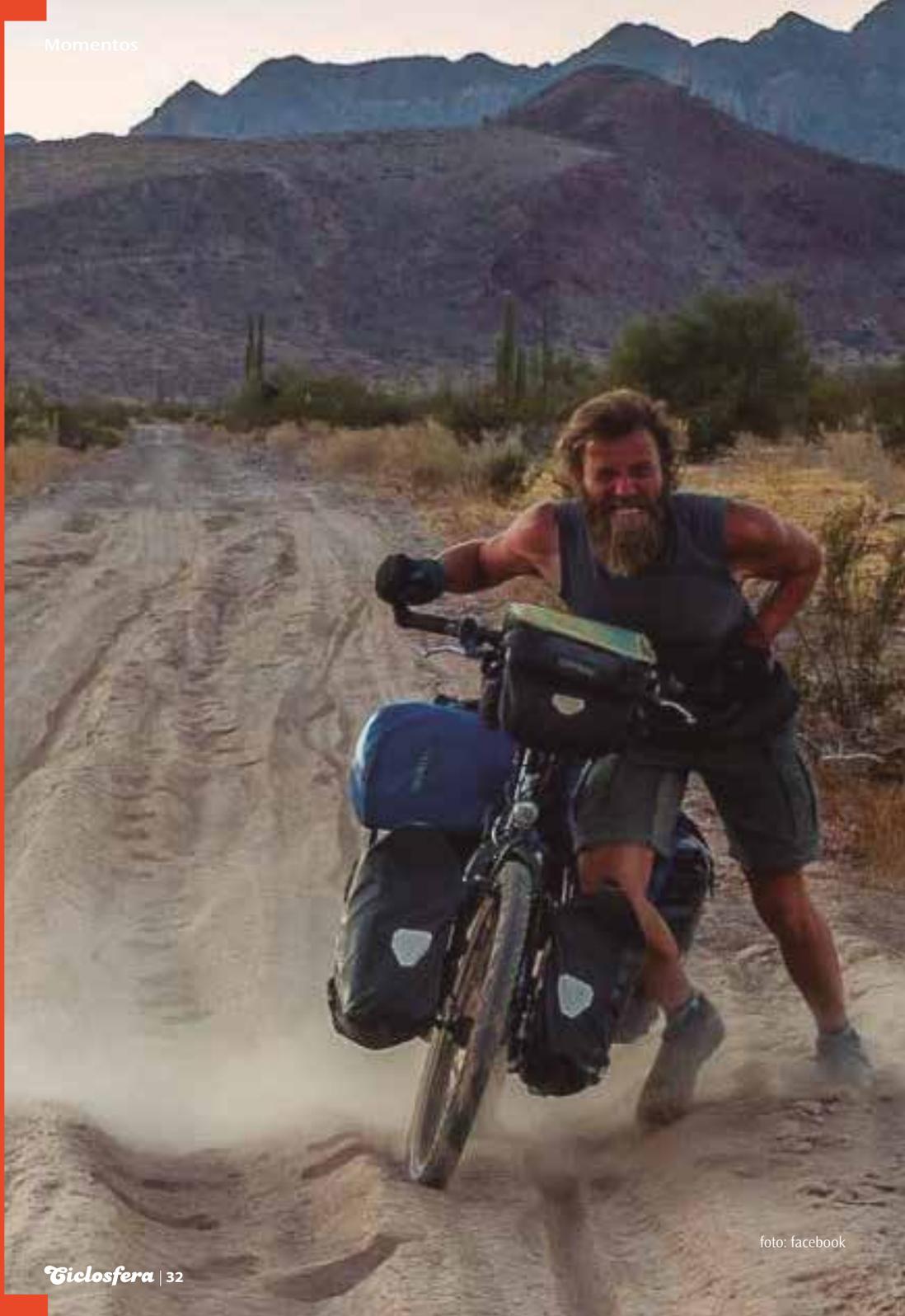


foto: facebook

LA CULPA AJENA

El caso de los dos cicloturistas asesinados en el estado mexicano de Chiapas ha sacudido a la comunidad ciclista internacional. Un suceso lleno de negligencias, misterio y fatalidad.

Dani Cabezas

El polaco Krzysztof Chmielewski y el alemán Holger Hagenbusch eran dos aventureros. Dos enamorados del cicloturismo que, como tantos otros, disfrutaban pedaleando por los parajes más remotos. De larga melena rubia y perenne sonrisa, Holger tenía 43 años y muchos kilómetros a sus espaldas. Krzysztof, de 37, llamaba la atención por su singular perilla y miles de aventuras ciclistas: había partido de Canadá, con destino Argentina, y no tenía prisa. Simplemente, quería disfrutar de cada instante.

El pasado 20 de abril, la vuelta al mundo de ambos concluyó de forma abrupta en el estado mexicano de Chiapas, cuando fueron asesinados y abandonados en un barranco junto a la carretera que lleva a las ruinas de Palenque. Llevaban tiempo pedaleando y, pese a lo peligroso de la zona, no parecían preocupados. Sabían que recorrían una zona hostil (hubo más de 29.000 asesinatos en México sólo en 2017), pero no les importaba. Holger, por ejemplo, destacaba en las redes sociales su amor por el país, la alegría y hospitalidad de sus gentes y su afán por descubrir hasta el último de sus rincones.

Te lo dije

El 19 de abril, Krzysztof llegó a San Cristóbal de las Casas, una de las principales ciudades de Chiapas, donde tomó una serie de fotografías que compartió en Facebook (fue la última noticia que tuvieron de él sus familiares, amigos y seguidores). Después conoció a Holger, y ambos decidieron viajar juntos hasta Palenque. Una semana después, sus cuerpos aparecían en el kilómetro 158 de la carretera que une San Cristóbal de las Casas y Ocosingo, una de las más transitadas de la zona.



foto: Boris G

Las autoridades responsabilizaron a los cicloviajeros, asegurando que habían sufrido un accidente

Comenzó entonces un vaivén de noticias contradictorias sobre la suerte que habían corrido. La Fiscalía de Chiapas anunció inicialmente que se había tratado de un accidente: “La práctica de su actividad ciclista era de alto riesgo”, declaró el fiscal Arturo Pablo Liévano en un primer momento, “y posiblemente pudieron perder el control y caer en el barranco”. Las sospechas y especulaciones se dispararon, pero fue la llegada a México de Rainer, el hermano de Holger, lo que desató la presión mediática y obligó a rectificar a las autoridades. En una entrevista a *Noticieros Televisa*, el fiscal especializado en Delitos por Homicidios de Chiapas, Luis Alberto Sánchez, habló al fin de “asalto con violencia”. Las evidencias eran claras: uno de los cuerpos presentaba una herida de bala en el cráneo; el otro había sido decapitado. En declaraciones al diario *El País*, Sánchez explicó que “el fiscal (Liévano) que alegó que fue un accidente no lo hizo con dolo ni mala fe, ni para ocultar evidencias”, al tiempo que especuló con la posible causa del asesinato. “Quizá se opusieron y por eso los mataron”, apuntó.

El propio Rainer valoró en las redes sociales el apoyo recibido. “No tengo palabras para agradecer la ayuda y el esfuerzo que toda la gente viene dando al caso de Holger”, escribió. “Las autoridades y la embajada alemana literalmente nos mandaron al carajo y nos contestaron “I told you so”

STYLE UP YOUR LIFE.



Vic Sports

www.vicsportsafers.es

URBAN
 LINE

5 YEAR WARRANTY
MADE IN GERMANY
WWW.ORTLIEB.COM

ORTLIEB

WATERPROOF



foto: facebook

“Tuvieron mala suerte”, explica un veterano cicloviajero mexicano.

“Transitaron por una zona de peligro extremo, llena de gente sin escrúpulos”

(te lo dije). Pero, joder, nadie debe desaparecer, morir, ser asaltado o ver violada su integridad física por mucho que haya sido alertado del peligro. Que avisen no les quita a las autoridades su responsabilidad legal y ética“.

Sin escrúpulos

La pregunta que se hacen muchos, especialmente aquellos que nunca han pisado México, es... ¿Realmente es Chiapas tan peligroso? Felipe Besné, uno de los más célebres cicloturistas mexicanos y conocedor de casi todos sus rincones, lo confirma parcialmente. “Algunas zonas de Chiapas son peligrosas desde hace más de 15 años”, señala. “La guerrilla ha dado paso a la delincuencia organizada, y los asaltos son frecuentes”, cuenta a *Ciclosfera*. “Por desgracia, la mala suerte le tocó a nuestros colegas europeos”, lamenta Felipe. “Transitaron por una zona de peligro extremo y los asesinaron para robarles lo poco que tenían. Es gente sin escrúpulos. Por muy poco son capaces de quitarte la vida”.

Berenice Zambrano, cicloactivista mexicana residente en Madrid, es contundente. “México es un país roto”, asegura. “En cualquier momento las cosas pueden dar un giro inesperado y te puede pasar algo”. En su opinión, “el país vive una de sus eras más violentas y en los casos más sonados, como los de los 43 estudiantes de Ayo-tzinapa o los tres estudiantes de cine de Jalisco, las autoridades no han logrado esclarecer los hechos”. Para Zambrano, la estrategia del Estado es “ofrecer una versión que responsabilice a las víctimas de alguna forma y dejar que el tema se diluya”.



PROUD TO BE A CYCLIST 

www.transparent.bike



foto: facebook

En las redes sociales se multiplicó la presión: la verdad debía salir a la luz

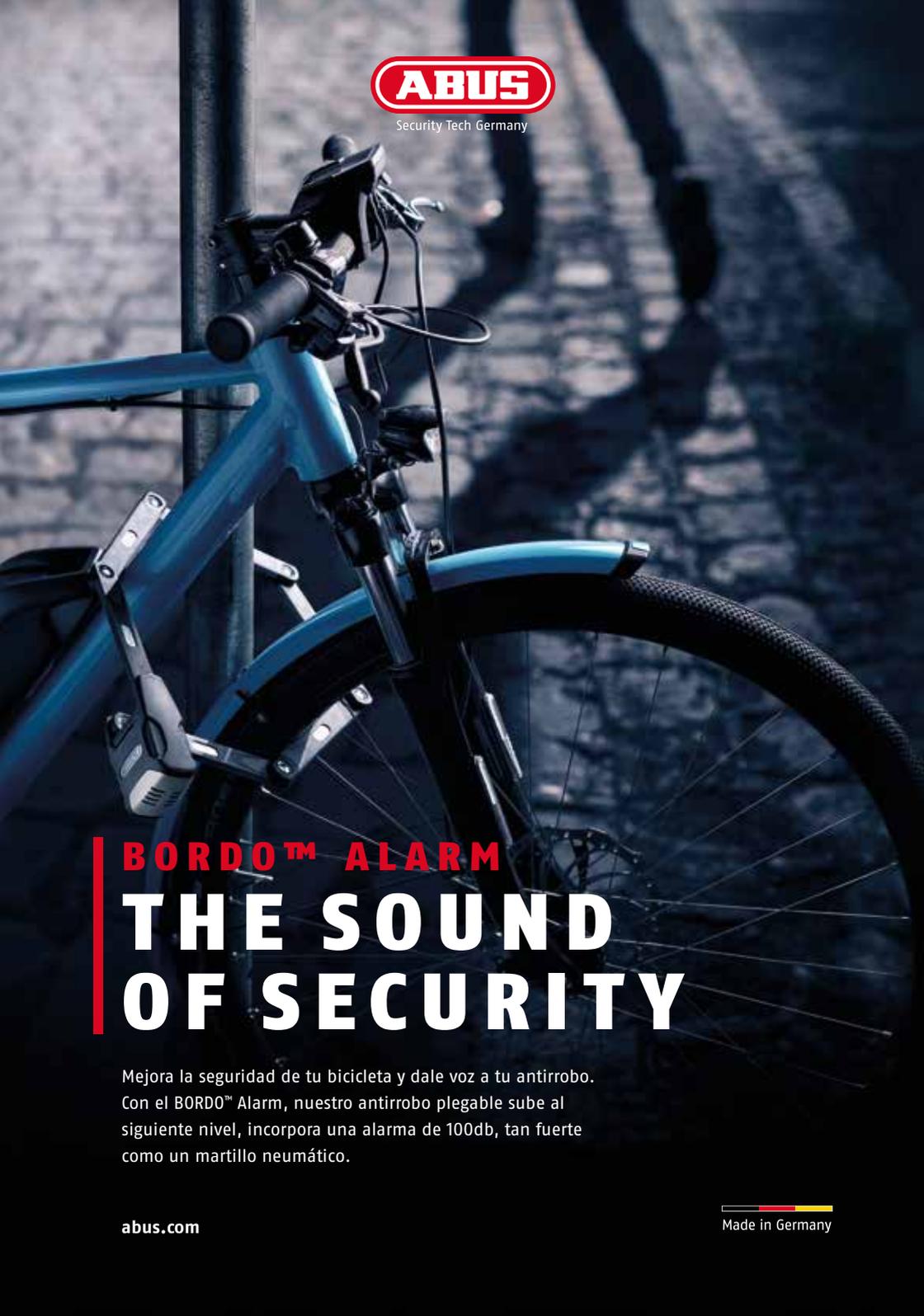
Besné también manifiesta dudas al hablar sobre la actuación de las autoridades en el caso de los cicloturistas. “Desde que conocí la noticia”, explica, “desconfié de la versión policial. En las redes sociales se multiplicó la presión y se organizaron manifestaciones exigiendo la verdad. Ante eso, y por la llegada del hermano de Holger, cambiaron su versión”. Una presión que, por desgracia, ha de repetirse para que la verdad aflore. “En México hay movimientos de padres que salen a buscar a sus hijos y se encuentran con fosas clandestinas”, narra Zambrano. “Hay gente que documenta el proceso, tanto legal como empírico, de ir a excavar para encontrar cuerpos con la finalidad de facilitar este conocimiento a otras familias que también buscan a sus hijos. Es una realidad indignante, triste y desgarradora. Y, sin embargo, ocurre continuamente”.

A pocos, aparte de a los afectados, parece interesarle que Chiapas (donde el turismo supone una importante fuente de ingresos) ocupe las primeras páginas de los periódicos por asuntos tan turbios. “A las autoridades no les conviene crear alarma”, apunta Besné. El cuerpo de Holger, gracias a la llegada al país de su hermano, fue repatriado a Alemania. El cadáver de Krzysztof sigue en México. Cicloviajeros y ciclistas urbanos del país organizaron marchas pacíficas, y varias bicicletas blancas siguen aparcadas como un silencioso homenaje en varios estados de la república. Liévano, el procurador que dijo que fue un accidente, fue cesado. Y, pasados más de dos meses de lo ocurrido, nadie sabe en qué punto están las investigaciones. Concluye Besné: “Una vez conocida la verdad, los ciclistas sólo esperamos que las autoridades localicen y castiguen a los culpables”. 📍



ABUS

Security Tech Germany



BORDO™ ALARM

THE SOUND OF SECURITY

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

abus.com



Made in Germany

PEDALADAS DE AMOR

Un proyecto pionero, comandado por la tienda madrileña Ciclos Otero y Juegaterapia, permite a los niños con cáncer disfrutar del pedaleo gracias a unos ingeniosos triciclos con gotero incorporado.

Dani Cabezas



foto: Juegaterapia

No había visto a mi hija reír desde que entró en el hospital”. La frase de una madre, pronunciada casi entre lágrimas, describe la magia del momento vivido en el jardín del hospital 12 de Octubre de Madrid. Varios niños del centro recibían una serie de triciclos exclusivos con gotero incorporado: la solución perfecta para afrontar, con algo más de optimismo, una situación complicada.

La idea surgió tiempo atrás de forma fortuita. Sol Otero, dueña de la tienda de bicicletas más antigua de Madrid, Ciclos Otero, acudió a la inauguración de un jardín en el hospital. “Vi cómo subían a los niños en sillas de ruedas, e incluso en las camas, siempre con el gotero a cuestas. Les daban gorras, globos... Pero todos tenían una cara de pena terrible”, recuerda. “Llegué muy triste a casa: se me caía el alma. Pero pensé que, como tantas otras veces, la bici podría ser la solución, y se me ocurrió hacer un triciclo con un portador de goteo”.

Pero una cosa es tener una idea y otra hacerla realidad. “Fue complicado”, reconoce Otero, “pero dimos con unos torneros maravillosos, Rasede, con los que ya habíamos trabajado. Son tres hermanos, tienen niños pequeños y aman la bicicleta, por lo que trabajaron duro e hicieron un prototipo precioso. Hacen encargos muy complicados, como plataformas submarinas, pero me confesaron que esto era una de las cosas más complejas que habían hecho nunca”.

Espíritu artesano

Para que el sueño de los triciclos con gotero, rebautizado como Kiciclos, terminase de fraguar, hizo falta la entrada en escena de otro actor: la fundación Juegaterapia, que tomó el testigo del proyecto. Era necesaria una patente y el proceso de fabricación exigía costes muy elevados (eran pocas unidades y hechas a mano), pero lograron reunir el dinero necesario gracias, entre otros, al piloto de Fórmula 1 Carlos Sainz Jr, y pequeños inversores, empresas y colegios. Hasta un niño decidió que todo el dinero de los regalos de su comunión se destinara a comprar un Kiciclo.

Con semejantes ejemplos de solidaridad y empatía, la entrega de las primeras unidades fue una montaña rusa de emociones. “Fue un día muy especial, una auténtica locura”, recuerda Otero sonriendo. Fue entonces cuando aquella madre le dirigió las palabras con las que arranca este reportaje: “No había visto a mi hija reír desde que entró en el hospital”. Todo había merecido la pena.

En movimiento

“Ahora tenemos 17 triciclos repartidos por distintos hospitales de España”, cuenta Lourdes Amayas, responsable de comunicación de

“Les daban gorras, globos... Pero todos los niños tenían una cara de pena terrible. Así que pensé que, como tantas otras veces, la bici podría ser la solución”



foto: Juegaterapia

Los triciclos son una inyección de autoestima, algo vital en el desarrollo psicoafectivo y emocional

Juegaterapia, “y están arrasando. El día que llevamos uno al hospital de La Paz, para hacer un reportaje, no hubo manera de sacarlo”. Como siempre, las pedaladas son la mejor terapia: “Los niños se suben a ellos inmediatamente”, asegura Amayas. “Es la mejor manera de satisfacer su tremenda necesidad de moverse, porque por desgracia han pasado mucho tiempo sin poder hacerlo”. Un movimiento y, por extensión, un disfrute fundamental para su recuperación física y psicológica. “Pedalear les ayuda a ejercitar la musculatura, a activar el tracto intestinal... Es fundamental que, en la medida de sus posibilidades, hagan ejercicio”, concluye.

María Pascau, supervisora de enfermería de la Unidad de Transplantes Pediátricos del Hospital de la Paz, conoce bien los Kiciclos. “Los niños pueden recibir clases de tenis o baloncesto, pero sólo una vez a la semana. Los triciclos, sin embargo, están disponibles a todas horas”, cuenta. “El ejercicio físico que el niño realiza supone un gran beneficio psicológico, e impide la pérdida de masa muscular causada por la falta de ejercicio asociada al ingreso”. Además, cuenta Pascau, una herramienta así ayuda a que los niños controlen los movimientos de sus músculos, mejoren su equilibrio y coordinación, incrementen el control postural y la orientación espacial y pulan otros aspectos fundamentales para su correcto desarrollo madurativo.

¿Algo más? Sí, algo vital: los triciclos son vitamina pura para su autoestima. “Cuando aparece una enfermedad grave en la infancia o la adolescencia”, explica Pascau, “puede afectar irreversiblemente al desarrollo psicoafectivo y emocional del niño. Eso nos obliga a cuidar, con mimo, todos los aspectos que le permitan vivir una infancia plena. Un detalle como estos triciclos puede marcar la diferencia”. ♥



for the **family** on the **Go!**



WeeRide

www.weeridespain.com

ACCESORIOS INFANTILES PARA BICI



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



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

TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853

TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853

CRONOS, EL JUEZ: ASÍ SE MIDE EL TIEMPO EN EL CICLISMO

Explosivas pruebas de velódromo. Infernales carreras de un día. O, por supuesto, citas como el Tour o La Vuelta, donde unos segundos pueden dictar sentencia tras miles de kilómetros pedaleando. ¿Quién es, en el ciclismo moderno, el juez del tiempo?

Nacho Segurado



Nunca hasta entonces el tiempo había sido un juez tan implacable en un deporte de largo aliento. El Tour de Francia de 1989 se decidió en un suspiro: tras miles de kilómetros recorridos a lo largo de tres extenuantes semanas, apenas ocho segundos separaron al ganador, el estadounidense Greg LeMond, del segundo clasificado, el francés Laurent Fignon.

Aquel año, el ciclismo profesional entraba en una nueva era: la agónica. Un tiempo en el que, como en una prueba atlética de corta distancia, cada milésima de segundo contaba. En 1903, en la primera edición del Tour, las diferencias se midieron en horas: casi tres separaron a Maurice Garin de Lucien Pohier, primer y segundo clasificado. Pero en aquel verano de 1989, los implacables cronómetros Tissot situados en la meta de París dictaron una sentencia inaudita. Si hasta entonces el ciclismo era un deporte cruel, desde ese día la impiedad sería doble: al sufrimiento físico y mental se añadía otra preocupación, la de saber que cualquier mínimo despiste o resbalón te dejaría sin opciones de victoria.

Un factor fundamental

En el ciclismo no cuenta llegar más lejos, saltar más alto, alzar más kilos: lo que vale es llegar el primero. Comparte esta filosofía con otras modalidades, donde el tiempo es también el factor fundamental,

TISSOT

MONTRES SUISSES

TISSOT

MONTRES SUISSES DEPUIS



Transpondedores y fotocélulas

Todo ha cambiado en el ciclismo: las bicis, los equipos, la preparación de los deportistas... y los sistemas de medición. Lo que antes se hacía de forma manual, con el inevitable margen de error, es hoy coto vedado de la tecnología. Aunque Tissot sigue contando con observadores humanos, que verifican los resultados, el proceso de fijación de tiempos se lleva a cabo con complejos sistemas de precisión. El aficionado no lo ve, pero las bicicletas de los corredores están repletas de sensores. Vienen equipadas con transpondedores —un aparato que emite una señal única que se activa y pone en contacto con la sala de control cuando el corredor está a 50 metros de la meta— y equipadas para ser monitorizadas por ordenador. Para las etapas de contrarreloj se usan células fotoeléctricas, para las etapas normales con salida en grupo, la foto finish, capaz de capturar hasta 1.000 fotogramas por segundo. Sólo con este despliegue se puede asegurar que cada esfuerzo tendrá su justa recompensa.

pero con una diferencia: pocos deportes implican distancias tan largas, tantos miles de kilómetros, tantas miles de posibilidades de cometer un error. Los 10.000 metros en atletismo, una prueba de media distancia, se resuelven en 26 minutos. Casi media hora en la que el atleta no puede perder la concentración. En los 3.500 kilómetros que abarca el Tour se repiten, una y otra vez, esos diez kilómetros. Esta exigencia del ciclismo moderno de dictar gloria o fracaso en un puñado de segundos es la que ha llevado a equipos, corredores y patrocinadores a apostar por la rapidez y la fiabilidad. Todo para ganarle segundos a Cronos, dios griego del tiempo, entidad severa que no entiende de días malos.

La creciente importancia de la precisión en el ciclismo exige que los organizadores de las pruebas confíen la vital tarea de medir el tiempo a grandes firmas relojeras. Tissot, la marca suiza de cronógrafos, es desde 2016 la cronometradora oficial del Tour (ya lo fue, por ejemplo, en 1988, cuando Perico Delgado entró de amarillo en los Campos Elíseos). Para esta casa relojera, nacida en la pintoresca localidad de Le Locle en el siglo XIX, el Tour es un banco de pruebas extraordinario: la competición donde experimentar nuevas tecnologías, demostrar sus cualidades y mostrar sus nuevas creaciones.

Pocos escaparates mejores que el Tour para innovar dentro de la tradición, si bien Tissot ha ido con los años ampliando su presencia a otras grandes rondas por etapas del calendario ciclista internacional. La Vuelta a España, las pruebas del mundial de la UCI, clásicas como la París-Roubaix, la Flecha Valona, la París-Niza o la Lieja-Bastogne-Lieja... Un extenso abanico de pruebas (contrarrelojes, etapas de montaña, llegadas al sprint) donde fijar las diferencias entre Froome, Nibali o Quintana, los ídolos del momento. ♣



Ciclosfera

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

25€ (INTERNACIONAL)

15€ (NACIONAL)

Suscripción anual (4 números)

www.ciclosfera.com

CONSIGUE GRATIS

Giclosfera



EN ESTOS 138 DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

• **Eco-Logica**
C/ del Cantábrico, 2

ALICANTE

• **Bikes and City**
c/ San Vicente 61
www.bikesandcity.com

• **Recycling Alicante**
c/ Teulada 106
www.somosrecycling.es

BADAJOZ

• **La bicicleta**
Avda. Elvas, 1

BARCELONA

• **BCN Classic Rides**
Calle Dr. Trueta 202
www.bcnclassicrides.com

• **El Bon Pedal**
Avenida Roma 115
www.tallerelbonpedal.com

• **El Cíclo**
C/Nou de Sant Francesc 17
www.elciclobcn.com

• **Kids on Wheels**
Plaça de la Vila de Gràcia, 18
www.kidsonwheels.es

• **Recycling Barcelona**
Carrer de la Marina 127
www.somosrecycling.es

• **Abril bike**
Carrer Sardenya 209
www.abrilbike.com

• **Espaibici**
C/ Bruc, 63
www.espaibici.com

• **Bike Gracia**
C/ Terol, 30

• **Biciclot**
Passeig Marítim 33

• **Probike**
C/ Viladomat, 310

• **Bicitecla**
C/ Bonavista, 20

• **Castells Bicicletas**
C/ Girona, 39

• **Doménica**
Calle Bailén 86

• **EMEB**
Carrer de Leiva 2

• **Cap Problema**
Plaza Traginers, 3

• **Urban Fun**
Salvador Espriu, 81

• **Freeel**
C/ Ros de Olano, 11
www.freeel.bike

• **OhBike**
Diputació 286, bajos
ohbikefactoria.com

BILBAO

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

• **Urban Bike**
Calle de Bailén, 2
www.urban-bike.es

• **Ciclos Maestre**
C/ Licenciado Poza, 60

• **Bizibike**
C/ Barrenkalea, 21
Durango

BURGOS

• **Bar Carabás**
C/ Carmen 2, bajo
burgosbikerental.es

CÁCERES

• **La bicicleta**
Plaza de Noruega, 7

CÁDIZ

• **Valbar Bicicletas**
C/ Doctor José Manuel Pascual
y Pascual, 1

CASTELLÓN

• **La Bicicleta Café**
c/ Enseñanza 13

CÓRDOBA

• **Recycling Córdoba**
Av. del Aeropuerto 19
www.somosrecycling.es

• **La vuelta al mundo**
Plaza de la Almagra, 7

GIJÓN

• **Ciclos Esplendor**
C/ La Merced, 11

• **Eco-Logica**
C/ La Tecnología 126

GRANADA

• **La estación**
C/ Molinos 20, bajo 1

MADRID

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

• **Biciclaje**
c/ Betanzos 2
Alcorcón
www.biciclaje.es

• **Mammoth Madrid**
C/ Fuente del Berro, 9
www.mammoth.es

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

• **Mammoth Las Rozas**
c/ Dublín 35 C
Las Rozas
www.mammoth.es

• **Mammoth Móstoles**
c/ Fragua, 2
Móstoles
www.mammoth.es

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

• **Recycling Getafe**
c/ Felipe Estévez 20
Getafe
www.somosrecycling.es

• **Recycling Madrid**
Ronda de Toledo 18
www.somosrecycling.es

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

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

• **Nómada Bikes**
c/ Dublin, 5 B
Las Rozas

• **Karacol**
C/ Tortosa, 8

• **Otero**
C/ Segovia, 18-20

• **El Inglés**
c/ Ave María, 3

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

• **La bicicleta Café**
Plaza de San Ildefonso, 9

• **Ciclos Delicias**
Paseo de las Delicias, 65

• **Calmera**
C/ Atocha, 98

• **Ciclos Universal**
C/ Noviciado, 9

• **Keep Pedaling (Gripp)**
C/ Bretón de los Herreros, 5
local Izda.

• **Retrocycle**
Avenida del Doctor Arce 32
C/ O'Donnell, 7

• **Toma Café**
C/ La palma, 49

• **Se rueda skates**
C/ Carranza, 17

• **Bici con alas**
Avenida Pablo Iglesias 48

• **Okocicle**
c/ Padre Francisco Palau y Quer 1

• **3ike Recumbents**
Paseo de la Virgen del Puerto 47

• **Bicicletas Dinamo**
Glorieta Marques de Vadillo 1

• **Fixedland**
C/ de Monteleón, 35

• **Rutas Pangea**
Pº Yserías 15 Esquina c/ Arganda

• **Zermatt**
C/ Atenas, 2
Pozuelo de Alarcón

• **Far Home Hostel Bernabéu**
C/ de las Mercedes, 13
farhomehostels.com

MÁLAGA

• **Recyclo**
Av. Juan Sebastian Elcano, 50

• **El último mono juice & coffee**
Calle Santa María, 9

MELILLA

• **Eco-Móndiga**
c/ Músico Granados 2
www.ecomondiga.com

MURCIA

• **Ecomensajeros**
c/ Alarilla 2
www.ecomensajeros.com

• **Ciclos Sarabia**
C/ Jazmin 1 - LA FLORIDA
Las Torres de Cotillas

OVIEDO

• **Recycling Oviedo**
c/ Samuel Sánchez 4
www.somosrecycling.es

PAMPLONA

• **Mundoraintxe**
C/ Nueva, 121
www.mundoraintxe.com

• **Recycling Pamplona**
c/ Ostoki 1
Ansoain
www.somosrecycling.es



DECATHLON

SAN SEBASTIÁN

• **Miner Bicyclotas**
C/ Ronda, 7
bicyclotasminer@hotmail.com

• **Zikloteka**
Paseo Duque de Mandas, 66.
www.cristinaaenea.eu/zikloteka

• **Antigua Bike SL**
Paseo Heriz, 9

• **Bizipoza**
c/ Carquizaro, 9

SANTANDER

• **Specialized & Maestre Concept Store**
Polígono La Esprilla, Nave 1A
Igollo de Camargo

SANTIAGO DE COMPOSTELA

• **Velocipedo**
Calle de San Pedro, 23

SEVILLA

• **Bike-Life**
Av. Menéndez y Pelayo, 43-45
www.bikelifelifeonline.es

• **Santa Cleta**
c/ Fray Diego de Cádiz, 24
www.santacleta.com

• **Bicicletas Astolfi**
Av. Doctor Fedriani, 35

• **Ciclotriana**
C/ Pureza, 32

• **Biciclos**
C/ Pagés del Corro, 79

VALENCIA

• **Vuelta de Tuerca**
Calle Ramón Asensio, 14
vuelatdt@gmail.com

• **Brompton Junction Valencia**
Calle de Cirilo Amorós, 68
info@bromptonjunctionvlc.com

• **De Qué Bikes**
Avda. Vicente Blasco Ibañez nº15 B
Misalta
www.dequebikes.es

• **Do you bike**
Avda. del Puerto, 141

• **Biciuat**
C/ Serpis, 32

• **Bicitaller Russafa**
Carrer de Sevilla, 22

• **Cult Bike**
Avda. General Avilés, 64

• **Rafael Abad**
C/ Purísima, 5

• **Orange bikes**
C/ Guillermo Sorolla, 1, bajo
izquierda

• **Chebici**
C/ Ibiza, 6

• **Todobici**
C/ Serrería, 5

VALLADOLID

• **Recycling Valladolid**
Paseo del Hospital Militar, 1
www.somosrecycling.es

VIGO

• **Ciclos Palacios**
Av. de Manuel Lemos, 16
A Ramallosa

VITORIA

• **Green City Cycles**
Av. de Zabalzana, 28 Izda

• **Lokoloka**
C/ Badaia 1, bajo

• **Tandem Gasteiz**
C/ Gorbea, 37

ZAMORA

• **La madreleña**
C/ San Andrés, 19

ZARAGOZA

• **Recicleta**
c/ Asalto 69
www.recicleta.com

• **La Ciclería**
c/ Gavín 6

A CORUÑA

• **Centro Comercial Marinada City**
Estrada Baños de Arteixo, 43

ALBACETE

• **Polígono Campollano Norte**
Av. Gregorio Arcos, s/n

ALICANTE

• **Avda. Universitat, s/n**
• **Orihuela**
Centro Comercial Zenia
Boulevard
C/ Jade, 2

BARAKALDO

• **MegaPark Barakaldo**
Erribera Etorbidea.

BARCELONA

• **Ciutat Vella**
Carrer de la Canuda, 20
• **L'illa Diagonal**
Avinguda Diagonal 557
• **La Maquinista**
Pont del Potosí 2

• **L'Hospitalet**
Centro Comercial 2 Avenida
Gran Via 75
(Hospitalet de Llobregat)

• **Port Forum**
Carrer de la Pau 12
(San Adrià de Besos)

BILBAO

• **Capitol**
Villanas Kalea, 10

CÁDIZ

• **Plaza de las Flores**,
Plaza Topete 3

CÓRDOBA

• **Pol. Ind. Carretera de Palma**
Ctra. Palma del Río, Km 4

DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

• **C/ Fernando Mugica**
Kalea, 2

GIJÓN

• **Polígono de Rocas, km 22**

GRANADA

• **Pulianas**
Calle Luis Buñuel, 6

MADRID

• **C/ José Ortega y Gasset 22**
• **C/ Fuencarral 45**
• **C/ de la Princesa 63**

• **Parque Comercial**

Río Norte
Carretera Fuencarral, km 4,3
(Alcobendas)

• **Calle Salvador de Madariaga, s/n**
(San Sebastián de los Reyes)

• **Calle María Montessori 2**
(Rivas Vaciamadrid)

• **Polígono del Carralero**
Calle de la Fresa
(Majadahonda)

MÁLAGA

• **Guadalmar**
Camino de la Loma de San
Julían, s/n

• **Mijas**
Parque Comercial Miramar
Av. Carmen Sáenz de
Tejada, s/n

PAMPLONA

• **Avenida Guipuzcoa, s/n**

SEVILLA

• **Alcalá de Guadaira**
Polígono El Palmetillo
Ctra A-8028, s/n

• **Camas**

• **Centro Comercial Aljarafe**
C/ Poeta Muñoz San Román,
s/n

TARRAGONA

• **P. Comercial Las Carreras 185**
Las Caver de Joan Amades I
Gelats, s/n.

VALENCIA

• **Mercado de Campanar**
Avda. Tirso de Molina, 16

• **Centro Comercial Bonaire**
A-3, Km. 345
(Aldaia)

VALLADOLID

• **Calle María de Molina 1**

ZARAGOZA

• **CC GranCasa**
Avda. Gertrudis Gómez de
Avellaneda, s/n

¿Quieres distribuir nuestra revista?

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



ESCAPARATE

¿Buscas bici? Ahí van seis opciones: hay una máquina ideal para cada persona, sólo tienes que encontrar la tuya.



475€

• **Specialized Roll Low Entry.**

Una bici para ir a cualquier parte... de la mejor manera posible. La Roll Low Entry es extremadamente ligera gracias a su cuadro y horquilla de carbono. Sus 8 velocidades te permitirán ir al ritmo que quieras en todo momento. Y su posición de conducción erguida, su singular geometría y su sillín exclusivo Body Geometry harán que el viaje sea cómodo como pocos.

www.specialized.com



499€

• **Santafixie Raval Raw 30mm 2V.**

Los distintos modelos de la gama Raval de Santafixie no paran de enamorar a los ciclistas urbanos de toda condición. Este incorpora un buje Sturmey Archer S2C con dos marchas internas y freno de contrapedal. Además, puedes elegir entre tres manillares diferentes: de doble altura (riser), de pista (drop-bar) y de cuernos (bullhorn).

www.santafixie.com



2.899€

• **Cannondale Slate SE Apex**

La Slate es una bici única en su especie. Con cuadro de aluminio 6061-T6, horquilla de suspension Lefty Oliver y ruedas de 27.5, se trata de un híbrido perfecto entre carretera, Off-road y bici urbana. Con ella, cualquier trayecto es un placer.

www.cannondale.com



2.499€

• Canyon Roadlite CF 9.0

A medio camino entre la ciudad y la carretera, la Canyon Road Lite CF9 es una máquina concebida para llevar tus entrenamientos a media y alta intensidad, pero también perfecta para desplazarse a diario por la ciudad. Todo, con el inconfundible sello de calidad de Canyon.

www.canyon.com



649€

• Winora Flint

Una bicicleta perfecta para conquistar las calles. Sus elegantes líneas conquistarán a los amantes del minimalismo. Sus prestaciones, a los ciclistas urbanos más exigentes. Todo, con la calidad garantizada de una de las más reputadas marcas alemanas.

www.winora.com

499€



• Bickerton 1507 Country British Racing Green.

Con casi cinco décadas de experiencia y excelencia a sus espaldas, Bickerton es una de las plegables más reputadas e inconfundibles del mercado. La opción perfecta para el ciclista urbano que busca estilo, comodidad y el impagable sello 'made in England'.

www.vicsports.es/catalogo/bickerton

Suspension of Disbelief

cannondale

Nueva Lefty Ocho.
La mejor suspensión XC jamás construida.
Built for Believers.



ESCAPARATE ELÉCTRIC



De nuevo seleccionamos para ti seis alucinantes modelos de e-bikes para todos los gustos. ¿Con cuál te quedas?

4.079 a 5.609€



- **Riese & Muller Packster 40.**

Cada vez se ven más cargo bikes por nuestras calles... Y pronto serán muchas más. Riese & Müller, marca de Darmstadt (Alemania), es puntera en bicis eléctricas, y entre ellas una de sus estrellas es la Packster 40. Manejable (2,23 m), ligera como pocas cargo bikes (menos de 30 kilos) e indestructible, pero sobre todo muy divertida y funcional. Probarla es enamorarse de ella. [www. r-m.de](http://www.r-m.de)

1890€



- **Littium KAOS Berlín.**

Todo el mundo habla de Littium KAOS, y por algo será. La Berlín es una bicicleta urbana clásica pero diferente a cualquier otra eléctrica, ya que el interface entre la bicicleta y el usuario desaparece por completo: el innovador sistema DAO evita la necesidad de un mando de control ya que la bicicleta se adapta a a nuestra conducción. Magia en estado puro. [www. littiumbykaos.com](http://www.littiumbykaos.com)

3.499,90€



- **Specialized Turbo Como 5.0 Low Entry.**

Cómoda, moderna, deportiva y elegante como pocas e-bikes. Así es la nueva Specialized Turbo Como 5.0 Low Entry, una de las eléctricas más sorprendentes y completas de Specialized. Cuenta con un cuadro personalizado de aluminio E5, en el que se integran completamente la batería y el motor. Sus responsables dicen de ella que se trata de la urbana más rápida y cómoda en la que te has sentado. ¿Te atreves a comprobarlo? www.specialized.com

- **Cannondale Quick Neo Tourer.**

Una e-bike urbana de fácil manejo, espectacular geometría y muy, muy estable. La Quick Neo Tourer de Cannondale se ofrece en versión Tourer (completamente equipada para la ciudad: guardabarros, portabultos, luces, etc.), y monta el motor más alto de gama de Shimano (Steps E-8000).
www.cannondale.com

2.499€



- **Kymco Q.**

La popular marca de motocicletas Kymco se introduce de lleno en el mundo de las bicis eléctricas. Entre los modelos que ha puesto a la venta, la Q es uno de los más atractivos. Cuenta con ruedas de 20" y 28 kilos de peso, así como con cambio Shimano Deore de 10 velocidades, motor de 250 W y batería de 360 Wh, extraíble y tan cómoda de llevar como una pequeña maleta. Por supuesto, toda la fiabilidad y experiencia de la marca están aseguradas.

www.kymco.es/e-bikes

2.499€



- **Winora Sinus i10.**

Equipada con la más puntera tecnología Bosch, la Winora Sinus i10 ha sido concebida para satisfacer todas las necesidades en materia de movilidad. Porque todo en ella ha sido cuidado hasta el último detalle para hacer de cada trayecto una experiencia perfecta. Bonita, robusta y muy, muy eficaz.

www.winora.com

2.799€





[PIONEROS ELÉCTRICOS]

Casi todo está inventado: aunque las bicicletas eléctricas se han popularizado y vendido como la gran revolución del transporte urbano, su origen se remonta mucho tiempo atrás.

Gonzalo Garzón

Enérgicas y poderosas, dotadas muchas veces con llamativos y futuristas displays (o, dicho de otro modo, pantallas) y símbolo de los nuevos tiempos, hay quien piensa que las bicicletas eléctricas son un invento reciente, a lo sumo de principios de este siglo. Pero, sin embargo, las e-bikes (o al menos sus antecesoras) existen desde hace mucho tiempo. Casi el mismo que el transcurrido desde que las primeras bicicletas empezaron a rodar por las calles. Días primigenios en los que ya hubo quien tuvo una prodigiosa idea: incorporar a su simple, eficaz y admirable mecanismo algo de electricidad, haciendo así más sencillo y accesible el pedaleo.

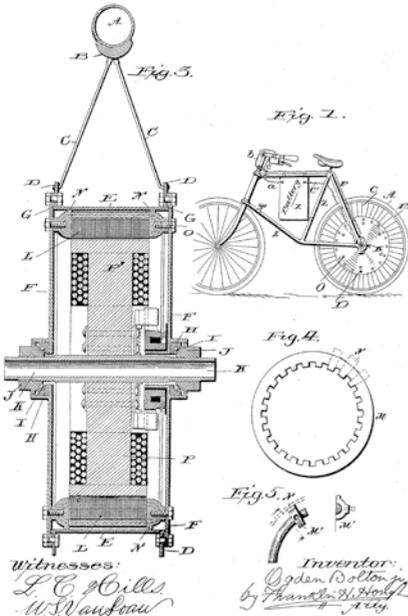
(No Model.)

3 Sheets—Sheet 1.

O. BOLTON, Jr.
ELECTRICAL BICYCLE.

No. 552,271.

Patented Dec. 31, 1895.



Witnesses:
L. C. Hills
W. S. Vauclain

Inventor:
Ogden Bolton, Jr.
by Frank B. Hilly

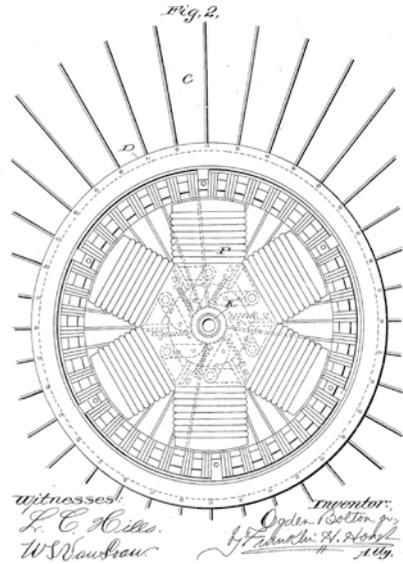
(No Model.)

3 Sheets—Sheet 2

O. BOLTON, Jr.
ELECTRICAL BICYCLE.

No. 552,271.

Patented Dec. 31, 1895.



Witnesses:
L. C. Hills
W. S. Vauclain

Inventor:
Ogden Bolton, Jr.
by Frank B. Hilly

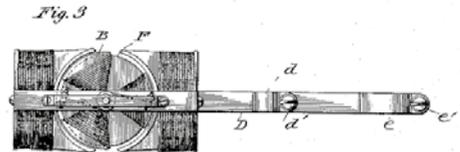
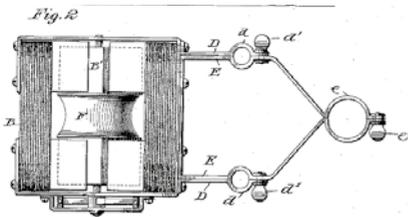
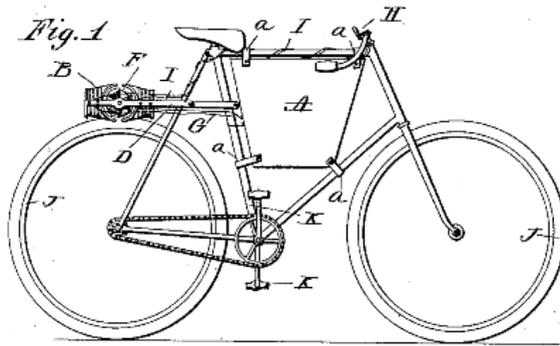
Hay nombres propios entre esos pioneros. Remontémonos a 1895: en febrero los hermanos Lumiere proyectaron por primera vez una película, dando fecha de nacimiento al cine. Konrad Wilhelm Röntgen descubría los rayos X. Y fue también ese año cuando el estadounidense Ogden Bolton Junior obtuvo una patente para una bicicleta de baterías con seis polos de cepillo, colector de corriente continua y un motor de cubo montado sobre la rueda trasera de la bicicleta.

¿Les suena? Es probable. De hecho, aquella patente fue la principal inspiración para que, sólo dos años después, Oseas W. Libbey diseñara una bicicleta eléctrica impulsada gracias a un motor eléctrico doble ubicado en el centro del plato del eje, cuyo diseño es el punto de partida de muchas e-bikes actuales.

Creatividad al poder

Pero aquellas bicicletas tenían un problema: el tamaño y peso de sus baterías. Y aunque cabría pensar que se trataba de un reto similar al que tienen por delante los fabricantes y modelos actuales, la realidad es que en aquella época el problema era, al igual que las propias baterías, infinitamente mayor.

La idea de acoplar un motor eléctrico a una bicicleta no es nueva: las primeras patentes datan de 1895



La efervescencia por los pedales y la movilidad eléctrica se detuvo abruptamente al popularizarse el petróleo

“Bicicletas eléctricas ha habido siempre, pero es verdad que aquella era un buen mamotreto”, bromea Alejo Bastos, responsable de Biobike, tienda madrileña de referencia en todo lo que respecta a e-bikes. “Aquellas baterías de plomo eran enormes: el equivalente a tres kilos de litio, que es el material actual, podían suponer 20 o 25 kilos de peso. Pasar del plomo al níquel metalhidruro y el níquel cadmio, que sirvieron de transición, y posteriormente al litio, fue lo que hizo que la bici eléctrica dejara de ser una aparatosa moto con pedales y se convirtiera en e-bike”, explica.

Todo ese proceso exigió varias décadas, pero desde principios de siglo hubo científicos e inventores trabajando en el asunto con pasión y tenacidad. “En aquella época el mundo estaba en plena efervescencia, y muy especialmente todo lo relacionado con movilidad sobre dos o cuatro ruedas”, explica Bastos. Pero aquella efervescencia estaba a punto de detenerse de manera abrupta por culpa de un combustible que se impondría a todas las demás opciones.

El reinado del petróleo

Sí: el interés por los vehículos eléctricos decreció al tiempo que bajaba el precio del petróleo. Fue así como los motores de gasolina reinaron durante la práctica totalidad del siglo XX, coincidiendo

WINORA



AFICIONADOS AL CICLISMO

La serie-Trekking eléctrica con motor Yamaha PW reforzado, apoya al ciclista con 70 Nm de pura fuerza motriz. La YUCATAN es versátil.

www.winora.com

La crisis energética de 1973 y la preocupación por el medioambiente volvieron a poner de moda lo eléctrico

con una época en la que la preocupación por el medio ambiente brillaba por su ausencia. Hubo que esperar a la crisis del petróleo, en 1973, para que comenzara a rebrotar cierto interés por aquellos primeros prototipos eléctricos, y algo más de tiempo para que la industria, tanto del automóvil como de la bicicleta, empezara a tomarse en serio la movilidad eléctrica como una solución a los asfixiantes problemas de contaminación.

1975 fue un año clave. “Japón, y más concretamente la firma Panasonic, fueron pioneros a la hora de crear un motor central para bicicletas”, cuenta Bastos. “Además, en esa época también tuvieron lugar dos cambios fundamentales: la introducción de los imanes de neodimio, que están integrados en todos los motores actuales de las bicis eléctricas, y el bobinado automático de los motores”.

Echando la vista atrás surge, por supuesto, otra pregunta: ¿cómo serán las bicicletas eléctricas del futuro? A buen seguro, muy distintas a las que vemos hoy rodando por nuestras calles, gracias a la introducción de materiales más ligeros como el grafeno. Pero esa es otra historia que deberá esperar, no mucho, para ser contada. ♣

La trágica y asombrosa historia de Sylvester H. Roper



La clara diferenciación entre bicicletas eléctricas y motocicletas que se establece hoy tenía, a finales del s. XIX, una frontera mucho más difusa. Buen ejemplo es el caso de Sylvester H. Roper (1823-1896), considerado uno de los padres del vehículo a motor. En realidad, lo que hizo Roper no fue otra cosa que añadir una máquina de vapor a un velocípedo. Un prodigio de la técnica que le llevó a la fama, pero también a la tumba: durante unas pruebas de velocidad en Cambridge (Massachusetts, EEUU) dio varias vueltas a un circuito con otros ciclistas, incluyendo al corredor profesional Tom Butler, quien no fue capaz de igualar su ritmo. Roper batió todos los récords... poco antes de perder el equilibrio y sufrir un aparatoso accidente. ¿Muerto por la colisión? Todavía hay más curiosidades: la autopsia reveló que la causa de su fallecimiento no fueron las heridas causadas por el golpe, sino un ataque cardíaco, quién sabe si provocado por la excitación del que sabe que está haciendo historia.

Clean. Smooth. Multi-use. Go!

BH
Since 1909

Más de 10 años innovando en ebikes.



LITTIUM KAOS ENGINEERING

EL MOVIMIENTO ES AHORA

Todos tenemos un pasado y un futuro. Y, entre medias, Littium Kaos Engineering es el presente de la movilidad sostenible, gracias a un catálogo incomparable, la mejor tecnología y máxima eficacia y competitividad. El futuro es ahora: disfrútalo con nosotros.

DISTRIBUCIÓN

Littium Kaos Engineering es seriedad. Por eso estamos ya en más de 90 tiendas, ofrecemos una garantía imbatible y respondemos, en el acto, a cualquier imprevisto. Littium Kaos Engineering es el resultado de una historia y un proyecto de más de 30 años, sumando el conocimiento en todo tipo de tecnologías para garantizar la mejor movilidad eléctrica.

AMBICIÓN

Quien conoce Littium Kaos no la olvida. Por eso dejamos huella en el mundial de MotoGP, a través del SAG Racing Team. Estamos presentes en Sea Otter Europe, Eurobike o los E-Bike Days. Aprendemos y descubrimos el mundo del mañana con cada uno de nuestros usuarios.



Solicita más información en:
www.littiumbykaos.com

LITTIUM
KAOS ENGINEERING

IBIZA

La e-bike plegable por excelencia. Con ella empezó todo: ágil y deportiva, eficaz y sólida, Ibiza es una bicicleta evolucionada y en su última versión, Dogma, convertida en una máquina perfecta para sobrevolar a diario la ciudad.



BERLÍN

Si te parece bonita en fotos... espérate a conocerla en persona. Berlín es la bicicleta de siempre trasladada al futuro. Cómoda y fiable. Sin cables: pura tecnología y elegancia. Rápida cuando necesitas velocidad, perfecta para ver y ser visto.



ZERMATT

La bicicleta y el ciclista son lo primero. Por eso hemos ido hasta el límite para crear la MTB más ligera, bonita y eficaz del mercado. Una e-bike silenciosa, de apenas 13 kilos, con una batería extraíble de 340wh ó 580wh y hasta 920wh con una segunda batería. Una estética impactante. Un antes. Y, sobre todo, un después.



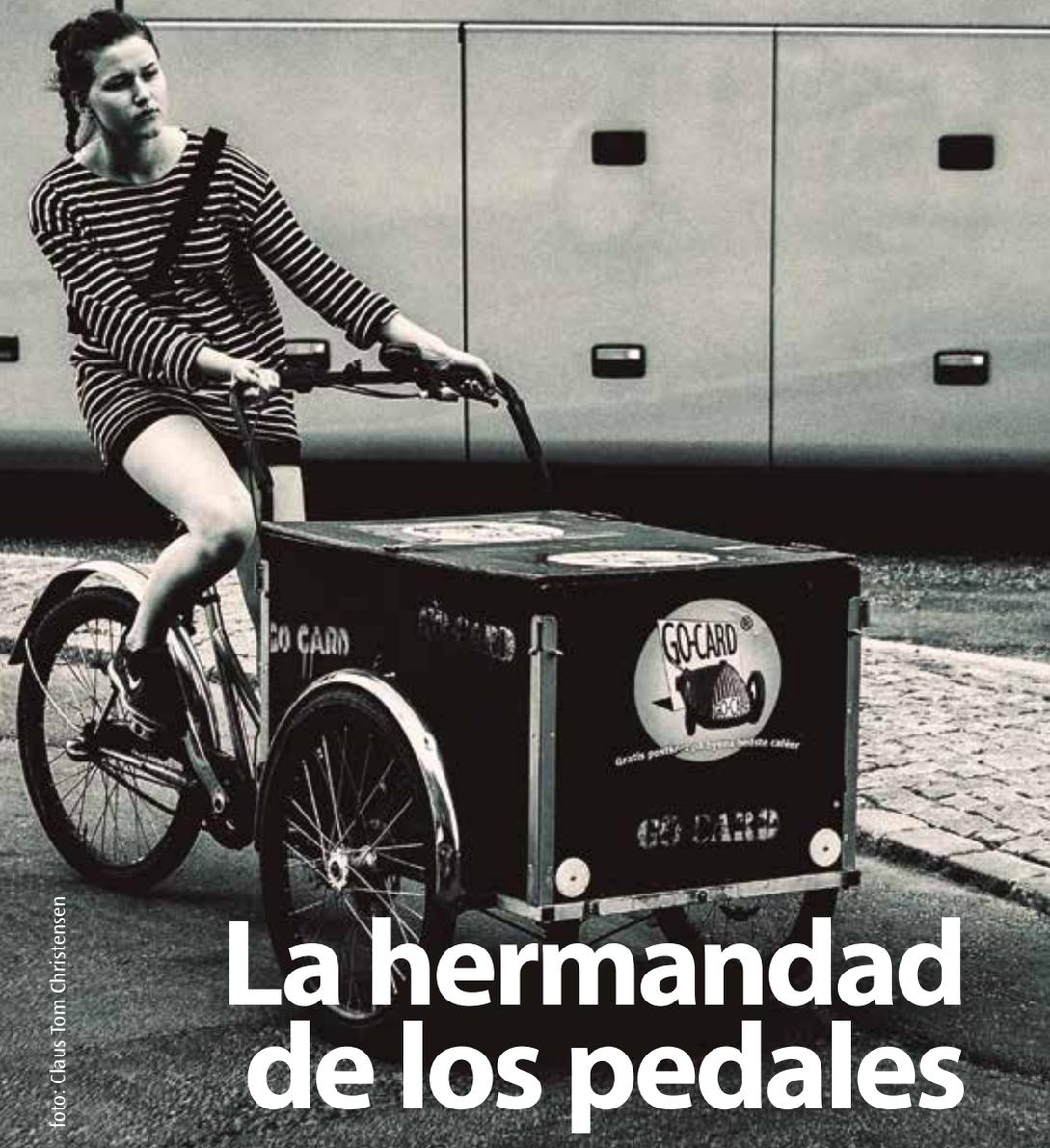


foto: Claus Tom Christensen

La hermandad de los pedales

La ciclologística es la respuesta a las necesidades de las ciudades del siglo XXI en materia de reparto de mercancía. Analizamos el fenómeno y la unión de sus actores frente a plataformas en las que prima la precariedad laboral.

Dani Cabezas

Un grupo de ciclistas recorre la madrileña Ronda de Valencia. Pasan por delante de La Casa Encendida, cruzan la fachada del Museo Reina Sofía y giran a la izquierda para enfilarse al Paseo del Prado. Turistas y paseantes giran la cabeza, observándoles con una mezcla de curiosidad y sorpresa. Es normal: los participantes en la ruta conducen bicicletas de carga. Y, a pesar de que cada vez son más las que ruedan por las calles de la capital, sigue resultando extraño y llamativo ver a tantas juntas.

La escena se produjo el pasado mes de mayo, tras la clausura de la primera edición del Campus Festival de Ciclogística. Una iniciativa pionera en la que participaron más de 120 personas, que acudieron tanto a título individual como en representación de entidades españolas y de otros países de Europa. Un punto de partida para lo que es, en opinión de muchos, una realidad innegable: las ciudades están cambiando, y la ciclogística -o, lo que es lo mismo, el reparto y distribución de mercancía y paquetería en bicicleta- está llamada a jugar un papel fundamental en aras de la sostenibilidad y un incremento de la calidad de vida.

“La bici, con la ciclogística en cabeza, es parte clave de un cambio en el que ya estamos inmersos”, señala Javier Esquillor, responsable de articular los negocios de ciclogística y datos en MARES de Movilidad y coordinador de la plataforma madrileña Mares de Movilidad, que tiene como objetivo transformar la ciudad desde la economía social y solidaria y que cuenta con fondos europeos procedentes del programa Urban Innovative Actions.

Antes de reflexionar sobre las bondades y el futuro de la ciclogística, Esquillor hace un inciso: “Aunque todo el mundo piensa en empresas como Deliveroo o Glovo al hablar de reparto en bicicleta, la ciclogística es algo bien distinto respecto a lógica y funcionamiento”, apunta. ¿Por qué? “Porque, al llevarlo a su destinatario en bicicleta”, explica, “se le aporta un valor añadido al producto. No es sólo el medio de transporte más competitivo, sino que además otorga más satisfacción a quien pide un producto al contar con ese componente humano dentro de la experiencia de venta. Es un factor que las plataformas digitales antes mencionadas no consideran, pues despersonalizan la cadena de valor y diluyen la identidad de todos los agentes, desde el productor hasta el que vende y el que reparte”.

Eso sí: Esquillor reconoce el papel que han jugado este tipo de plataformas a la hora de “poner el reparto en bicicleta en el mapa”. Precisamente por eso las empresas de ciclogística tienen que “distanciarse y explicar que hacen otra cosa. Que son parte un modelo distinto que ahora hay que hacer llegar a la opinión pública”. Un reto para el cual la ciclogística debe “apropiarse” de las tecnologías que hasta ahora han monopolizado esas plataformas.





Crear una cooperativa permite “dignificar” el trabajo y prestar un servicio más personalizado

Unirse para crecer

En ese cambio de paradigma comienzan a surgir proyectos relacionados con la ciclogística que, en muchos casos, no son fruto de la iniciativa individual sino del esfuerzo colectivo. Buenos ejemplos son cooperativas como El Relevo, formada por empresas pequeñas y muy jóvenes. “Todos venimos de distintas experiencias”, explica Cristina Robles, de la madrileña La Pájara, que entrará a formar parte de El Relevo. ¿Por qué asociarse? “En una cooperativa somos nuestros propios jefes, y tenemos un mayor nivel de compromiso y responsabilidad. Nos dignifica a nosotros y dignifica también el propio servicio, dado que somos los primeros interesados en que sea de la máxima calidad”.

La comparación se establece, obviamente, con plataformas como Deliveroo o Glovo, para las que han trabajado muchos de los que ahora forman parte de cooperativas como El Relevo y en las que, como es bien sabido, son habituales la precariedad y la desprotección. “Estar dado de alta en la Seguridad Social no es suficiente”, cuenta Robles. “Hace falta tener un seguro laboral y otro de responsabilidad civil. En lo que va de año conozco a cuatro mensajeros que se han accidentado con el resultado de varios meses de baja”, asegura. “Además, las cuotas de autónomos no están acorde con lo



La Packster 40.

Funcional y compacta.

La Packster 40 rinde mucho más de lo que parece: su diseño es tan compacto que a pesar de la gran plataforma de carga solo mide unos 2,23 metros, muy poco más que una bicicleta convencional.

Más información: www.r-m.de/packster-40

RIESE & MÜLLER



foto: Sono faa bike

El modelo de las grandes plataformas digitales no es sostenible porque penaliza demasiado a los trabajadores

que ganamos. ¿Cómo puede ser que algo tan bonito como trabajar sobre una bici sea tan precario?”, se pregunta. “Estamos en un momento de inflexión interesante... Las plataformas digitales han crecido mucho, pero caen por su propio peso: es un modelo de negocio que no sirve para vivir con dignidad. Debemos trabajar juntos ante ellos, porque lo último que les importa son sus trabajadores y clientes”.

La Pájara no es la única que decidió unirse para crecer. Raúl García, de La Bici de Elliot, otra de las ciclomensajerías que forman El Relevo, explica que el objetivo era “embarcarse en un proyecto más grande y ambicioso pero manteniendo un servicio social y ecológico, igual que el que estábamos dando”, apunta. Como Robles, está convencido de que la idea de una cooperativa como El Relevo es, más allá de entregar y recoger paquetería, “generar confianza y cercanía con el cliente”.

Hasta el nombre de El Relevo tiene ese espíritu. “En ciclismo, darse el relevo no significa otra cosa que gente colaborando”, cuenta García. “Corredores que, gracias al relevo que se dan unos a otros, mantienen un ritmo más alto y reparten las fuerzas para lograr ob-

jetivos más ambiciosos. Algo que también se refleja en la logística, mejorando la situación actual. Viviendo en ciudades más limpias y agradables, sin tantos coches y contaminación. Ciudades, en definitiva, más sanas”.

Dignidad para un eslabón esencial

Daniel Ruiz, CEO y fundador de la empresa de reparto sostenible Txita, de San Sebastián, es también el presidente de la Asociación Ciclogística. “Su germen está en el Campeonato Ibérico de Mensajeros en Bicicleta de Madrid 2015”, recuerda. “Ese año nos juntamos unas 12 empresas de ciclogística de diferentes ciudades de la Península. Pensamos en lo positivo que sería tener una representación, un punto de unión para estar en contacto, dado que cada empresa está muy centrada en su ciudad pero tiene problemáticas similares. El objetivo era poder tener un representante, aprender de los errores y compartir aciertos”.

Aunque la Asociación está formada, actualmente, por cinco empresas en el comité ejecutivo, el objetivo es que a finales de año sean unos 20 socios, para llegar a 40 de cara a 2019. Una representación más que nutrida de las 52 empresas de ciclogística que, según los datos de la Asociación, operan en España. “Este es un sector muy abierto a la colaboración”, apunta Ruiz. “No sé si es la bicicleta la que aporta esa característica, pero las empresas no hacen las cosas de manera egocéntrica: todos creemos que la unión hace la fuerza”.

“Formar parte de una asociación así”, opina Eneko Astigarraga, de la pamplonesa Mundoraintxe, “es clave para defender intereses comunes y dignificar un eslabón esencial, y muy poco valorado, en este sector”. Para Astigarraga, la precariedad manda. “Por eso queremos defender a las empresas pequeñas”, explica, “y a los locales que buscan dar un trabajo digno a sus empleados”. Una idea que, aunque recién puesta en marcha, no es nueva. “Llevábamos mucho tiempo dándole vueltas a la posibilidad de constituir una asociación”, añade Astigarraga, “pero suelen atraparnos las urgencias diarias y no encontrábamos el momento”. Tres años después de ponerse en marcha, lo lograron. “Hemos de tener una voz común para ofrecer un interlocutor válido ante las altas instancias”, cuenta el responsable de Mundoraintxe. “No te puedes plantar delante de la DGT siendo sólo una empresa. Formar parte de una gran asociación te legitima”.

Ruiz confirma la importancia de ese último punto. “En un sector tan atomizado como este”, cuenta, “es necesaria una interlocución ágil y experta, que pueda ayudar a comunicarse con entidades, departamentos, ayuntamientos, emprendedores o incluso periodistas”. La capacidad de negociación también es clave: no solamente a nivel comercial, sino también institucional. Por ejemplo, para reunirse con el Ministerio de Industria y

Crear un único interlocutor es clave para que las pequeñas empresas puedan comunicarse mejor con instituciones, ayuntamientos o incluso periodistas

En una gran ciudad se producen, cada día, 100.000 envíos.

La mitad podrían hacerse en una bicicleta de carga

trasladarles la problemática respecto a la potencia de los motores de las bicicletas de carga: limitadas a 250 W, a veces no disponen del empuje suficiente para repartir pedidos pesados o voluminosos y poder así sustituir a las furgonetas.

Futuro mixto

Una vez unidos y más fuertes, la pregunta es clara: ¿pasa el futuro de las ciudades por la ciclogística? Astigarraga no lanza las campanas al vuelo: “Sí y no... La ciclogística tiene sentido y puede ser un complemento, pero no la solución a todos los problemas. El futuro pasa por un modelo mixto. Habrá fluctuaciones en el ámbito del e-commerce, y la proliferación de grandes operadores como Amazon generan una dinámica absolutamente insostenible”. En su opinión, la ciclogística estará sobre todo presente en el centro de las ciudades, donde la bicicleta será, más que esencial, imprescindible. “Pero hay tareas”, concluye, “que no puede ni debe asumir una bicicleta de carga”.

A ese respecto, Esquillor aporta un último dato. “En una ciudad como Madrid se producen, a diario, unos 100.000 envíos”, explica. “Sólo el 1% se hacen en bicis de carga o triciclos. Si entrase en vigor el plan A (por el que se reducirá significativamente el tráfico en el centro de la capital), y asumimos que el 50% de esos envíos se van a hacer con ciclogística, harían falta sólo en Madrid entre 5.000 y 10.000 personas para alimentar el sector”. Una revolución a todos los niveles, que hace soñar al optimista Daniel Ruiz: “Queremos cambiar la realidad urbana”, asegura, “y estamos convencidos de que podemos ayudar a conseguirlo”. ♡



A TRES RUEDAS

Los triciclos de carga trasera se postulan como una de las mejores soluciones en ciclogística. La empresa Yamimoto, una de las pioneras en España, lo entendió hace tiempo, por lo que se centró en fabricar su modelo TEC (Triciclo Eléctrico de Carga). “Nuestro plan estratégico se basa en lo que entendemos que son unas perspectivas enormemente favorables en cuanto al reparto de última milla en las ciudades”, explica Curro Amián, socio y consejero de Vienenbici, fabricante de Yamimoto. “En ese sentido, apostamos por el triciclo de carga trasera, dado que tiene una mayor capacidad que la bicicleta de carga delantera.

Ya está pasando en otros países como Alemania, Holanda o Francia, donde está creciendo el volumen de reparto con este tipo de vehículos”. La estrategia de Yamimoto también se fundamenta en las dificultades para abrirse paso en un mercado tan disputado como el de la bicicleta eléctrica. Un sector que aún está, en opinión de Amián, “muy inmaduro y saturado”. Por el contrario, “hay un espacio claro para una marca española de triciclos eléctricos centrada en la ciclogística, un sector que requiere un servicio técnico y una atención al cliente potentes, dado que se hace un uso intensivo de los triciclos”. Amián lo tiene claro: “El sector va a crecer, seguro, y tenemos a mucha gente de la industria muy interesada en este tipo de soluciones de reparto”. Prueba de ello fue el interés de Correos, que empezó en 2010 a comprar bicicletas eléctricas de Yamimoto. Pronto serán, a buen seguro, muchas más empresas.



Movilidad eléctrica

GoTebike

Más allá de tus límites



IMAGINA

El biciactivismo es global, diverso y polifacético. El biciactivismo es una herramienta para cambiar el mundo llenándolo de bicicletas. Hablamos con biciactivistas y analizamos las formas de luchar por ciudades más amables y ciclistas.

Dani Cabezas

Parecía una idea perfecta. La firma automovilística Nissan decidió apostar por una original campaña publicitaria consistente en decorar, con una estética propia del graffiti, varios cierres de comercios del barrio madrileño de Malasaña con la imagen de uno de sus coches. Craso error. A los pocos días, las obras habían sido vandalizadas. Sobre el dibujo de un flamante Nissan, un grupo de activistas había pintado bicicletas junto a eslóganes como 'Hate all cars'.

Pasó hace ya ocho años, pero se repite constantemente en todos los rincones del planeta. Desde Brasil, donde los activistas también pintan bicicletas en los coches que aparcan irregularmente en los carriles bici, hasta Italia, donde aprovecharon la oscuridad de la noche para marcar, con sus propia pintura, el carril bici que el Ayuntamiento prometió y no llegaba.

Pero el biciactivismo no es sólo cuestión de spray, ni tiene que ver necesariamente con la nocturnidad o las acciones anónimas impaciantes. Biciactivismo, biciactivista, es quien organiza o participa en una Masa Crítica. Quien imparte una charla sobre el papel de la bicicleta en la emancipación de la mujer. O quien presiona a las administraciones públicas, al poder, para que atiendan las demandas de los colectivos ciclistas.

Son biciactivistas quienes utilizan las redes sociales para visibilizar una causa. Quienes organizan, reúnen, apoyan o publican y leen una revista como *Ciclosfera*. De hecho, yendo un poquito más allá... ¿No es usar la bicicleta, en sí misma, una forma de activismo?

El proceso natural

“Creo que el biciactivismo es, en realidad, el deseo de contagiar a los demás la alegría que sentimos al desplazarnos cada día en bicicleta”. Quien así opina es Juanítez G. Alberdi, autor de las tiras cómicas de *El Gato Peráltez* y del libro *Manual del Ciclista Urbano*. ¿Un activista de papel? Sí, y del día a día, implicándose en casi cualquier iniciativa que sirva para que más gente se mueva en bicicleta. “Nadie decide de la noche a la mañana convertirse en activista”, explica, “sino que es un proceso natural. Creo que, en mayor o menor medida, muchos acabamos involucrándonos por inercia”.

Parece claro que tal compromiso con la causa es pues, ante todo, una cuestión de necesidad. Una llamada interior, el momento en el que uno toma conciencia de una situación de desequilibrio o injusticia y decide actuar. “La inmensa mayoría de la ciudadanía vive de espaldas a la



bicicleta, ignorando sus ventajas como medio de transporte”, apunta Juanítez. “Aún queda mucho trabajo por hacer para arrancar estereotipos: la bici como instrumento de ocio y deporte, o como símbolo de pobreza asociado a una ideología de izquierdas”. Estereotipos. Ideas. El activismo, en este caso el biciactivismo, como una forma de militancia... ideológica.

Todo suma. Para el creador de *El Gato Peráltez*, “cualquier medio que utilicemos es un instrumento. Publicaciones, documentales, programas de radio, asociaciones que organizan actividades... ¿Sabes lo mejor? Ni siquiera hace falta militar en un colectivo para ser cicloactivista. Cualquiera, en su centro de trabajo, universidad, colegio o incluso en su entorno más cercano, entre familiares y amigos, puede realizar esa tarea con un poco de voluntad y un mucho de paciencia”.

Mojarse no es una opción

Carlos Rodríguez es un tipo afable, con una educación y simpatía que le convierten en una persona encantadora. Pero Rodríguez, cuando toca hablar, pensar, actuar con bicis, se transforma. Impulsor en España de 30 Días en Bici, iniciativa premiada que lucha por fomentar el ciclismo urbano, Rodríguez está convencido de que ser un activista probici “no supone nada distinto a serlo en cualquier otro campo de lo social, ecológico o incluso político”. En su opinión, ser activista “es actuar, hacer cosas, mojarse. Es lo contrario de algo que abunda: el quietismo”.



“El movimiento ciclista debe salir de la cueva e inundar de cultura las calles”

Para Rodríguez, y dado el panorama actual de fuerzas contrarias e incluso hostiles a la movilidad ciclista, es fundamental unirse y hacer lobby. “Hay que encararse con fuerzas muy poderosas, y para contrarrestarlas hay que sumar todo el talento, la creatividad y la capacidad de trabajo que podamos. Es esperanzador ver cómo empiezan a surgir colectivos probici que, huyendo de cierto estilo trasnochado de activismo anclado en la protesta, generan proyectos e iniciativas que enriquecen el panorama de forma propositiva. Es lo que necesita el movimiento ciclista: salir de la cueva e inundar de cultura ciclista las ciudades”.

Isabel Ramis, autora del blog *Muévete en bici por Madrid*, reivindica la amplitud del término. “Ser cicloactivista va más allá del moverse en bici y dar ejemplo”, opina. “Consiste en reivindicar la bici como medio de transporte difundiendo sus ventajas frente a otros medios. Me da rabia que el término activismo se relacione con la ilegalidad, la provocación, o los que hacen ruido para molestar. Para mí es moverse para cambiar la situación”.

Una forma de vida

Andrea María Navarrete, del colectivo colombiano Mujeres Bicibles, va un paso más allá: viaja, vive, allá donde la inviten a hablar de bicicletas. “Para mí, el cicloactivismo es una forma de vida”, dice tajante. “En general, el activismo es una suerte de motor ideológico que hace que nuestro cuerpo, que es también lenguaje y territorio, se movilice hacia una manera de habitar el mundo”.



CUESTIÓN DE GÉNERO

Más allá de acciones concretas, Andrea María Navarrete y sus Mujeres Bicibles ponen el foco en las distintas formas de violencia que sufren las mujeres que se mueven en bici, caminan o usan el transporte público. Algo que experimentan todos los días, según denuncia: “Ya no tenemos vergüenza de decir que nos acosaron, que nos violaron, y apuntar con el dedo a los violentos. Más allá de denunciar, algo necesario para reconocerlo como un problema estructural, también generamos redes de apoyo. Nos estamos encontrando y uniendo, transformando realidades”.

Una lucha con aliadas a este lado del océano. Con el colectivo zaragozano Bielas Salvajes, por ejemplo, desde el que cuentan cómo “el activismo y las luchas sociales y feministas serán necesarias siempre y cuando en este mundo siga existiendo la desigualdad. El mundo de la bici está en constante evolución, y también ha evolucionado para llamar la atención sobre repartos injustos, reconocimientos o tomas de responsabilidades no equitativas”.



Según Navarrete, “cada ser humano debe preguntarse sobre el espacio que habita, para luego decidir si se siente cómodo o si, al contrario, puede transformar esa realidad. Tiene que ver con el dolor: si nos duele la desigualdad, si nos duele el otro o la otra, si nos duele gozar de unos privilegios y de otros no, debemos movilizarnos. La bicicleta, además de los beneficios que conocemos, es también un vehículo de acceso y conquistista. Una forma de habitar un territorio. Y, por supuesto, un arma de resistencia frente a unas formas salvajes que no han funcionado para vivir en sociedad”.

Furiosos ciclistas

En Latinoamérica, la movilización de colectivos como Mujeres Bicibles ha cosechado frutos. “Nos hemos organizado, y seguimos haciéndolo”, explica Navarrete. En su caso, generando redes para subir a más mujeres a la bicicleta y pensar las ciudades con perspectiva de género. En el de otros, organizándose (la organización es clave en el cicloactivismo) de manera horizontal para hacer más *bicibles* las calles. “No conocemos jerarquías”, nos dicen desde Furiosos Ciclistas, colectivo de Santiago de Chile, “sino que formamos grupos de trabajo independientes que apuntan a una tarea o área específica”, explican. “Nos reunimos en asambleas para acordar temas en común, coordinar actividades, destinar recursos y colaborar mutuamente con acción e ideas”. ¿El resultado? Ojo: en su caso, más de 80.000 personas repartidas por todo el mundo con el mismo objetivo, fomentar la bicicleta.

“Aunque la presión directa a las administraciones públicas juega un papel importante”, aseguran los Furiosos Ciclistas, “no es algo determinante. Nuestra misión es hacer del ciclismo una actividad digna de ser tomada en cuenta por la mayor cantidad posible de personas y, sobre todo, mostrarla como una opción de transporte válida y conveniente”. Mauro Mesa, líder de SiClas, el principal colectivo ciclista de Medellín (Colombia) y uno de los movimientos ciclistas más fascinantes del mundo, sí se enfrenta a las autoridades. “Hemos dialogado en mesas institucionales con mucha formalidad”, recuerda, “expresando claramente que las cosas no están bien. Hemos pedido, solicitado, rogado participar en el cambio. ¡Pero no nos atienden!”, lamenta. “Al final, terminamos exasperándonos. Las marcas de bicicletas tampoco nos apoyan, la prensa hace lo que le da la gana... Nos queda el activismo. Lo que ellos ven como una crítica es, para nosotros, una simple llamada de atención”.

Como Mesa contaba personalmente a nuestro director, “a los políticos se les olvida que también son ciudadanos. Que el riesgo de ser atropellados, de respirar este aire contaminado, también lo corren ellos y sus hijos. La presión económica, el poder de las inmobiliarias y la industria del automóvil, han terminado construyendo un modelo de ciudad invivible. La economía es más importante que el bienestar general. Y el activismo ciclista está ahí, también, para señalarlo”.

“Lo que algunos ven como una crítica es simplemente una llamada de atención”

LA LUCHA DE LA CALLE

Pocas iniciativas ciclistas encarnan mejor la (deseable) unidad que Biciclot, cooperativa ciclista barcelonesa que hace unos meses cumplió 30 años de vida. Pere Serrasolses, uno de sus fundadores, guarda silencio durante unos segundos al ser preguntado por la importancia de la batalla cicloactivista. “El cicloactivismo es la lucha de la calle. Es una manera activa de reclamar los derechos de los ciclistas en las ciudades. Hay muchas formas de hacerlo, pero el objetivo suele ser el mismo: quitarle espacio a los coches para dárselo a las bicicletas”.

En esa lucha, Serrasolses resalta la importancia de iniciativas como la Masa Crítica o la Ciclonudista. “Convocan a mucha gente y son muy populares: eso las hace muy válidas. Pero hay otros tipos de activismo: el nuestro es trabajar día a día por la bicicleta”. De cara al futuro, Pere considera esencial seguir presionando a la administración pública, quien tiene en su mano “provocar los cambios y hacerlos efectivos”. Pero, en su opinión, “hace falta apoyo popular para trascender. Los ciclistas siempre denunciemos que los coches nos están matando, y es cierto... ¿Pero no se da cuenta, cada vez más gente, de que la contaminación del aire nos afecta a todos? Es una preocupación transversal, muy apoyada desde múltiples ámbitos de la sociedad. Relacionemos el cicloactivismo con otros asuntos como la peatonalización o el uso del transporte público”. Sumemos más necesidades, más urgencias, más gente, porque al final todos seremos necesarios para construir ciudades más habitables.





“LE PONGO LA CRUZ A QUIEN CRITICA A LOS CICLISTAS”

Periodista, presentadora, guionista y ciclista habitual, esta viguesa afincada en Madrid defiende las virtudes del ciclismo urbano con tanto humor como convicción.

Rafa Vidiella
fotos: Iván Castellano

¿Cuál es tu primer recuerdo sobre una bici?

Debía tener ocho años... y mis padres decidieron que era hora de quitarme los ruedines. Siempre he sido muy kamikaze, así que les dije que, efectivamente, ya era mayor y que quería intentarlo. Todo bien: empecé a rodar... y me estrellé contra un seto. Tengo todavía en el brazo la cicatriz. El seto, eso sí, era muy bonito: veraniego y lleno de camelias.

¿Usabas mucho la bicicleta de pequeña?

Soy de Vigo... y ahí, más que ciclismo, se practica el alpinismo. Yo encima vivía en una de las cuestras más empinadas de la ciudad, por lo que no era fácil. Eso sí, iba bastante a playas como la de Samil, donde podía patinar, jugar al baloncesto y montar en bicicleta a tope.

Ahora, en cambio, sí que montas casi a diario.

Me encanta estar en la calle, que me dé el aire. Si puedo ir a algún sitio andando, o en bicicleta, lo hago. Me gusta moverme por mí misma, y sentir que todo el tiempo estoy haciendo algo útil. Moverte en bici es ganar tiempo: no sólo porque llegas antes, sino porque mientras haces el trayecto estás trabajando tu cuerpo, tu cabeza... y no simplemente dejándote llevar. Pero la bicicleta, sobre todo, me da libertad. En bici puedes hacer todo lo que te dé la gana.

Como ciclista urbana, ¿qué ves a diario en Madrid?

La gente conduce con mucha agresividad. La primera vez que cogí un coche acabé llorando: te pitan, no te dejan cambiar de carril... En bici, en cambio, tienes la sensación de decidir más por dónde vas, de tener más poder. Tú decides sobre el tráfico.



“Decir que Madrid no está hecha para bicis... ¡Para lo que no está hecha es para tanto coche!”

Y cuando escuchas frases como “Madrid no es para las bicicletas”, piensas...

Que es una gilipollez. Puedo ponerle la cruz a alguien por insultar a los ciclistas o decir ese tipo de chorradas. Nos queda muchísimo camino por recorrer, pero estamos aprendiendo a convivir. Creo en un centro de la ciudad con más peatones, con más ciclistas, con más personas que coches. La bici ya está en todas partes, y muchos se van a tener que acostumbrar. ¡Para lo que no está hecho Madrid es para tanto coche!

Tampoco, he oído, para despistarse mucho con la bici aparcada...

Es verdad... ¡Me han robado de todo! El bolso, el móvil... y, claro, también una bicicleta. Creo que seré una persona adulta cuando logre que dejen de robarme cosas. Lo de la bicicleta fue tremendo: entré a un bar dos minutos, la dejé candada en la calle... y cuando salí no estaba más que el candado, tirado en el suelo.

Por eso te has pasado a una plegable.

Tengo más de 30 años, y no pienso permitir que me roben otra bicicleta. Hacerse maduro es abrazar el pragmatismo... y una plegable es lo mejor que me puede pasar. No sólo por los robos: soy un poco inconsciente, empiezo a pedalear sin darme cuenta de dónde estoy y puedo terminar en cualquier parte. Llevar una plegable me abre la opción de volver en metro, tren o autobús.

¿Cómo te ha cambiado la vida ir en bici?

La bicicleta nos pacifica. El ruido, la contaminación... los coches crispan. Veo esencial el uso de una bicicleta para disfrutar de la ciudad. Tanto por los demás como, sobre todo, por mí misma: voy por Madrid como los extranjeros, sorprendiéndome por lo bonita que es. Y si encima es en bicicleta, parándome, dándome el aire y sintiendo que hago ejercicio, es aún mucho mejor. ♡

Pbike

by PlanetUs



TODO EN UNO

Pbike es el dispositivo definitivo en materia de seguridad ciclista. Cuida de ti, cuida de tu bicicleta. Mientras, tú dedícate a disfrutar.

Son, con total seguridad, dos de los miedos más extendidos entre el colectivo ciclista, ya sea urbano, de montaña o carretera. Sufrir un accidente... o que te roben la bicicleta.

Con esa realidad en mente, los creadores de **Pbike** han dado forma a un accesorio que llega para solucionar ambos problemas de un plumazo. Por un lado, se trata de un dispositivo que registra todos los movimientos de tu bicicleta: para localizarla en caso de robo apenas necesitarás unos segundos. Por el otro, en caso de sufrir una caída o golpe, **Pbike** avisará a los contactos de tu agenda previamente seleccionados. Incluso al RACE, empresa de seguros con la que **Pbike** ha cerrado un acuerdo ideal para los que quieren la máxima tranquilidad.

¿Cómo se hace todo esto? Como casi todo hoy en día: a través de una sencilla e intuitiva app para el teléfono móvil, disponible tanto para Android como para iOS.

Pero hay más: desde **Pbike** son conscientes de la importancia que tiene para muchos ciclistas la posibilidad de trackear sus rodadas. Así que, ¿por qué no hacerlo compatible con Strava? Dicho y hecho: **Pbike** es 100% compatible con la app preferida por ciclistas y corredores. Para que no pierdas detalle.

Pbike sale a la venta en dos modelos distintos y con un precio especial de lanzamiento: Hide (139 euros) y Light, que es además una potente luz trasera. ●



www.pbike.planetus.net

Disfrutar de los nuestros



foto: Iván Castellano

LA BICICRACIA

David Gallego es el responsable de ciclismo urbano de Decathlon. Hablamos con él de bicicletas, ciudades y hasta de cómo tocar el trombón de varas.

¿Quién eres?

Nací en Herencia, Ciudad Real, hace 27 años. Con 18 dejé mi pueblo para estudiar INEF en Toledo, siempre acompañado por mi bici. Con las cuestas que hay ahí... ¡Eché un par de buenas piernas!

Y de ahí, a Decathlon.

Empecé a trabajar con ellos en Toledo, después en el centro comercial Xanadú, pasé por el local de San Sebastián de los Reyes y, cuando me nombraron responsable de ciclismo urbano en toda España, he terminado en el Decathlon de Ortega y Gasset, en pleno centro de Madrid, porque quería estar donde está el ciclista urbano.

Hay quien dice que Madrid no es una ciudad para bicis. ¿Estás de acuerdo?

Se está generando un movimiento muy fuerte, formado por mucha gente que reivindica un cambio. La llegada de BiciMAD facilitó que cualquiera pudiera moverse en bici, lo que sumado al esfuerzo de los colectivos ciclistas me lleva a pensar que, en un par de años, la situación cambiará mucho. Vienen buenos tiempos para la bicicleta de ciudad.

Es habitual cruzarse con una bicicleta Decathlon rodando por las calles de cualquier lugar. ¿Qué papel juega tu empresa en la proliferación y crecimiento del ciclismo urbano?

Creo que contribuye a la democratización de la bicicleta. Decathlon facilita que todo el mundo pueda acceder a una bici con una inmejorable relación calidad-precio. Esa es nuestra filosofía: hacer accesible el deporte al mayor número de personas, y cada vez más trabajamos para ayudar a la gente en sus desplazamientos diarios. Incluso hemos puesto en marcha un plan de movilidad para todos los trabajadores de Decathlon España, con el objetivo de que vayan a trabajar pedaleando y así reduzcan la huella de CO2. Lo estamos logrando: de momento, fuimos la empresa que más kilómetros acumuló en los últimos 30 Días en Bici.

¿Qué es lo que más te gusta de pedalear en Madrid?

Sentirme pieza clave de un cambio. Se lo digo a la gente que tiene miedo a pedalear: "Vamos a cambiar Madrid, y vamos a hacerlo perdiendo ese miedo". Ser ciclista urbano será, pronto, algo normal.

¿Qué bici usas?

Una plegable B-Twin E-Tilt 500. La mayoría de los pisos en Madrid son pequeños, porque el metro cuadrado está muy caro, así que hay que optimizar el espacio. Y me decanté por una eléctrica porque la uso para venir al trabajo, y no quería llegar muy sudado.

¿Qué necesita urgentemente Madrid?

Encontrar la mejor solución en movilidad para cada tipo de usuario. Los que se han movido mucho en bici no tienen problemas, pero muchas de las personas que vienen a preguntar a las tiendas no están acostumbradas a la calzada, y creo que necesitan soltarse en un carril bici. Por otra parte, hay que reducir drásticamente el número de coches que entran a diario en la ciudad: en Londres ya lo han hecho, y no ha sido el fin del mundo. Por último, debemos potenciar el transporte público, hacerlo más accesible y fomentar la intermodalidad.

Tu ciudad ideal sería...

Me encanta Toledo. Está cerca de Madrid, es muy tranquila y tiene mucha calidad de vida. Me encanta el casco antiguo, su lado bohemio y que, gracias a que hay muchas cuevas, puedas hacer descensos muy divertidos en bicicleta. ¡Si el Tajo estuviera limpio para poder bañarnos sería un ciudad perfecta!

Y, además de ciclista... ¿eres músico?

Tengo un grado medio en trombón de varas. He tocado en bandas de reggae, ska y, por supuesto... ¡en la banda de mi pueblo! 🎺



GENTE RARA

Decir Austin, Texas, es decir otro Estados Unidos. Una ciudad pequeña y legendaria, capital de la música en vivo, escenario de festivales como el South by Southwest y, también, un maravilloso lugar para pedalear desnudo a la luz de la luna. ¿Te vienes?

Miguel Álvarez



foto: Geoff Livingston



foto: Todd Dwyer

Todos los tópicos sobre Texas son ciertos, pero ninguno es aplicable a su capital, Austin. Las autopistas de veinte carriles por las que circulan enormes camiones, los ranchos de vacas y vaqueros Marlboro, las rubias oxigenadas que asisten a mítines republicanos portando fusiles de asalto... Toda la iconografía de la América más profunda rodea a Austin, pero no la invade. La ciudad, de casi un millón de personas, resiste como un pequeño oasis de excepcionalidad.

Pese a su asfixiante clima, donde los cien grados Fahrenheit (casi 38°) son perennes en verano, lo primero que sorprende al llegar a Austin es lo verde que es. El río Colorado, que la atraviesa, alimenta una docena de arroyos que cosen con riberas arboladas la trama urbana conectando entre sí sus impresionantes parques. Parques, por supuesto, repletos de inmensas praderas que se llenan de público en incontables festivales de música.

De festival

Porque sí: Austin es, sobre todo, "The Live Music Capital of the World", uno de los dos eslóganes de la ciudad y tan poco humilde como merecido. La historia de amor entre la ciudad y la música se nota en cada detalle. ¿Un ejemplo? La 6th Street y sus señales de tráfico reservando plazas de aparcamiento a la carga y descarga, exclusiva, de instrumentos musicales. Es imposible caminar por la ciudad y no cruzarse con un concierto. En cualquiera de sus espectaculares escenarios al aire libre,



Capitol

OF TEXAS

foto: Hannah Paymayesh





foto: Megulon Five

***‘Keep Austin Weird’:
mantengamos
Austin raro. Y eso
incluye, claro, a los
que se muevan en
bicicleta***

por supuesto, pero también en los supermercados, las heladerías y hasta en las *Smokehouses*, donde uno puede desayunar (sí, desayunar) la mejor barbacoa de este lado de los Apalaches mientras escucha a la que quizá sea la nueva Janis Joplin.

Joplin, nacida en la también tejana Port Arthur (a menos de 370 kilómetros de Austin), ejemplifica a la perfección el segundo eslogan de la ciudad: “Keep Austin Weird”. Conservemos Austin Raro. Una filosofía que provoca que cualquier chiflado genial que escapa del asfixiante medio rural sea aquí acogido con los brazos abiertos, adoptado por una ciudad dispuesta a celebrar y hacer suya cualquier excentricidad.

Excentricidades como, claro... montar en bicicleta. Algo marginal hasta hace unos años pero que cada vez gana más adeptos, impulsado por la escena local de cicloactivistas. Porque, antes de que llegaran los carriles bici que atraviesan el Downtown extendiéndose hacia los gentrificados barrios del Este, antes del servicio de alquiler de bicicleta pública B-cycle y antes, incluso, del llamado Bike Zoo (imposible describirlo: mejor verlo en directo o al menos visitar su web) estaba la Full Moon Bike Parade.

Noches de luna llena

Desde hace lustros, y cada noche de luna llena, cientos de ciclistas se congregan al ponerse el sol en el puente sobre el Lady Bird Lake. Llegan



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

abrilbike.com

C/ Sardenya 209 bis,
08013 BCN

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

www.ecomondiga.com

ZIKLOTEKA

Un centro de DOCUMENTACIÓN ESPECIALIZADO en movilidad ciclista

BUSQUEDA ONLINE, con referencias en soporte escrito, gráfico y audiovisual

Documentación TÉCNICA, CULTURAL Y REFLEXIONATIVA

DISPONIBILIDAD para consultas, acceso directo o préstamo.

943 43 35 26 - zikloteka@donostia.com - cr/alinamunoz/zikloteka

MINER

minerbicisurbanas  

Ronda 7 | Donostia | 943 271 050

-1926-
José Luis Miner

SantaCleta

Distribuidores
de bicis de carga

BABBOE

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

**VUELTA DE TUERCA
BIKE SHOP**

**BROMPTON
JUNCTION**

Cirilo Amorós 6B 46004 Valencia
info@bromptonjunctionvlc.com

Bikes & City

BIKES AND CITY

ALICANTE
RENT A BUY SINCE 2014

www.bikesandcity.com

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

c/ Bailén, 2 Bilbao
www.urban-bike.es



foto: Ryan Anderson

Aullando como lobos, la mitad de los pedaleantes se disfrazan como en Halloween, mientras la otra mitad opta por montar desnudos

poco antes de que la mayor colonia urbana de murciélagos del mundo salga, en enormes bandadas, a devorar incautos mosquitos, y justo a tiempo de formar parte de una de las más psicodélicas masas críticas que este articulista conoce. Aullando como lobos, haciendo sonar sus timbres y disfrazados como en Halloween (eso los que van vestidos: la otra mitad van desnudos), la comitiva recorre las calles parando cada poco tiempo a abrir unas cervezas hasta que el alcohol imposibilite el pedalear, lo que no sucede hasta altas horas de la madrugada. Para aquellas a las que este (gamberro) plan no termine de convencer, las Biking Betties constituyen una alternativa estupenda. Las Biking Betties son mujeres ciclistas, que cada dos lunes salen a recorrer la ciudad al atardecer, concluyendo el paseo con un evento que incluirá karaoke, minigolf, cocktails o una mezcla de los tres. Go Betties!

Fiestas, diversión, activismo y el germen de resistencia en una ciudad, por lo demás, entregada al coche y las enormes furgonetas pickup. Movimientos que han logrado que Austin se transforme, poco a poco, en un entorno más amable. Ayudados, por supuesto, por la Universidad de Texas, a cuyo campus público acuden cada día cientos de estudiantes pedaleando. Y que es, también, el lugar ideal para arrancar una ruta ciclista bien temprano, antes de que el sol nos lo ponga más difícil.

Grande en Texas

Fue allí, desde lo alto de la torre que se erige en medio del campus, donde Charles Whitman protagonizó el 1 de agosto de 1966 el primero de

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS

ORBEA DAHON

Gudereit SURLY

KLICKfix ORTLIEB

vstf fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici



OFICINA DE BICICLETAS
BROMPTON BROOKS
LEZYNE
C/ Bruc, 63 > 08009 Barcelona
Tel: 93 512 3 1 4 3 > e-mail: botga@espaibici.com
www.espaibici.com

De Que Bikes

TALLER DE BICICLETAS

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

RE-CYCLING

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

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



somosrecycling@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es

LA LUNA shipping

transporte y logística internacional

Especialistas en import/export de bicicletas

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

BiciTV!



www.mammoth.es

Financiación 0%
Tiendas
Biomecánica
Talleres

Viajes
Cursos
Club Mammoth
Tarjeta Cliente

Pedidos Online: 91 737 77 70

MADRID **MÓSTOLES**

C/ Fuente del Berro 9 C/ Fragua 2
Tel: 91 309 32 59 Tel: 91 614 09 10

LAS ROZAS **ALCALÁ DE HENARES**

C/ Dublin 35C Ronda de Pitágoras 1
Pol. Europolis Pol. Ind. El Pilar. Nave 102
Tel: 91 634 17 88 Tel: 91 879 75 87



qué grande ser
ciclista®

www.quegrandesericiclista.com

ALQUILER DE BICICLETAS

BURGOS BIKE RENTAL

TIENDA Y TALLER

C/ DEL CARMEN 2 BAJO
674 802 920

BURGOSBIKERENTAL.ES
info@burgosbikerental.es

MAKING HAMBRE Y SED

Si queremos “hacer hambre” nada mejor que el cruce de la Séptima con Chicón, en el East Side, donde aún resisten a la gentrificación bares como Shangrila, White Horse o The Liberty. Su estrecha y oscura entrada engaña, porque todos tienen en su parte trasera un amplio patio donde aparcar la bici para tomarnos una cerveza (Shiner Bock o Lone Star) o un Bloody Mary.

Cuando el sol empiece a picar lo mejor será pedalear hasta Zilker Park, para darnos un baño en la piscina natural de Barton Springs, la misma en la que chapoteaban los protagonistas de *El árbol de la vida* de Terrence Malick. Otrora sagrada para la tribu Tonkawa, es el lugar por excelencia para ver y ser visto.

Estaremos cerca de South Congress Avenue, la parte más comercial de la ciudad, donde hacemos con unas auténticas botas de cowboy en Allen’s Boots o rebuscar en el caos de Uncommon Objects. A la hora de comer es obligatorio probar la barbacoa tejana: el brisket, cocinado durante no menos de ocho horas en enorme arcones de tapa metálica, es la referencia. Cortado en finas tiras, se sirve solo o con pepinillos sobre un trozo de papel (ni se os ocurra pedir cubiertos).

¿Cuál es la mejor barbacoa? El mejor *smokehouse* es aquel con más gente haciendo cola. Según mis datos científicos Franklin’s BBQ, con dos horas y media de espera, es el líder de esta clasificación. Para los que no pueden esperar tanto, Rudy’s o Terry’s son opciones igualmente buenas.



foto: Evan Bencur

una triste lista de tiroteos en centros educativos estadounidenses, matando a 16 personas antes de ser abatido por la policía. A los pies de la torre una placa recuerda a las víctimas, y cerca de ella el visitante puede alquilar una bici para recorrer la ciudad. Desde allí, la Avenida del Congreso nos lleva hasta el Capitolio, doce pies más alto que su homólogo en Washington: Everything is Bigger in Texas.

En el suelo, bajo su cúpula, se encuentran los escudos de las naciones que han gobernado Texas. Que entre ellos esté el de la Corona de Castilla nos recuerda la influencia española en la zona, que se remonta a los tiempos de El Alamo pero que sigue perdurando en el nombre de muchas calles de la ciudad (Guadalupe, Brazos, Nueces, Rio Grande) y, sobre todo, en el castellano que hablan el casi 25% de hispanos que la habitan. Castellano por decir algo: la mezcla de culturas generó un dialecto propio donde las lavanderías son *washaterías* y la mejor taquería es ‘Juan in a million’. Al entrar, el propio Juan recibe a todo el mundo con una enorme sonrisa, mientras levanta su mano para darnos el registrado como “Mejor choque de manos de la ciudad”, que hará que se disloquen todas las articulaciones de nuestro brazo. Es imperativo intentar acabarnos uno de sus Tacos Especiales Don Juan. Si no lo conseguimos, no hay problema: el presentador del exitoso programa televisivo *Crónicas Camívoras (Man v. Food)* no pudo pasar del cuarto, muy lejos de los nueve que devoró el enjuto chino cuya foto cuelga en el Hall of Fame de este templo culinario. ♡

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

HOSTEL AUTOSOSTENIBLE FAR HOME BERNABÉU

Alojamiento + **BICI GRATIS**

USE CÓDIGO: CICLOSFERA

MADRID
 912 195 732
www.farhomehostels.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

BICICLAJE

Compra-venta y reparación de bicicletas de segunda mano y mucho más

- VENTA**
Dinero en el acto
- DEPÓSITO**
Hasta 3 meses
- PLAN RENOVE**
Cambia tu bici por otra

Betanzos, 2. 28925 Alcorcón (Madrid)
 Tel: 912 596 073 • info@biciclaje.es
www.biciclaje.es
 Móvil: 656 579 987

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

Bike-Life AVDA. MENÉNDEZ PELAYO 43
www.bikelifeonline.es TEL: 934 28 30 47
 SEVILLA

Para el ciclista urbano y cicloturista

KIDS ON WHEELS

BICICLETAS Y MOVILIDAD URBANA PARA NIÑAS Y NIÑOS

PATINETES, CASCOS Y MÁS ACCESORIOS

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
 Barcelona

www.kidsonwheels.es



1. Bolsa Bontrager Trek-Segafredo Team Rain

Una bolsa ligera con capacidad de 30 litros, diseñada para guardarlo todo: desde las zapatillas al casco, pasando por los objetos más pequeños. Y todo ello, en compartimentos separados para encontrar cada cosa fácilmente.

PVP: 79,99€
www.trekbikes.com

2. Tissot T-Race Cycling

Un reloj deportivo a la vez que clásico, muy urbano y perfecto para el día a día. Viniendo de Tissot, la fiabilidad y precisión están aseguradas.

PVP recomendado: 485€
www.tissotwatches.com



3. Castelli Race Day Track Jacket

Elástica, ligera (apenas 350 gramos), resistente al agua y de un inconfundible estilo. Esta chaqueta de Castelli es el complemento ideal para una rodada perfecta. Cuenta con dos bolsillos laterales y detalles reflectantes en la parte superior y en el cuello.

PVP: 129,95€
www.castelli-cycling.com

4. Portaequipajes con candado Codex-U

Dicen que es, quizá, el mejor portaequipajes del mundo. Una herramienta para la prevención de robos que permite llevar el candado de U de forma invisible y práctica, y que a la vez es una herramienta de transporte para paquetes o alforjas.

PVP: 160€ a 190€
www.codex-u.com



5. Kokua Likeabike Jumper

Ligera, flexible, segura y confortable. Así es esta bicicleta de Kokua, pensada para niños de entre 2 y 6 años. A buen seguro, la bici infantil que todos quisiéramos tener si pudiéramos volver a ser niños.

PVP: 199€
www.vicsports.es

6. Pbike

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

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



7. Cesta de madera Velorbis

Situada en Copenhague, Velorbis es sinónimo de calidad y finura a la hora de fabricar accesorios para bicicletas. Esta caja está hecha en Dinamarca y sirve tanto para llevarla en bici como para almacenaje en casa. Porque algunas cosas quedan bien en cualquier parte.



PVP: 134€
www.velorbis.com



8. Platos ciclistas

Sorprende a tus invitados con este divertido y sofisticado juego de cuatro platos ciclistas de varios colores. Fabricados en Polonia, y en una edición limitada.

PVP: 46€
www.vitalindustries.com



9. Cubiertas Antipinchazos Tannus

¡Se acabaron los pinchazos! A prueba de cristales, abrojos y clavos, los neumáticos macizos ultraligeros Tannus aportan seguridad y rendimiento, además de una garantía de 6.000 Km. Todo sin tener que preocuparte del mantenimiento y disponibles para modelos de carretera, urbanas y plegables.

PVP: 64,99€
www.tannustires.com



10. Bikebox

La marca Finisher Box pone a disposición de los amantes del ciclismo una serie de cajas regalo con retos diversos. Esta, por ejemplo, incluye una inscripción a elegir en una carrera ciclista de carretera, con más de 250 opciones sólo en España. Además, incluye un seguro de anulación por lesión.

PVP: 29,90€
www.finisherbox.es

11. Buff

Emula a los grandes de la montaña con este buff inspirado en los clásicos lunares del maillot del mejor escalador del Tour. Llévalo en el cuello o bajo el casco. Llévalo donde y como quieras. Al fin y al cabo, los buffs son probablemente la prenda ciclista más versátil que existe.



PVP: 23,65€
www.buffwear.com



12. Abus Granit Plus

Con un nivel de seguridad 12 de un máximo de 15, y 12mm de acero endurecido, el Granit Plus de la firma de referencia Abus es el aliado perfecto para ponérselo lo más difícil posible a los amigos de lo ajeno. Protege a tu fiel compañera de la mano de los mejores.

PVP: 74,95€
www.abus.com

13. Pajarita ciclista

¿Se puede ir más elegante que luciendo pajarito? Probablemente no. Por eso la web *Bicycle Gift Hub* te trae esta exclusiva pajarita, fabricada en seda natural. Te van a mirar. Vas a gustar.



PVP: 46€

www.bicyclegifthub.com



14. Ortlieb Frame-Pack

Todo lo necesario, a mano. Esta bolsa impermeable para el cuadro está fabricada en un tejido de nailon enormemente resistente. Además, está disponible en dos tamaños: cuatro y seis litros. Respecto a Ortlieb... ¿hay algo más que decir?

PVP: 99,99€ o 129,99€

www.vicsports.es

15. Tissot Everytime Swissmatic

Un reloj automático muy urbano y de aspecto clásico, pero de líneas y diseño moderno. Perfecto para que los jóvenes vuelvan a llevar reloj y con un precio, para ser automático, muy asequible.

PVP recomendado: 395€

www.tissotwatches.com



16. Alforja B-Twin

Todo lo que necesitas llevar contigo cabe aquí. Esta bolsa se fija al manillar mientras pedaleas y se lleva cómodamente en el hombro una vez te bajas de la bici. Práctica, estilosa... y asequible.

PVP: 39,99€

www.decathlon.es

17. Luz Fabric Luma Sense 30

Esta luz trasera de 30 lúmenes cuenta con un acelerómetro que, al detectar el movimiento de la frenada, intensifica su luz y parpadea para avisar al resto de vehículos de nuestros movimientos. Se carga a través de un puerto USB con un conector estándar para móviles.



PVP: 44,90€

www.fabric.cc

18. KaZAM Mini.



En tus hijos está la semilla de futuros ciclistas... ¡Riega su pasión con esta minibicicleta! La KaZAM mini está diseñada para niños mayores de 12 meses. Sencillas, ligeras, bonitas y enormemente resistentes.

PVP: 75€

www.kazambikes.es

19. Luces B-Twin

Unas luces potentes a un precio inmejorable, disponibles en blanco, negro, rojo, amarillo, azul o verde, concebidas para mejorar la visibilidad del ciclista y ser utilizadas tanto como luces delanteras o traseras. Además, ahora son dos euros más baratas.



PVP: 7,99€

www.decathlon.es



20. Portabebés B-Twin

¿Tienes un hijo de 9 a meses a 5 años? Si es así, este portabebés te interesa. Máxima seguridad, comodidad y diversión garantizadas. Todo ello, con una jugosa rebaja de seis euros.

PVP: 39,99€

www.decathlon.es

21. Intermitentes WingLights Pop

Intermitentes en los puños para que te vean mejor. Una idea sencilla, vistosa y útil: 16 lúmenes de luz ámbar para proporcionar una alta visibilidad al girar.



PVP: 19,99€

www.santafixie.com



22. Taza Look Mum No Hands!

Una taza digna de un campeón del mundo para ser la envidia de la oficina. Look Mum No Hands! es una cafetería taller de Londres que, entre otras cosas, también tiene accesorios de lo más variado. Fabricada en cerámica en Italia.

PVP: 11,50€

www.volavelo.com

23. Casco Specialized Centro Led

El nuevo modelo de casco Centro Led de Specialized es el aliado perfecto para la máxima seguridad en tus rodadas urbanas, gracias a su luz trasera incorporada y su ajuste sencillo y preciso.



PVP: 57€

www.specialized.com

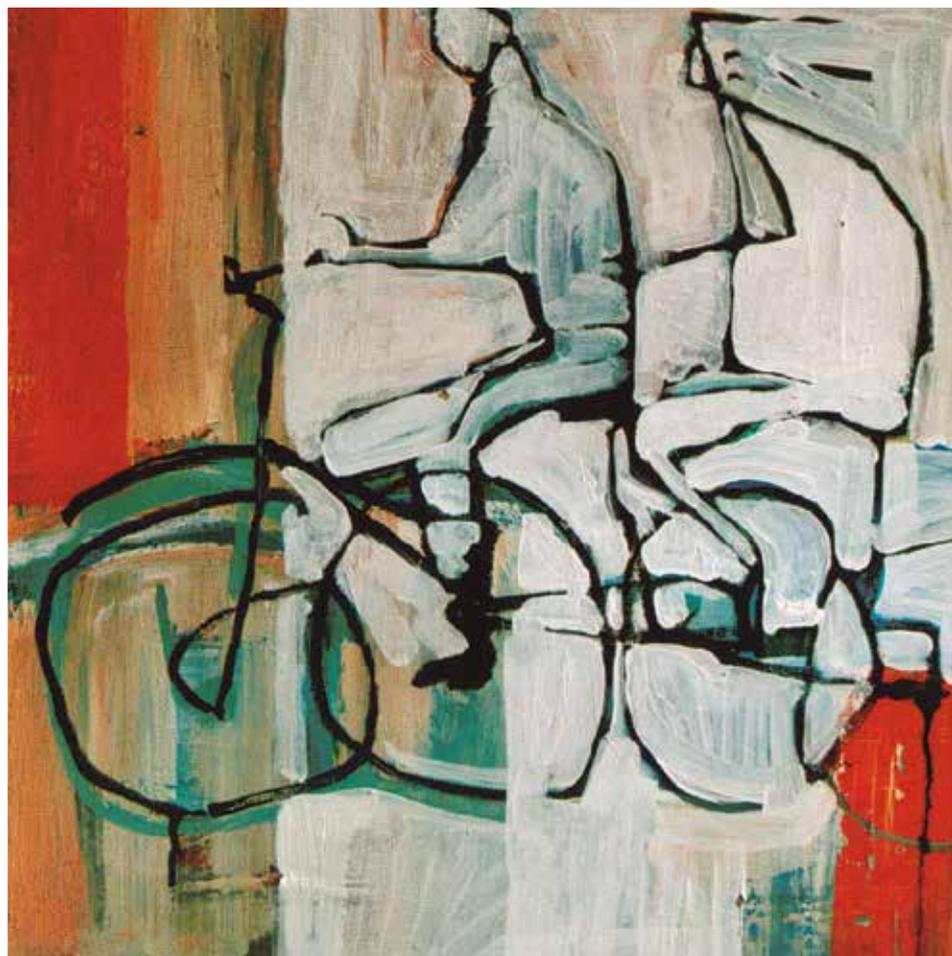


24. Polo Transparent

Demuestra tu orgullo ciclista con este polo de la marca madrileña Transparent, especializada en ropa fabricada de manera artesana. Sobrio y elegante, pero con infinidad de detalles que solo descubrirás cuando recibas la prenda.

PVP: 49,95€

www.transparent.bike



'Rodando Chicago' (Fernando Gaforio, 2013)

Vehículo de crecimiento y satisfacción. Un billete directo hacia nuevos rincones y gentes, atmósferas y lugares. Montar en bicicleta y, en nuestro caso, trabajar con gente ciclista nos ha regalado muchas historias, y todavía más amigos. Amigos como Fernando Gaforio: un arquitecto que, para soñar despierto, pinta. Pedal y pincel: cuadros que plasman momentos inolvidables, como este romántico paseo por Chicago. Una pareja inmortal que comparte colores, sudores y risas desde un pedestal: su sillín.

Rafa Vidiella



AWARD 2018

PABELLÓN A-1
STAND 140



LITTium

KAOS ENGINEERING



ZERMATT

LITTium BRUSHLESS 250W 33V

PESO < 13 KGS

BATERÍA HASTA 920W/H

CUADRO CARBONO 12K

MADE IN SPAIN

T+TISSOT

OFFICIAL TIMEKEEPER



TISSOT T-RACE CYCLING
EDICIÓN ESPECIAL
TOUR DE FRANCE.

LOGOTIPO DEL TOUR DE FRANCE
GRABADO EN EL FONDO DE LA CAJA.

TISSOTWATCHES.COM
TISSOT. INNOVATORS BY TRADITION