

Ciclosfera



más bicis, mejores ciudades

Cicloanimado

Kazama Namiki

Flourish

SMART AND STYLISH.

This is How We Liv.



LIV FLOURISH: LA MANERA INTELIGENTE Y CON ESTILO DE RECORRER LA CIUDAD

Con un diseño funcional y elegante, la Flourish es la bici perfecta para desplazarse por la ciudad. Versátil, ligera, cómoda y con un diseño que hará tus paseos en bici más divertidos.

Liv
Liv Beyond. ✓



www.liv-cycling.com/es



LivCyclingEspana



@livcycling_es



LivCycling_ESP

S U M A R I O

#28/ Primavera 2019



MUNDOBICI

38



SIN PRISA

52

12
HÉROES



MARAVILLAS

16



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Rincones

11

Contrarreloj

20

Retrovisor

24

Momentos

46

Escaparates

60

Dos de los nuestros

64

Biciudad

72

Ilustra2

76

Bazar

80

Ultimátum



MATTHEW WILLIAMS

En *Ciclosfera* siempre estamos a la búsqueda de los mejores fotógrafos del mundo. Matthew nació en Nueva Zelanda pero vive en Nueva York, donde capta la magia de espacios como el que protagoniza nuestro *Rincones* de este número. Puedes seguir (y admirar) su trabajo en matthewwilliamsphotographer.com.



MIGUEL DELIBES DE CASTRO

El primero de los siete hijos del gran escritor Miguel Delibes es biólogo y ex director de la Estación Biológica de Doñana. Está considerado el mayor experto español sobre el linco ibérico, pero en *Ciclosfera* no habla de felinos sino de las memorias ciclistas de su padre. No te pierdas el texto exclusivo que nos ha escrito para el *Retrovisor*.



BERNARDO PEREIRA

Tenemos una máxima: si queremos hablar de ciclismo urbano tenemos que preguntarnos a los mejores expertos. Y pocos como Bernardo conocen la realidad de la bicicleta en la ciudad a la que dedicamos uno de los principales reportajes de este número: la hermosa Lisboa, capital de Portugal.



KAZAMA NANIKI

Desde el lejano oriente, Kazama capta tu atención con una rompedora portada para *Ciclosfera*. A este artista japonés le dedicamos nuestra sección *Ilustrados* de este número, en el que se vuelve a demostrar que el arte inspirado en la bicicleta no entiende de fronteras. Echa un vistazo a su obra en kazama-naniki.tumblr.com.

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:** Miguel Delibes De Castro, Matthew Williams, Gonzalo Garzón, Max Boraita. **Fotos:** Matthew Williams, Kazama Namiki, Lisbon Cycle Chic, Jeroen Musch, Maurice Iseger, Fundación Miguel Delibes, 30 Días en Bici, Filmax, Bicycle Museum of America, Velorama, Madonna de Ghisallo, Bicicletas sin Fronteras, Cinocicleta, Biela y Tierra, Lisbon Cycle Chic, Miguel Barroso, Roman Tiraspolsky, Otho Lloyd. **Portada:** Kazama Namiki **Publicidad:** 649 373 218 (publicidad@ciclosfera.com) **Contacto:** contacto@ciclosfera.com ©Ciclosfera **Edita:** Ciclosfera **Diseño:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012

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

Síguenos en





Vienen curvas

Se avecinan tiempos convulsos. Las inminentes elecciones municipales, autonómicas, generales y europeas supondrán un terremoto político, sea cual sea el resultado que arrojen las urnas. Porque todo proceso electoral conlleva, de manera inexorable y especialmente en los meses previos y posteriores a la campaña, la paralización de proyectos e ideas. La falta de valentía por temor a las críticas de la oposición o a la pérdida de votos. La inacción en perjuicio, como siempre, de los ciudadanos.

Durante los últimos cuatro años la apuesta por la movilidad ciclista ha sido irregular, tal y como hemos venido reflejando en *Ciclosfera*. Pero si algo se ha mantenido inalterable es la sensación de que la bicicleta sigue siendo, lamentablemente, un arma arrojadiza. Un reproche que lanzar a la cara del adversario. Algo que sólo parecen dispuestos a defender públicamente y contra viento y marea determinados partidos y organizaciones de la sociedad civil. Los que siempre están (y estuvimos) ahí.

A estas alturas, aún hay quien parece no haberse dado cuenta de que la bicicleta no es de derechas ni de izquierdas. De que en otros países más avanzados hace tiempo que entendieron que apostar por ella va más allá de ideologías y partidos. De que, con ella, todos ganamos, independientemente de cuál sea nuestra manera de entender la política y el mundo en el que vivimos. Mientras esa siga siendo una asignatura pendiente por parte de nuestra clase política, seguiremos perdiendo la batalla en las urnas. Gane quien gane. ♡





6.203

EL GUSTÓMETRO

Lo que gusta, lo que enamora, lo que da que hablar entre la comunidad ciclista. Estas son las fotos con más likes en Facebook e Instagram durante el último trimestre.



1.980



1.795



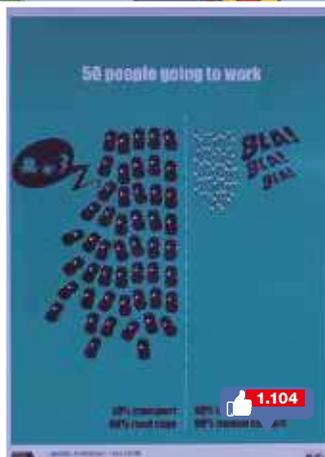
2.738



1.554



1.251



1.104



1.4197



1.069



940

Turbo Vado

La vida pasa deprisa y la Turbo Vado te ayuda en tu frenético día a día: el trabajo, el deporte y el tiempo con la familia. Dicen que la vida tiene un equilibrio y es hora de encontrarlo con la Turbo Vado.

Durante más de 40 años hemos intentado diseñar las bicicletas que deseábamos para montar y en este caso, eso significaba

desarrollar una bici con asistencia al pedaleo que rodara como una bicicleta, con el beneficio adicional de la potencia Turbo.

La familia Turbo Vado lleva tu experiencia ciclista al siguiente nivel, con una nueva batería integrada, pantalla y controles que permiten una experiencia de conducción más sencilla y un mayor rango de acción.



Motor y batería trabajan en armonía para ofrecerte un sistema de asistencia a la pedaleada que se ajusta perfectamente a tu agitado estilo de vida.

Cuadro de Aluminio E5 con batería y motor integrados. Geometría Ground Control que te facilita llegar al suelo cuando paras en un stop o un semáforo. Posición relajada y erguida, cómoda y eficiente.

Nueva pantalla Specialized TCD-W con control remoto de manillar y función antirrobo incorporada, conectividad Bluetooth® y 5 páginas de pantalla disponibles.

Como el motor, la batería está personalizada y totalmente integrada, pero además es fácilmente extraíble, por lo que podrás cargarla en cualquier lugar. Mientras montas, puedes controlar el alcance, así que nunca te quedarás sin asistencia para llegar a casa.

El motor de la Turbo Vado es espectacularmente silencioso y puede llegar hasta los 350 vatios de asistencia. Además puedes personalizar esa potencia a tu trayecto. Para ello, cuenta con un software exclusivo que detecta el par que estás aplicando en cada pedaleada y con un algoritmo amplifica la potencia que estás aportando. Cuanta más fuerza apliques a los pedales, más potencia te aporta el motor.



A debate

TRÁFICO



● EL TAMAÑO DE LOS COCHES.

¿Importa cuánto espacio público ocupan los vehículos a motor?

- “¡Sí, hombre! ¡Que en esos cochecitos no caben las bicis!” (Chema Blanco).
- “Por no hablar de los coches americanos, que tienen unas dimensiones desproporcionadas” (Mike Méndez).
- “¿Ahora nos preocupa el tamaño de los coches? Vamos a preocuparnos de lo que realmente importa” (Lou Gran).
- “El mini ahora es macro” (Nueve O Seis).
- “Y eso no es nada... Peores son los SUV” (Juanjo Domínguez).

NORMAS



● NORMAS SÍ, NORMAS NO.

Un estudio asegura que los ciclistas no se saltan las normas para llegar antes, sino para estar más seguros.

- “Soy de Argentina y uso la bici con regularidad para ir a trabajar. Muchas veces me veo obligado a pasar los semáforos en rojo por un tema de seguridad: acá los automovilistas no respetan a nadie” (Emiliano Sixx).
- “El principal reto en mi opinión es educación vial de todos: peatones, ciclistas, motociclistas y automovilistas” (Miros Lava).
- “Hay otro motivo: mientras esperas que el semáforo se ponga verde, se crea una nube tóxica al estar rodeado de vehículos contaminantes” (Eduard Grau).
- “En Colombia no podemos parar en un semáforo porque peligramos para que nos roben” (Mauricio Hurtado).

SENTENCIA



● UNA REACCIÓN ¿COMPRESIBLE?

La agresión de un ciclista a un camionero desató el debate.

- “Entre alguien que te intenta atropellarte y se baja con intenciones agresivas... no lo dudo” (Maka Ráramuri).
- “Violencia sí es, pero en legítima defensa. O, como decimos en mi pueblo, una hostia bien ‘dá” (Iván Gocanek).
- “Se la ganó a pulso y aún tuvo suerte que sólo le dio una” (Alberto Siño).
- “No me canso de verlo” (Silber Sandoval)
- “La violencia no es el camino, hermanos” (Nacho Macroelásticos).

Nº 1 MUNDIAL



DAILYTOUR E+ 2 LDS: EXPERIMENTA LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS EN E-BIKE

Con asistencia automática, navegación, y un sistema de luces integrado, la nueva DailyTour E+ te descubrirá una nueva y divertida forma de desplazarte por la ciudad.

Más info en <https://www.giant-bicycles.com/es/dailytour-eplus-2-lds-2019>



Giant España



@Giant_ESP



giant_bikes_es

 **GIANT**



TOP 5 NOTICIAS

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

1. ¿Qué quema más calorías: correr o montar en bici?
2. La bicicleta que se conduce sola: el fake viral de Google
3. Las brutales imágenes del atropello en bici de Dani Rovira
4. Un ciclista español, rescatado en una carretera de Siberia a -50°
5. Las bicicletas con mejor diseño del año

CONTADOR

El 14 de marzo éramos...



#GENTEMODERNA

Bicicleta y vanguardia siempre fueron de la mano. Prueba de ello es esta etiqueta, una de las más exitosas en nuestras redes.



nutcase LA VOZ DEL DEPORTE

¡NUEVA COLECCIÓN 2019!



VICSPORTS.ES
TEL. +34 972 26 82 99



Vic Sports

DISTRIBUIDOR OFICIAL ESPAÑA,
PORTUGAL Y ANDORRA



APARTAMENTO PARA DOS

El fotógrafo Matthew Williams nos desvela la historia que esconde esta imagen, tomada en un bonito piso de Brooklyn, Nueva York.

“Me dedico, sobre todo, a hacer retratos y fotografía de interiores. La imagen que veis pertenece a un apartamento en Brooklyn, donde viven dos mujeres encantadoras: Porter y Hollister. Son coleccionistas de antigüedades, y se rodean de todo tipo de objetos de lo más curioso. Pero no sólo es eso: además, son ciclistas habituales. De hecho es bastante fácil cruzártelas pedaleando por Williamsburg, una de las zonas más de moda de todo Brooklyn. Verlas es fascinante; contemplarlas pedalear, como asistir a un desfile sobre ruedas. Lo que más me gusta de la foto, que tomé utilizando una Nikon D3, es lo que supura la estancia: se nota que es un lugar en el que hay vida pero donde, al mismo tiempo, abundan la elegancia y el cuidado”. ♡

Leyre Corretgé



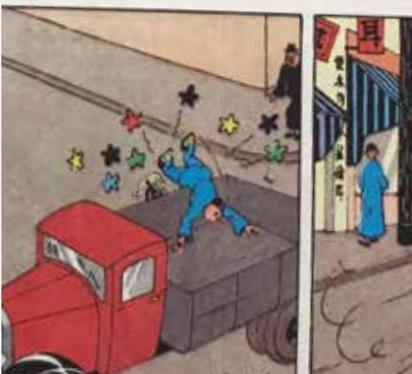
Leyre Corretgé (Salamanca, 1978) es una auténtica experta en todo lo que tenga que ver con bicicletas infantiles y accesorios ciclistas para los más pequeños. La responsable de WeeRide es, además, ciclista militante y madre de cuatro hijos criados, claro está, en el amor a la bicicleta. En este número se somete a nuestra *Contrarreloj*. ♡

Escapada	▶	Sprint
Cuadro	▶	Componentes
Gorra	▶	Casco
Giro	▶	Tour
Carril bici	▶	Calzada
Subida	▶	Descenso
Rodar solo	▶	Acompañado
Madrid	▶	Barcelona
Ruedines	▶	Equilibrio
Fixie	▶	Plegable

Frío	▶	Calor
Café	▶	Red Bull
Playa	▶	Montaña
Izquierda*	▶	Derecha
iOS	▶	Android
Día	▶	Noche
Papel	▶	Web
Cine	▶	Música
Correr	▶	Pasear
Beatles	▶	Stones

*(En bici giro mejor a la izquierda)

CHACUN SON TOUR



El reportero total

Se enfrentó a mil y un retos y enemigos y siempre salió triunfante: Tintín, el periodista más famoso de los tebeos, cumple 90 años. Varias de sus aventuras fueron sobre una bici, y aquí te las recordamos.

Gonzalo Garzón

Inteligente y curioso, como todo buen periodista: son dos de los rasgos más definitorios de Tintín, el reportero belga cuyas aventuras causaron furor desde su nacimiento, en 1929, hasta la muerte de su autor, George Remis, Hergé, en 1983. Tintín fue un hombre de su tiempo: se enfrentó a los gánsters, al contrabando de drogas o a los piratas, pero también retrató conflictos de su época como el colonialismo europeo, la Guerra Fría o la carrera espacial. Aunque después muchos pusieran la lupa en el sesgo político de sus historias, especialmente las primeras (no hay que olvidar que los diarios que publicaron sus aventuras eran muy conservadores, al igual que el propio Hergé), lo cierto es que estaban narradas con un ritmo magistral. No en vano, sus 23 álbumes conforman una de las páginas más doradas de la historieta franco-belga, de la que nacieron también Astérix, Lucky Luke o Spirou.

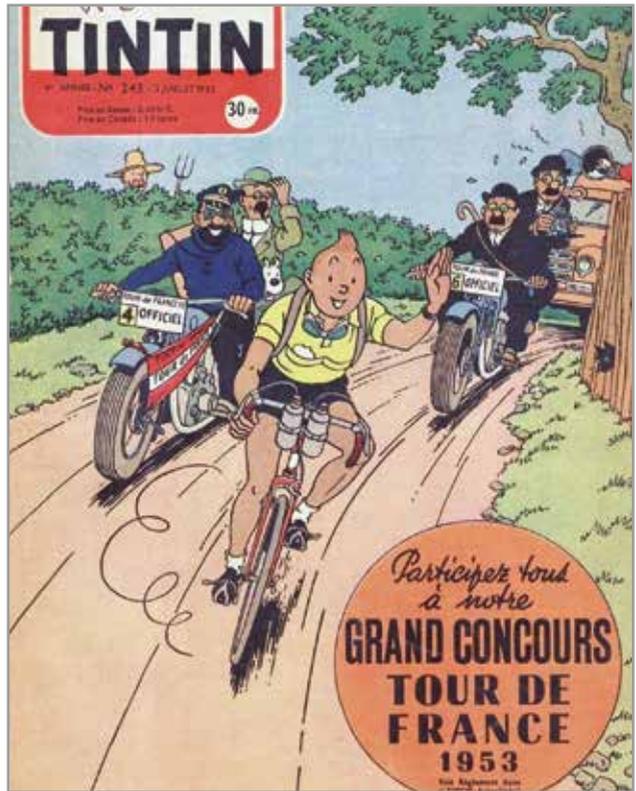
El mundo en viñetas

Si existe un hilo conductor en sus aventuras, ese son los viajes. Tintín se movió en coche, moto, caballo, avión, barco, tren y, claro está, en bicicleta. Nota curiosa: en una de esas tradiciones instauradas desde el primero de los álbumes, en todos esos medios de transporte protagonizaba un accidente que desencadenaba las tramas más impredecibles. A menudo, el propio Tintín se salvaba de la muerte por los pelos.

Fue en *El loto azul* (1935) donde el reportero, en China, hizo su más recordada incursión ciclista. Tras intentar cruzar un control militar sin éxito, Tintín toma una bicicleta para escapar de dos soldados a bordo de una moto con sidecar, chocar aparatosamente con un camión y caer fortuitamente en la parte trasera. En aquel álbum el valiente reportero retrataba la realidad del gigante asiático: su identidad nacional, su diversidad cultural, sus problemas con el tráfico de opio (que llega a probar a mano de uno de los villanos)

Tintín fue un hombre de su tiempo que, obligado por las circunstancias, a veces tenía que pedalear

Tintín vivió aventuras en avión, tren, barco, automóviles o, por supuesto, en bici, sobre la que escapó de soldados o paseó con Milú



o, sobre todo, sus tensas relaciones con Japón plasmadas en el incidente de Mukden, que serviría de excusa para invadir Manchuria y desatar una crisis que sería antesala de la II Guerra Mundial. Un periodo tras el cual el propio Hergé sufrió una de sus peores etapas, al ser acusado de colaboracionismo con el régimen nazi.

El genio belga hizo dos guiños más a la bicicleta. El primero fue en la portada de la revista *Tintín* de 1953, donde se homenajeaba al Tour de Francia con el protagonista pedaleando junto a algunos de los personajes principales: el Capitán Haddock, el profesor Tornasol o los despistados Hernández y Fernández. El segundo sería en la más singular de las aventuras de Tintín, *Las joyas de la Castafiore* (1963), único tomo en el que el protagonista no realizó viaje alguno sino que se quedó en casa investigando la desaparición de las alhajas de una cantante de ópera, único personaje femenino de la saga. Una aparición testimonial de los pedales que sin embargo, dejó para la posteridad la imagen de Tintín pedaleando a toda prisa a campo abierto, con su inseparable Milú en la cesta de la bici, para solucionar el entuerto y salir, como siempre, triunfante. ♣

ORTLIEB

WATERPROOF

**NEW!**

TWIN-CITY URBAN

Moderna cartera bandolera con sistema de gancho QL2.1; puede montarse tanto en la bicicleta como llevarla en el hombro. Tejido de mezcla de cordura recubierto de PU de háptica agradable con reflectores laterales.

www.vicsports.es

*Vic Sports*



UN PEDAZO DE TIERRA

La pintoresca Utrecht cuenta con una de las infraestructuras más singulares y envidiadas de Holanda: el nuevo puente ciclista Dafne Schippers. ¿Cruzamos?

Dani Cabezas

Dicen que Utrecht es el nuevo Ámsterdam. La ciudad irradia juventud (alberga la universidad más grande del país), lo que a menudo se traduce en un espíritu contracultural y vanguardista que atrae a un número cada vez mayor de visitantes, que buscan la autenticidad y el estilo de vida holandés sin renunciar a la tranquilidad que confiere el ser la cuarta ciudad más poblada del país. Al fin y al cabo, sus 334.000 habitantes están muy lejos de los 821.000 de la capital, ubicada a sólo media hora en tren, y a quienes viven o visitan Utrecht les gusta que así sea.

Aquí todo funciona a otro ritmo: las pequeñas embarcaciones que se desplazan por los canales, los clientes de los mercados callejeros y, sobre todo, los miles de ciclistas que recorren sus calzadas parecen hacerlo a una velocidad distinta. Utrecht es un paraíso, pero más cercano y asumible que otros.



foto: Maurice Iseger

Sin embargo, y pese a ser una referencia internacional en movilidad ciclistas, Utrecht debe seguir enfrentándose a constantes retos para seguir mejorando la manera en que se mueven sus ciudadanos, sobre todo si se pretende que estos sigan optando por la bicicleta. Uno de los más importantes fue lograr comunicar el centro histórico con Leidsche Rijn, un nuevo barrio situado al oeste y en la otra orilla del canal Ámsterdam-Rin. Hablamos de uno de los desarrollos urbanísticos locales más importantes de las últimas décadas. Una ciudad construida desde cero que, se calcula, albergará a 80.000 vecinos en 2025.

El lugar debía ser conectado con un puente muy especial, al que bautizaron como Dafne Schippers en homenaje a la atleta local que se proclamó campeona europea en 2014 de los 100 y 200 metros lisos. Su construcción recayó en un amplio conglomerado de entidades del que formó parte esencial el estudio Next Architects, que nos cuenta cómo “las discusiones políticas sobre la construcción del puente comenzaron hace más de 20 años, pero los planes se fueron retrasando debido a la complejidad del lugar y porque ya existían dos puentes para automóviles sobre el canal”.

Incluso una ciudad como Utrecht debe seguir enfrentándose a constantes retos si pretende que sus ciudadanos sigan optando por la bici



El puente, un colegio y un parque se abordaron como una unidad coherente, que ahora guía a los ciclistas y peatones hacia el centro de la ciudad

Funcional y poético

No fue hasta 2013 cuando, para cumplir con el propósito de convertirse en líder en movilidad urbana sostenible, el municipio acordó la construcción del nuevo puente ciclista. “Es un proyecto clave para conectar pedaleando el barrio con el centro”, apuntan sus arquitectos, “pero la ubicación elegida planteaba notables desafíos”. Uno de ellos, que en su lado más urbano el puente aterrizaría en el vecindario de Oog en Al y en el parque Víctor Hugo, con una escuela primaria repleta de instalaciones y una impresionante reserva de árboles centenarios.

Nada irresoluble, y una excelente oportunidad de transformar retos en oportunidades para integrarse con el entorno. “El parque fue reorganizado de una manera funcional y poética”, explican desde Next Architects, “y se convirtió en un nuevo espacio público verde en el área de la escuela, además de ser un lugar de llegada que guía a los ciclistas y peatones de manera intuitiva hacia el centro de la ciudad”.

El resultado es, simplemente, asombroso. El nuevo puente, el edificio escolar y el Parque Víctor Hugo se abordaron como una unidad coherente, exigiendo una intensa colaboración entre arquitecto, diseñador y paisajista. “Un pedazo de tierra olvidado se transformó en un nuevo lugar rebosante de vida y movilidad sostenible”; cuentan los arquitectos. Uno de esos proyectos excepcionales que nos recuerdan, de nuevo, por qué Holanda es el ejemplo perfecto de cómo hacer bien las cosas. ♡

TANNUS

ARMOUR

INCREASED PROTECTION & PERFORMANCE



Tannus Armour es la ÚNICA solución Antipinchazos en el mercado diseñada para ir con cámara de aire. Permite rodar a presiones muy bajas sin miedo al "llantazo", aumentando el grip, reduciendo vibraciones e incrementando el performance.

MTB | CITY | GRAVEL



DESCÚBRELO EN: WWW.TANNUSTIRES.COM |



CON AMOR Y LETRAS

Relatos como 'Mi querida bicicleta' son toda una declaración de amor al ciclismo: recordamos el papel esencial que jugó la bici en la vida de Miguel Delibes.

Dani Cabezas

“En la ciudad, el deporte de las dos ruedas, sobre el ejercicio en sí, encerraba para un niño un singular atractivo: no dejarse cazar. Nos lanzábamos a tumba abierta en cuanto divisábamos un agente, doblábamos las esquinas como suicidas, de modo que cuando el guardia quería reaccionar ya estábamos a mil leguas”.

En *Mi querida bicicleta*, tercero de los relatos que conforman *Mi vida al aire libre* (1989), el escritor Miguel Delibes (1920-2010) dedicó su particular oda al placer de pedalear. Con su estilo, Delibes rememoraba la libertad que le proporcionó la bicicleta en su niñez, un vehículo perfecto para un tiempo mágico e irrepetible.

Aunque *Mi querida bicicleta* es su más recordada incursión en el ciclismo, no es la única prueba del papel esencial que la bicicleta jugó en su vida. Durante su juventud el autor veraneaba en Molledo (localidad cántabra que inspiró, por ejemplo, su novela *El Camino*) y su novia, Ángeles de Castro, en Sedano (Burgos). Les separaban unos 100 kilómetros, todo un trecho en aquella época pero no lo suficiente como para que Delibes no intentara hacerlos, sobre una bici, para reunirse con el amor de su vida.

De piernas y corazón

Salió un miércoles al amanecer, en el verano de 1941, y al llegar varias horas después se sintió el rey del mundo. “La bicicleta se me reveló como un vehículo eficaz, de amplias posibilidades y cuya autonomía dependía de la energía de mis piernas”, recordaría después. “Dos seres enamorados, separados y sin dinero, lo tenían muy difícil en 1941. ¿Cómo encontrarnos? El transporte además de caro era muy complicado: ferrocarril y autocares, con dos o tres transbordos en el trayecto. Los ahorros, si daban para pagar el viaje, no daban para pagar el alojamiento. ¿Qué hacer?”, se preguntaba Delibes. “Pensé en la bicicleta, que no ocasionaba otro gasto más que el de mis músculos. De modo que le puse a mi novia un telegrama en el que anunciaba mi llegada, en bicicleta, el miércoles por la tarde”. Y así lo hizo.

La ruta, que Delibes realizó en su vieja montura azul (“pesaba como un muerto”, diría después), no era sencilla. Exigía superar repechos como el alto de Reinoso, con un desnivel del 9%, pero Delibes era buen escalador. Además, tenía un truco: fingir que le costaba poco. “El que acertaba a fastidiarse sin poner cara de fastidio”, decía el escritor sobre el ciclismo, “ése era el rey de la montaña”.

Aquel Delibes enamorado encaró también el alto de Carrales (1020 metros), las hoces del Alto Ebro y, finalmente, la ansiada Sedano, donde perviven los establecimientos donde se alojó la joven pareja (él en

*En su juventud,
Delibes recorrió
cien kilómetros
pedaleando para
reunirse un verano
con su novia*



Foto: Fundación Miguel Delibes



¡Pedales en los genes?

En 1888 se celebró en el Campo Grande de Valladolid una carrera de velocípedos. Quedó en segundo lugar, con 80 pesetas de premio, Luis Delibes, tío de Miguel Delibes. Por otro lado una foto, de 1896, refleja la salida en la misma ciudad de una excursión ciclista a Venta de Baños, a unos 40 km, organizada por la Unión Velocípeda Española. Entre la decena de ciclistas se advierte a mi abuelo Adolfo Delibes: faltaban casi 25 años para que naciera su hijo Miguel, mi padre.

¿Se heredan ciertos hábitos o son resultado de la educación recibida? Miguel Delibes siempre alardeó de que su afición al campo y a la caza, a la bicicleta y al deporte, provino de la “educación francesa” que impartía su padre (que a su vez él había recibido de su abuelo, francés de origen), y en la que era imperioso andar en bici a los siete u ocho años. Por eso Miguel Delibes siempre montó en bicicleta, siguió con pasión las carreras y nos contó las hazañas de Mariano Cañardo, Vicente Trueba (la ‘Pulga de Torrelavega’) o Francisco Cepeda, fallecido en el Tour.

Miguel Delibes murió en marzo de 2010. Al verano siguiente, como homenaje pero también para consolarnos, organizamos la primera marcha familiar en bici desde Sedano a Mollado. Lo llamamos Clásica MAX, pues en los años cuarenta así firmaba Delibes sus caricaturas: M de Miguel, A de Ángeles, y X para designar lo que pudiera venir. Seguimos celebrando la Clásica y el próximo verano, si nada se tuerce, hará su estreno sobre la bici Guillermo Delibes, ansioso por homenajear a su “bisa”. Habrá pasado siglo y cuarto desde que el tatarabuelo de Guille, junto a su hermano Luis, surcara en velocípedo las rutas castellanas. Y poco más de 75 años de que su bisabuelo Miguel, enamorado, recorriera en bici ese mismo camino. Dicha continuidad... ¿será debida a la “educación francesa” o llevarán pedales los genes Delibes?

Miguel Delibes de Castro



Casa de los Peña; ella en el palacio de los Bustillo). También siguen en pie las tres casas que compró el escritor y que, en 2009, se convertirían en el Centro de Interpretación Miguel Delibes.

Miguel y Ángeles se casaron en 1946. Vivieron casi tres décadas de matrimonio, con siete hijos en común. Delibes escribió obras como *La sombra del ciprés es alargada* (1947), la citada *El Camino* (1950), *Mi idolatrado hijo Sisi* (1953), *Las ratas* (1962) o *Cinco horas con Mario* (1966). La muerte de Ángeles, en 1974, le sumió en una profunda depresión, pese a lo que escribió clásicos como *Los santos inocentes* (1981) o *El hereje* (1998).

La vieja bicicleta azul quedó muy atrás, pero no su simbolismo. Un año después de la muerte del escritor, en 2010, sus hijos y nietos comenzaron una hermosa tradición: recorrer pedaleando, cada verano, aquellos 100 kilómetros en homenaje a Ángeles y Miguel. Así lo han hecho desde entonces y, seguro, así lo seguirán haciendo durante muchísimo tiempo. 🐾



30 días en bici

1 al 30 / abril / 2019



by mybro.es



gijón

:Divertia



EMTUSA



BICICLASICA
ONLINE STORE



COLABORA

   @30diasenbici



30diasenbicigijon.com



[MES DE BICIS]

Un año más, la iniciativa ciudadana 30 Días en Bici vuelve a llenar, con más fuerza que nunca, el mes de abril de bicicletas.

Dani Cabezas

30 días por delante. Y un objetivo: montar en bici todos los días y contarlo en redes sociales. Así es el planteamiento de 30 Días en Bici, proyecto nacido en 2010 en Mineápolis (EE UU) y que, dada su popularidad, ya no necesita presentación. Carlos Rodríguez, gran impulsor en España de la iniciativa, es consciente de los avances. “Vamos evolucionando para hacer mejor nuestra función: ser una herramienta para provocar cambios de conductas en materia de movilidad, y hacerlo a gran escala”, cuenta.

La tarea tiene una parte pedagógica: explicar que la iniciativa no es sólo un reto que se prolonga durante un mes, sino una forma de lograr “que haya más gente pedaleando para conseguir ciudades más limpias y amables a través de una movilidad más eficiente, económica y sostenible”, explica Rodríguez. La organización ha querido hacer hincapié este abril en la movilidad al trabajo o lo que Rodríguez llama “desplazamientos obligados”, donde incluye trayectos a las universidades o al colegio. “En España tenemos gran cantidad de desplazamientos a pie”, cuenta, “pero en lo que se refiere a ir al trabajo seguimos apostando por formas de movilidad claramente insostenibles”.

Sumar para cambiar

En Madrid, el equipo responsable de esta nueva edición lo conforman nombres clave del ciclismo urbano local como Juan G. Alberdi, Eli Sán-

chez, Isis Mas, Berenice Zambrano, Miguel Gatóo o Ignacio Prieto. “Somos más personas coordinando la programación”, explican, “lo que nos ha permitido contactar con más entidades colaboradoras, desde colectivos ciclistas y ecologistas hasta pequeños comercios como tiendas, ciclomensajerías o talleres de bicicletas”. Las actividades de 30DEB Madrid serán variopintas: además de las clásicas masas críticas habrá talleres de introducción a la mecánica, paseos culturales, cursos para aprender a montar o de iniciación al bike polo o, el 28 de abril, ir a votar a las elecciones generales pedaleando. “Esperamos que este esfuerzo se refleje en un aumento del número de personas comprometidas”, apuntan los organizadores, “pero sabiendo que es una iniciativa hecha a mano, con mucha ilusión pero organizada por un equipo pequeño con poco tiempo libre”.

Barcelona fue, el pasado año, escenario de 80 actividades. “Nuestro objetivo”, explican desde Abril bicis mil, uno de los colectivos organizadores, “no es sólo sumar más ciclistas: también queremos darle visibilidad internacional, situar a Barcelona como ciudad ciclable y amiga de la bici y desarrollar todo el potencial del activismo local”. No sólo eso: también consolidar el evento en la ciudad y su ámbito metropolitano, para lo que celebrará una gran fiesta de inicio en BiciHub. ♣

Y, en Argentina...



30 Días en Bici ha tomado fuerza en Argentina, donde nació hace dos años “casi sin querer”, según su portavoz en Buenos Aires, Pablo Lebedinsky. Lebedinsky abrió una cuenta en Twitter para promocionar la iniciativa y fue contactado desde España para darle un marco regulatorio y sumar a su ciudad. “No se trata de usar la bici compulsivamente”, explica, “sino de hacer entender que puede usarse para cualquier cosa”. Por el momento, las cosas van poco a poco. “El movimiento aún no cuenta con los recursos necesarios para darle un gran impulso”, lamenta. “Esta ciudad es muy grande, se mueven millones de personas a diario y la cobertura es complicada, pero va tomando color”

LEGEND



legendebikes.com

Hora de hacerte con la ciudad.

BICICLETAS ANIMADAS

El 18 de abril llega a los cines 'Bikes', película española de animación protagonizada por bicicletas y primera coproducción cinematográfica con China. Hablamos con su director y productor.

Rafa Vidiella



Una hora y veinte minutos de ‘dibujos animados’ pueden esconder muchas cosas. Diez de años de trabajo, desde que se escribe la historia hasta que se estrena en las salas. Un hito histórico, si se trata de la primera coproducción cinematográfica entre España y China. Y, en este caso, el que debe ser el primer largometraje protagonizado solo por bicicletas.

Todo eso es *Bikes*, película que llega a los cines el 18 de abril. Una historia infantil sobre una pandilla de bicis que lucha por mantener su ciudad libre de gasolina y contaminación. Un relato que el director, Manuel Javier García, empezó a escribir hace una década mientras, como no podía ser de otro modo, pedaleaba. “Recorría en bici el Camino de Santiago y pensé... ¿Cómo puede haber tantas películas como *Cars* o *Aviones* y ninguna sobre bicis?”, explica. “Así que empecé a estudiar cómo se podía humanizar, darles sentimientos y corazón, a un grupo de bicicletas”. Pero el director sabía que, además, era necesario contar una historia divertida y con mensaje. “Los niños deben saber que hay que frenar la contaminación”, explica. “Así que *Bikes* lo deja claro: respeta la naturaleza y evita la contaminación. ¿Y cuál es la mejor forma de conseguirlo? ¡Moviéndote en bicicleta!”

Rumbo a Asia

Una buena premisa que, en tiempos de crisis, no bastaba para sacar adelante el proyecto. Manuel J. García recorrió productoras, se reunió con Cannondale (Speedy, la protagonista, es de esa marca) y convenció al valenciano Ximo López para embarcarse en esta aventura. “Desde el primer momento me pareció muy interesante”, explica el productor, “y más cuando en 2014 se firmó un convenio bilateral para coproducir películas entre España y China. Allí aman las bicicletas, por lo que les presentamos *Bikes* y cerramos pronto un acuerdo”.

Aunque modesta (su presupuesto es de 5,5 millones de euros, muy lejos de, por ejemplo, los 155 millones que costó *Cars 3*), *Bikes* ha hecho historia: es la primera coproducción cinematográfica oficial entre España y China. Un hito que, por ejemplo, permitirá que a las 200 ó 300 salas españolas se le sumen unas 5.000 chinas, pero que no asegura el favor del público. “Hemos hecho test entre niños”, cuenta el director, “y el que esté protagonizada por bicicletas la hace atractiva. Decían que es como *Cars* pero con bicis, y les encanta ver hablando a máquinas tan familiares”.

¿Servirá, además, para animarles a moverse en bici? “Eso depende más de cómo sea su ciudad”, responde Manuel J. García. “En Valencia, Barcelona, Sevilla o donde yo vivo, Castellón, hay buena infraestructura, y ya se ven familias enteras moviéndose en bicicleta porque es un medio de transporte muy rápido y, encima, haces ejercicio. En lugares como Madrid costará más, pero creo que la bici se impondrá en muchas ciudades. Desde luego, no está mal empezar a inculcárselo a los más pequeños”.

SIN MANIFESTACIONES

Además de suponer ventas, coproducir con China exige muchos cambios a la hora de trabajar. No fue fácil”, explica el productor, Ximo López, “porque el gobierno chino influye mucho en los contenidos. Pese a tratarse de una película de animación tardamos un año y medio en que nos autorizaran el guión”, explica, “y hasta nos prohibieron una secuencia donde los protagonistas se manifestaban frente al Ayuntamiento en contra de los motores de gasolina... ¡Decían que, si querían manifestarse, tenían que hacerlo en un bosque!”

A tres bandas

Los nuevos tiempos y la globalización han traído una forma muy distinta de producir películas. Algo que se refleja en *Bikes*, proyecto nacido en Valencia al que se sumó en 2016 capital chino y que también cuenta con financiación argentina. “El desarrollo, modelado y creación de la animación fue en Valencia”, cuenta el productor, Ximo López, “pero la parte mecánica se hizo en Argentina, donde entró con capital Aleph Media”. En total, unas 150 personas han trabajado en la película, entre ellas Carlos Latre, Anabel Alonso o Pedro Delgado, que prestaron sus voces a algunos de los protagonistas.

[AL CIELO]

Los creadores del Cyclisk, el imponente obelisco construido en Santa Rosa (California) con más de 300 bicicletas, nos explican los secretos de la que debe ser la escultura ciclista más alta del mundo.

Rafa Vidiella

No, no puede decirse que Santa Rosa, en el condado de Sonoma, sea idílica para un ciclista urbano. Casi podríamos afirmar lo contrario: los atascos allí son el pan nuestro de cada día (la 101, la carretera que atraviesa la ciudad como un cuchillo, está siempre colapsada), camiones y monstruosos todoterreno vomitan sin parar su humo y es más fácil cruzarse con una estatua de Snoopy (su creador, Charles M. Schulz, vivió aquí hasta su muerte en 2000) que con un pelotón de ‘commuters’. Y, sin embargo, ahí está. En el cruce de las avenidas Santa Rosa y Barham. Paradójicamente rodeado por concesionarios Kia y Nissan, el lavacoches Splash Express y la tienda de repuestos de automóvil NAPA Auto Parts. Elevándose hasta los 20 metros de altura el Cyclisk es, probablemente, el monumento ciclista más alto e imponente del mundo.

Enorme y algo ridículo, el Cyclisk se alza imponente entre dos avenidas y rodeado de empresas relacionadas con el automóvil

340 bicicletas (y un triciclo)

Cyclisk, el enorme obelisco alzado por los artistas californianos Mark Grieve e Ilana Spector, acoge en sus intestinos 340 viejas bicicletas y un triciclo. Su historia es curiosa: cuando Nissan decidió construir en Santa Rosa un nuevo concesionario, tuvo que pagar al Ayuntamiento el 1% del coste de la construcción para erigir una obra de arte callejera por una ley de 2006. La partida de 37.000 dólares fue aprobada, y los artistas interesados fueron convocados para desarrollar un proyecto.

“Decidimos presentarnos y, al conocer la zona, algo nos recordó al Circo Máximo de Roma”, recuerdan nueve años después Grieve y Spector. “Tuvimos la sensación de que la ciudad necesitaba algo muy grande y ridículo, y nuestra respuesta fue erigir un obelisco ciclista. ¿Que por qué nos eligieron? ¡Todavía nos lo preguntamos a diario!”, responden entre carcajadas. Si ya debió resultar difícil convencer a las autoridades, más complicado fue poner en marcha el proyecto: los artistas tuvieron que encontrar un lugar donde limpiar y soldar cientos de bicicletas facilitadas por asociaciones y particulares, para después transportar la gigantesca columna, de más de 4 toneladas y media, sin pasarse ni un centavo del presupuesto asignado. “Si empezamos a trabajar con bicicletas desechadas fue, precisamente, porque era barato”, aseguran Grieve y Spector. “Un artista debe ser capaz de trabajar con cualquier material, sea pintura, arcilla o chatarra, y Cyclisk fue un acto de resistencia. No era sólo reunir objetos diferentes transformándolos en uno: los obeliscos aspiran a permanecer en el tiempo, mientras que las bicicletas abandonadas reflejan una existencia temporal. Creímos que esa combinación generaría contraste e ironía”. “El Cyclisk es una mirada moderna a un formato muy antiguo”, añade Grieve. “Construirlo destrozó nuestras manos, nos obligó a respirar gases tóxicos y nos dolían los oídos con el ruido. Recuerdo haber llorado esa época. Ahora, cuando pienso en él, me hace reír, así que creo que es un éxito”.



Evocar emociones

A una primera cita. A excursiones de fin de semana. Al trabajo, a la panadería, a pasear con los amigos. Cada una de las 340 bicicletas que constituyen Cyclisk es, a su vez, una novela llena de experiencias, una máquina de generar historias. “Es cierto”, comenta Ilana, “cada bici tenía un dueño, se ajustaba a un cuerpo y emprendía viajes. Nunca sabremos a dónde, pero podemos evocar esas emociones usando como medio esas bicicletas”. Grieve, en cambio, es menos poético: “Este trabajo me marcó: desde entonces, cada vez que veo una bicicleta pienso en el tiempo que me costaría romperla y fundirla con otra”.

La conexión de esta pareja de artistas con el ciclismo no se limita a Cyclisk: sus esculturas *Wheel Arch*, *Figurative Composition*, *Bike Arch* o *Suspended Wheel Composition* también recurren a partes de bicis, y en estos momentos ultiman otro obelisco más pequeño para la Universidad de California en Davis, una de las ciudades más ciclistas de EE UU. También, por supuesto, ellos suelen animarse a pedalear: “Lo haríamos más a menudo”, reconocen, “pero vivimos en lo alto de una montaña. Los primeros ocho kilómetros de bajada son muy agradables, pero pensar que todo el camino de vuelta será cuesta arriba es bastante desalentador. Pese a todo, tratamos de conseguirlo con dos viejas bicis de montaña restauradas por Edward France, un amigo al frente del Bici Centro de Santa Barbara”. 🐣

DIRT OUT



Lubricante cera



Sellante



Desengrasante



Aceite horquillas



[TOCA VIVIR]

Después de tres años, la lucha de Anna González ha concluido. Gracias a su campaña #PorUnaLeyJusta los ciclistas pueden rodar más seguros: repasamos el proceso y el camino hasta lograr su objetivo.

Dani Cabezas

El 20 de febrero fue especial: el Pleno del Senado, con 222 votos a favor y 14 en contra, aprobó la reforma del Código Penal que endurecía las penas a los conductores que causen accidentes con muertos o heridos e incorporaba la figura del delito del abandono del lugar del accidente. Una modificación que afecta a dos artículos, el 142 y el 195, cuya redacción incurría, a ojos de los ciclistas, en una grave injusticia. Ese miércoles concluía también la batalla personal de Anna González, quien puso rostro a la demanda y enarboló durante tres años la petición #PorunaLeyjusta, etiqueta que reunió el apoyo de 326.000 personas, entre ellas Alberto Contador o Alejandro Valverde.

Del duelo a la acción

Todos entendieron que lo que le ocurrió a Anna podría pasarle a cualquiera. Cuando su marido, Óscar, fue mortalmente atropellado por un camión en 2013, el conductor se dio a la fuga. Tras ser detenido por la Guardia Civil quedó libre, siendo condenado a dos años de cárcel (nunca pisará la prisión) y a la retirada del carnet por el mismo periodo. Pero el duelo no la detuvo: la injusticia llevó a Anna a iniciar una recogida de firmas que se convirtió en viral. El eco mediático la llevaron a reunirse con ministros de Justicia o con Pedro Sánchez, antes de ser Presidente del Gobierno. Conseguido su objetivo, ha declinado participar en este reportaje: como tantas otras veces atendió a nuestra llamada, pero fue sincera: es hora de pasar página y mirar adelante. “Toca vivir”, nos dijo textualmente.

“Está agotada”, cuenta Alfonso Triviño, Secretario general de la Asociación de ciclistas profesionales. “Tras conseguirlo ha venido el bajón y quiere dejar esto atrás. Pero su claridad de ideas, empuje y compromiso son tales que no podemos prescindir de ella. Es una luchadora nata, que sacó fuerzas hasta en los momentos más duros. Nos hemos visto en callejones sin salida, pero el apoyo de la comunidad ciclista y el eco mediático nos dieron fuerzas”.

Michel Madoz es parte de ese éxito mediático y responsable de que la campaña se convirtiera en viral. “Vi a Anna en televisión en enero de 2016”, recuerda, “y la contacté para aconsejarle sobre cómo enfocar la campaña. Me acabó proponiendo que la llevara yo”. La clave, en su opinión, fue “sensibilizar y buscar cómplices que hicieran de altavoz, manteniendo una línea de dignidad y huyendo del morbo”. En su opinión, la historia de Anna caló porque “podría ser la de cualquiera”, algo que subrayaron al año y medio de batalla. “Se había creado una confrontación entre conductores y ciclistas”, cuenta Madoz, “por lo que hicimos hincapié en que lo que le pasó a Anna le podía pasar a un peatón, motorista u otro conductor. Decidimos añadir el hashtag #vadepersonas, y cambiar el concepto”.

Una odisea

Según el abogado de Anna, Francisco Parres, “lo vivido ha sido una odisea. Pero ha valido la pena: Anna me ha convertido en activista, porque ella no buscaba venganza sino que nadie vuelva a vivir lo que ella ha pasado. Muchos políticos no tenían la menor idea de cómo afectaban las leyes a casos como este, pero hemos tenido la suerte de que otros, como Irene Ribera (Ciudadanos) o Pablo Bellido (PSOE), nos ayudaron a difundirlo”.

Con la recién aprobada reforma del Código Penal, ¿qué hubiera pasado con el autor de la muerte de Óscar? “Habría sido condenado por huir del lugar de los hechos y homicidio imprudente. Con total seguridad, habría ido a la cárcel”, opina Parres. “Esta no es exactamente la ley que pedíamos, pero se parece bastante”, concluye Triviño. ♡



www.romet.es



[COMO LOCOS]

Vinieron de Cartagena y fueron los pioneros del tecno-pop en España. No sólo eso: como los alemanes Kraftwerk, estuvieron estrechamente vinculados a la bicicleta. Hablamos de Azul y Negro, con quienes recordamos su legado musical y ciclista.

Dani Cabezas

Aunque de forma vaga y nubladas por la lejanía del tiempo, cualquier nacido antes de 1980 recordará *Me estoy volviendo loco* o *No tengo tiempo*. Canciones simples, pero tan pegadizas e imborrables como un tatuaje. Si además uno es aficionado al ciclismo ese recuerdo conlleva, seguro, tardes frente al televisor, nombres históricos como Ángel Arroyo o Marino Lejarreta y los colores del Kelme, Reynolds o Teka.

Corría 1982. Bandas como New Order, The Cure o Depeche Mode seducían a miles de jóvenes del Reino Unido. Parecía improbable que un dúo original de Cartagena, afincado en Madrid, aspirara a algo parecido, pero así era: plagado de sintetizadores, secuenciadores y vocoders, moderno a rabiar y pionero en estas latitudes, el sonido Azul y Negro empezaba a balbucear. Un grupo imprevisible, rodeado por un halo de

visionario. No en vano, ellos fueron los primeros en hacer una grabación digital en España, en 1983, y publicarla en CD, cuando nadie sabía a qué respondían aquellas dos letras.

Carlos García-Vaso, fundador y mitad de Azul y Negro, recuerda esos años con nostalgia en su casa de Madrid. “Me movía en el rock y había grabado guitarras para el primer disco de Mecano. En una grabación con Luis Cobos, Julián Ruiz me habló de la música electrónica.... ¿Tienes idea de la movida?, me preguntó. ¡El mundo de la tecnología y los sintetizadores viene fuerte!” Aunque de mente muy abierta, García-Vaso no estaba “muy puesto” en ese tipo de música. “Pero Ruiz me empezó a poner música que no se había editado aquí, trabajé en varias maquetas y empecé a potenciar más mi parte electrónica”. Fue entonces cuando contactó con Joaquín Montoya, pianista a quien conocía de Cartagena, y grabaron en un cassette un par de temas: *No controlo nada* y *La Torre de Madrid*. “A Julián le gustaron mucho”, explica, “y Fonogram nos propuso grabar nuestro primer disco, *La edad de los colores*, que salió en 1981”.

El éxito inesperado

Pero si Azul y Negro es ahora un grupo de culto es por lo que sucedió después. Cuando el disco llevaba dos meses en la calle, con una repercusión modesta, la compañía se enteró de que Televisión Española convocaba un concurso público para seleccionar la canción de un grupo español como banda sonora de *La Vuelta* de 1982. Y así se fraguó el primer éxito incontestable de Azul y Negro: *Me estoy volviendo loco*. “Fue la primera y única vez que se ha compuesto un tema específico para la Vuelta”, recuerda Carlos. “Empezando por el ritmo frenético de la canción, que emulaba la cadencia del pedaleo, a los resoplidos posteriores, todo estaba pensado para ella. En un principio, incluso, no tenía letra: fue Julián Ruiz quien, en el estudio, propuso añadir una frase con gancho”.

El éxito fue tan rotundo como inesperado, hasta el punto de que pilló con el pie cambiado a la banda y hasta a la compañía. “La gente se volvió loca”, ríe Carlos en alusión al título del hit, “todo el mundo iba a las tiendas por la canción esa de los ciclistas”. El problema era que la canción no formaba parte de ningún disco, por lo que Fonogram decidió retirar *La edad de los colores* y relanzarlo con *Me estoy volviendo loco* como primer tema. “En esos dos meses”, lamenta Carlos, “desapareció parte del interés. Por eso *La edad de los colores* no llegó a ser Disco de Oro”.

Pero la experiencia es un grado y, al año siguiente y visto el impacto de la edición anterior, la Vuelta volvió a contar con Azul y Negro para crear la sintonía de la ronda de 1983: *No tengo tiempo/Con los dedos de una mano*. El tema, por supuesto, era el principal reclamo de un nuevo disco, *Digital*, que arrasó haciéndose con el ansiado Disco de Oro. Paradójica-

Azul y Negro se presentó a un concurso de RTVE para musicalizar La Vuelta: así se fraguó ‘Me estoy volviendo loco’



“Kraftwerk se enteró de lo que pasaba en España y copiaron la estrategia”, asegura la mitad de Azul y Negro

mente, ese mismo año los alemanes Kraftwerk hicieron algo similar con su single *Tour de France*, y García-Vaso no duda de que la inspiración vino de lo sucedido en España. “Recibieron la noticia de lo que estaba pasando aquí”, afirma, “y decidieron copiar la estrategia”.

“¿Que si teníamos relación con el mundo de la bicicleta? ¡Ninguna!”, reconoce el músico entre risas. “Eso sí, desde entonces nos convertimos en grandes aficionados y no nos perdimos ninguna edición de la Vuelta. Al fin y al cabo, nuestro tema se había convertido en el gran himno del ciclismo en España”, recuerda con orgullo. A sabiendas de ello, la Vuelta volvió a llamar a Azul y Negro para, diez años después, volver a pedirles un tema para la carrera: sería en 1993, con *Two pa’ka*.

Sintonías ‘quedonas’

La popularidad del dúo no se limitó a España. Otra de sus obras, *The Night*, fue durante años la sintonía de uno de los más populares telediaris de Argentina. La canción sonó en las pistas de baile de discotecas de todo el mundo, desde Londres al neoyorquino Studio 54, y fue el tema español más radiado en el mundo durante los años 1984 y 1985. “A finales de los 70 y principios de los 80 había dos movimientos en el género”, reflexiona Julio Ruiz, director del veterano programa de Radio 3 *Disco Grande*. “Por un lado estaba la parte amateur, con Aviador Dro siguiendo los dictados de lo que propuso en su día Devo. Por el otro estaba la parte más profesional y avanzada en la música electrónica, con Azul y Negro como uno de sus principales representantes”. Ruiz destaca sus “sintonías quedonas”, como la de *Me estoy volviendo loco*, pero no escatima elogios hacia otras menos conocidas como *La Torre de Madrid* o *No controlo nada*. “Por ahí fuera había grupos como The Human league o Heaven 17”, explica. “Aquí teníamos a Azul y Negro”.



delante
mola más

WeeRide

www.weeridespain.com



ACCESORIOS INFANTILES PARA BICI



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



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



foto: Bruce Turner

DONDE HABITAN LOS SUEÑOS

Recorremos algunos de los museos ciclistas más emblemáticos y hablamos con coleccionistas de bicis: historia viva de, quizá, la máquina más hermosa jamás creada.

Dani Cabezas

Cuenta la leyenda que, perseguido por los bandidos, el Conde de Ghisallo invocó desesperadamente la protección de la Virgen María, a quien prometió construir una iglesia en su honor en la cima de la colina donde buscó refugio en caso de que se salvara. Lo hizo y, en aquel pintoresco rincón de la región italiana de Lombardía, se erige hoy la iglesia de la Madonna del Ghisallo.

Ha pasado mucho tiempo desde la construcción de la iglesia, que data del siglo XI. Pero, inspirados por aquella vieja leyenda, los ciclistas que a principios del XX llegaban al santuario tras una dura ascensión también se acostumbraron a pedir protección a la Virgen. Fue así como el lugar acabó siendo un centro de peregrinación ciclista, donde reposan viejas monturas sobre las que cabalaron Fausto Coppi, Gianni Motta o Eddy Merckx. Fue allí también, en 1949, donde el Papa Pío XII le dio a la Madonna del Ghisallo el título de Patrona del Ciclismo.

Amor a la bicicleta

“El museo fue creado en 2006 por Fiorenzo Magni”, explica a Ciclosfera Luciana Rota, responsable de comunicación del lugar, “y exhibe fundamentalmente maillots y bicicletas de campeones de todos los tiempos”. Todo un hito turístico junto al que han florecido variopintos negocios: “Hay visitas guiadas todos los días, rutas de montaña, carretera y e-bikes o talleres de mecánica”, enumera Rota. “Es uno de los museos ciclistas más visitados, y en él todo está impregnado de amor por la bicicleta”.

El templo es un ejemplo paradigmático de la devoción, casi religiosa, que genera la bicicleta, pero apenas es uno más de los museos ciclistas del mundo. Desde su invención a cargo del barón alemán Karl Von Drais en 1817, y las posteriores mejoras que introdujeron



Innumerables modelos de bicicletas han cambiado la forma de moverse de millones de personas, protagonizado competiciones épicas y, en resumen, hecho soñar a ciclistas de varias generaciones

ingenieros como Kirkpatrick Macmillan, Thomas McCall, Pierre Michaux o John Boyd Dunlop, innumerables modelos de bicicletas han cambiado la forma de moverse de millones de personas, protagonizando competiciones épicas y, en resumen, hecho soñar a ciclistas de varias generaciones. Algunas de esas máquinas todavía relucen en lugares como el Cykel Museum de Aalestrum (Dinamarca), el Bicycle Museum of America de New Bremen (Ohio, EEUU), el Cycle Center de Osaka (Japón) o, uno de los más curiosos, el dedicado a bicicletas extrañas en Golab (Polonia).

Objeto universal

Las puertas del Bicycle Museum of America se abrieron en 1997, cuando gran parte de la colección de bicicletas de la familia Schwinn fue adquirida en una subasta y transportada a New Bremen. Según su coordinadora, Micayla Gray, hablamos “del museo ciclista más completo de Estados Unidos, con unas 800 bicicletas que recorren más de 200 años de historia”. Recorrer sus pasillos implica cruzarse con accesorios, medallas, premios y un considerable archivo, que atrae a más de 6.000 visitantes al año. “Todos ellos encuentran algo muy especial”, dice Gray, “porque además de ver la evolución histórica de la bicicleta pueden rastrear su impacto cultural y social”. En su opinión, la bicicleta es un objeto especialmente hermoso por su carácter universal. “Cada visitante tiene una conexión íntima y especial con la bici”, explica esta sonriente mujer, “pero a la vez le une la misma pasión y curiosidad que a cualquier otro aficionado”.

Aunque coqueto y muy agradable, el Bicycle Museum of America no puede competir en popularidad con Velorama, el único proyecto de este tipo en Holanda y probablemente el museo ciclista más famoso del planeta. Imán turístico de primer nivel y una de las principales fuentes económicas de Nimega, al este del país, Velorama es un encantador edifi-

El único portaequipajes con candado del mundo.



Seguridad y resistencia son nuestro lema.



Lleva incorporado un candado muy resistente en forma de U, hecho tanto para bicicletas como para autos.



Tiene la posibilidad de llevar dos alforjas antirrobo a tres niveles con una carga máxima de 35 kg.



Adaptable a bicicletas de carretera, montaña y ciudad. Así como a los diferentes tipos de rueda existentes.



Podrá personalizar cualquiera de los tres modelos a su gusto, tanto en el color base como con los diferentes adhesivos disponibles.



NUESTROS MODELOS



Gastos de envío ¡GRATIS!
Código: CICLOSFERA2019

Modelo visualizado: Codex-U Urban



Una historia 'Eroica'

Uno de los rostros más reconocibles del ciclismo clásico, el de Luciano Berruti, dejó de sonreír en 2017. Berruti, imagen de la célebre L'Eroica, moría víctima de un infarto mientras disfrutaba de su gran pasión: montar en bici. "Pedaleó con tanta fuerza que ascendió hasta el cielo", decía en un comunicado el Museo della Bicicletta de Cosseria, el templo ciclista que él mismo creó en su localidad natal. Un lugar donde, además de los más de 300 maillots y bicicletas de campeones legendarios sigue habitando el inmortal espíritu de un apasionado por los pedales.

cio que, desde los años 80, acoge la colección particular de Gerjan Moed. Con el paso del tiempo el número de bicis y triciclos fue creciendo y ahora supera las 250 unidades, todos ellos modelos selectos.

El responsable de la tienda barcelonesa El Ciclo, Ramiro Sobral, es uno más de los visitantes de ese lugar. "Los dueños, una encantadora pareja de ancianos, me enseñaron personalmente la colección", asegura este enamorado de las bicicletas clásicas que, además, es todo un artista de la restauración. "Creo que es el museo de bicicletas más increíble que existe", asegura contundente, "no hay ninguno como él". ¿Por qué? "Por ejemplo", explica, "por su colección de más de 50 velocípedos. Están en un salón de la tercera planta que reúne infinidad de piezas únicas... ¡Cualquier amante del ciclismo debería darse una vuelta por ahí!"

Perder la cuenta

Es probable que no haga falta ir tan lejos: la colección privada de Agustín de Mingo en Cifuentes (Guadalajara) es una de las más completas de España. Su padre le inculcó la afición a "todo tipo de cacharros con ruedas", recuerda, y desde hace una década se dedica a recuperar antiguas monturas. "Tengo de todo", asegura De Mingo, "tanto que he perdido la cuenta. Aquí hay bicis desde los años veinte a la actualidad, pero sólo si se han conservado intactas. Si una bicicleta está repintada, no la compro. Así que hay mucho óxido, pero lo que para algunos es un hierro viejo para mí son pedazos de historia".

Pese a su aspecto, todas las máquinas de De Mingo están listas para rodar, incluso la BSA Path Racer de 1914 que él considera su tesoro más preciado. "En países como Francia", lamenta, "son más respetuosos con las clásicas, pero aquí se modifica todo". Aunque considera que en los últimos años ha crecido el interés por el coleccionismo, sigue considerándolo relativamente barato "porque cuenta más la pasión que el dinero". Una pasión que, por ejemplo, también le sobra a Santiago Revuelta, el exciclista que conserva en San Román de la Llanilla, Santander, más de 300 bicicletas y unos 600 maillots. Una prestigiosa colección que muestra en una nave de 600 metros que, pese a no estar oficialmente abiertos al público, ya han visitado más de 5.000 personas. "Ingleses, franceses... Los que la ven se quedan maravillados", asegura, "y algunos dicen que es el mejor museo ciclista que han visto. No lo sé, porque no lo pretendo: todo lo he hecho desde el cariño. Incluso me han ofrecido dinero para ayudarme a conservar la colección, pero no lo acepto: ya me siento pagado con la satisfacción de los que vienen a visitarla".



▶ Imagina que
el ciclismo
cambia el
mundo.
Let's move.

Sinus

WINORA.COM



foto: Kim

Conservar la memoria

Ajenas al paso del tiempo, las bicicletas que ocupan la planta superior de Ciclos Otero, tienda madrileña fundada en 1927, constituyen un auténtico museo en el que recorrer la historia de una de las marcas más laureadas del ciclismo español. “La colección se vio gravemente dañada en los noventa por un atentado y un posterior incendio”, cuenta Rodrigo Otero, nieto del legendario constructor Enrique Otero, “pero seguimos teniendo un tesoro. El museo no sólo ha crecido hasta invadir nuestro local: también se ha adueñado de nuestro trabajo, que ahora se enfoca a la conservación”.

Otero tiene un sueño: la creación de un Museo Nacional de la Bicicleta que se erigiera como “un centro de referencia único donde recuperar la historia, exponiendo de forma permanente piezas emblemáticas y reuniendo aquellas colecciones particulares que tanto cuesta mantener”. Está claro: sólo si el pasado se conserva, recuerda y venera será posible construir un futuro brillante y esperanzador. ♡

El mundo *es* nuestro

España, Europa o el Mundo: Bike Spain Tours ofrece los mejores viajes para que tú sólo tengas que preocuparte de pedalear... y disfrutar.

A la hora de planificar un viaje es bueno confiar en los mejores, y con sus más de 16 años de experiencia la empresa española Bike Spain Tours es todo un referente. Sus viajes de cicloturismo por Europa y el mundo han sido pensados hasta el más mínimo detalle, para que el viajero sólo se tenga que centrar en lo mejor de viajar: acumular experiencias inolvidables.

“Tenemos muchos clientes que vienen por primera vez”, cuenta Pablo Muñoz, responsable de la empresa, “pero también abundan los que repiten. A todos ellos les une un mismo objetivo: saber que todo está organizado. El viaje, el traslado del equipaje, la reserva de los hoteles... Todo”.

Entre la variada oferta de Bike Spain Tours destacan los destinos europeos: Austria, Francia, Alemania, Holanda, Croacia... “Son países muy consolidados en todo lo que respecta al cicloturismo”, explica Muñoz. “En ellos trabajamos con más de 20 operadores, con el propósito de ofrecer lo mejor. Alojamientos con encanto, las rutas más selectas y perfectamente señalizadas y, por último, bicicletas de alta gama de primeras marcas”. Castillos y lagos de Holanda, parques nacionales y playas de Croacia, las islas griegas... Todo, con un precio imbatible.

Más allá de Europa, la oferta de Bike Spain Tours es amplia. “Tenemos destinos más novedosos, como Vietnam, Costa Rica, Cuba o Marruecos. Pero no sólo organizamos los viajes que tenemos en nuestra web... A menudo nos piden destinos concretos y, dada nuestra experiencia y contactos con operadores de todo el mundo, somos capaces de ofrecer cualquier cosa que el cliente pueda demandar” •



EN LA CARRETERA

Ciclismo de competición y cicloturismo pueden ir de la mano: Bike Spain Tours también ofrece rutas inspiradas en las grandes pruebas. Así, por ejemplo, en julio podemos emular las grandes gestas del Tour con un viaje que, durante algo más de una semana, nos invita a pedalear por algunos de los grandes escenarios de la Grande Boucle. Lo mismo pasa con la París-Roubaix, el Tour de Flandes o, claro, la Vuelta a España: experiencias únicas para las que Bike Spain Tours ofrece bicis de carretera de aluminio o carbono.

Bike Spain
TOURS

ESCAPARATE

Para muchos, la primavera y el buen tiempo son una excusa perfecta para renovar la bici. Aquí tienes siete opciones para hacerlo... o simplemente para deleitarte imaginando cómo sería tu vida sobre ellas.

529€



- **Bickerton Junction 1507 Country British Racing Green.** Bickerton es sinónimo de clase. Con un inconfundible estilo 'british', este nuevo modelo cuenta con rueda de 20 pulgadas, siete velocidades y un peso de sólo 13,2 kilos. Su tamaño plegada es 40 x 80 x 72 cm, y su tiempo de plegado de apenas diez segundos. www.vicsports.es

549€



- **Liv Rove.** Liv, la marca especializada en bicicletas para mujeres propiedad de Giant, cuenta con un espectacular catálogo en todas las modalidades. El modelo Rove 3 DD Disc de 2019 es una gran opción para la aventura, ya sea por caminos o por la jungla de asfalto, y está pensada para las ciclistas principiantes que buscan una bici preparada para todo. www.liv-cycling.com

749€



- **Winora Aruba.** A menudo, las bicicletas más sencillas son las que destilan más encanto. En el caso de la Aruba de Winora, esa sencillez no está reñida con la máxima calidad y eficiencia. Al contrario: hablamos de una bicicleta urbana completa y competitiva como pocas. Su cuadro de aluminio 6061 hidroformado, su cambio Shimano Nexus de 8 velocidades y, ante todo, su inconfundible estética, hacen de ella una apuesta segura. www.winora.com

• **Canyon Commuter 8.0.** Ir a trabajar cada mañana no tiene por qué ser un suplicio. De hecho, puede convertirse en uno de los mejores momentos del día. Especialmente si lo haces en una bicicleta como la Commuter 8.0 de Canyon. Una máquina diseñada para sobrevolar el tráfico urbano con una sonrisa de satisfacción en la cara. Cambio de buje interno de 11 velocidades Shimano Alfine, luces integradas, portabultos, sillín y tija con sistema antirrobo Hexlox... La bici urbana perfecta era esto.
www.canyon.com



2.399€

• **Romet Vintage 28 M.** Cuando hablamos de bicicletas, el espíritu clásico siempre es una apuesta segura. Porque además de ser cómoda y útil, para qué negarlo: a todos nos encanta una montura bonita. Esta Romet con ruedas de 28 pulgadas tiene todo lo necesario para moverse con comodidad y estilo por la ciudad.
www.romet.es



275€

• **Giant Contend 3.** Una bicicleta de carretera polivalente como pocas. Suave, rápida y divertida, la Contend ha sido diseñada y desarrollada para los ciclistas más ambiciosos, aquellos que buscan mejorar su experiencia en la carretera. Su tecnología de aluminio ALUXX y su estudiada geometría, con una postura de conducción elevada, ofrecen todo lo necesario para rendir al máximo nivel.
www.giant-bicycles.com



699€

• **Tern Eclipse P20.** Una bicicleta de ruta de alto rendimiento que se pliega en un abrir y cerrar de ojos. Con ruedas de 26 pulgadas, una geometría optimizada, un elegante acabado negro, frenos de disco, potencia ajustable, cubiertas con protección especial para reducir el riesgo de pinchazos y novedosos detalles de diseño, está diseñada para la velocidad... y el disfrute.
www.ternbicycles.com



1.629€

ESCAPARATE

ELÉCTRIC

Una vez más, te traemos siete bicicletas eléctricas de ensueño. Siete máquinas para hacerte la vida más fácil y conquistar el mundo a golpe de pedaleo asistido.

Desde 1.449 a 1.629€ 



- **Legend Siena.** Diseñada pensando especialmente en aquellos ciclistas que buscan la comodidad de una plegable pero consideran demasiado pequeñas unas ruedas de 20". ¡Mejor unas de 24"! La Siena aporta toda la comodidad de una bicicleta de paseo de estilo vintage, con la versatilidad de un plegado intuitivo y una tecnología de vanguardia. Y todo, a un precio más que razonable.

www.legendebikes.com

4.389€ 



- **Riese & Muller Multicharger GX touring.** Una auténtica todoterreno para el cicloturismo... o el transporte urbano del día a día. Así es la Multicharger de Riese & Müller. Una máquina imponente capaz de ofrecer el máximo placer de conducción gracias a su motor Bosch Performance CX, sus neumáticos Schwalbe Smart Sam con agarre optimizado y su eficiente cambio Shimano Deore XT de 11 velocidades. ¡Ponla a prueba!

www.r-m.de

2.799€ 



- **Winora Sinus i10.** Una geometría sencillamente inconfundible y un confort al alcance de muy pocas eléctricas hacen de este modelo de Winora una apuesta segura. Si a ello se le añade su motor Bosch Performance Cruise de 250W, el cambio Shimano SLX M670 de 10 velocidades y sus frenos de disco, el resultado es sencillamente espectacular. La Winora Sinus i10 está disponible en dos colores llenos de personalidad: rojo piamonte y gris mate.

www.winora.com

- **Specialized Turbo Vado 2019.** A estas alturas, poco se puede decir de cada nuevo modelo de Turbo Vado que Specialized lanza al mercado. Una de las reinas del sector, pensada para no dejar indiferente a nadie gracias a su elegante diseño y sus prestaciones. Su motor, completamente integrado, proporciona una potencia de 250 vatios para moverse con el esfuerzo que quieras. Su pantalla LCD permite monitorizar todos los datos del recorrido en tiempo real, y se conecta a la aplicación Mission Control a través de Bluetooth para un control total.

www.specialized.com

2.799€



- **Littium Kaos Ibiza 2019.** La Ibiza de Littium Kaos se ha convertido en una de las bicicletas eléctricas plegables de referencia del mercado. Y es por algo. Ahora, la marca bilbaína ha puesto todo el empeño en mejorar un modelo que ya era de por sí difícilmente mejorable: nuevos acabados, nueva pantalla LCD más pequeña y moderna, nueva batería con la posibilidad de incorporar una de 14 amperios -lo que se traduce en un 40% más de capacidad- y el mismo precio de siempre. ¿Qué más se puede pedir?

www.littiumbykaos.com

1.590€



- **Flebi Supra 2.0.** Plegable, eléctrica... y poderosa. La Flebi 2-0 se pliega en un suspiro y se puede arrastrar cómodamente como si de un carrito se tratara. Su batería extraíble Samsung de 11.6 Ah proporciona una autonomía envidiable. Y sus cambios Shimano Nexus de 3 velocidades, unidos a su eficiente asistencia al pedaleo, harán que recorrer con ella las calles de tu ciudad sea un auténtico placer. Y todo, a un precio prácticamente sin competencia.

www.flebi.com

1.249€



- **Giant Ease E+ 2.** Una bicicleta de paseo para pedalear en la posición más cómoda que existe: completamente erguido para así poder tener controlado todo lo que ocurre a tu alrededor. Su motor central Giant SyncDrive es suave, potente y uno de los más silenciosos del mercado. Su batería Giant EnergyPak 300 litio-ion y el cambio Shimano 8-velocidades terminan de redondear un conjunto impecable con un precio más que ajustado.

www.giant-bicycles.com

1.399€





GRACIAS A LA NANOTECNOLOGÍA, HEMOS DESARROLLADO UNA FÓRMULA DE DETERGENTES Y DESENGRASANTES PATENTADOS PARA EL USO Y CUIDADO DE TU E-BIKE.

“La nanotecnología comprende el estudio, diseño, creación, síntesis, manipulación y aplicación de materiales, aparatos y sistemas funcionales a través del control de la materia a nanoescala, y la explotación de sus fenómenos y propiedades. Cuando se manipula la materia a escala tan minúscula, presenta fenómenos y propiedades totalmente nuevas. Por lo tanto, los científicos utilizan la nanotecnología para crear materiales, aparatos y sistemas novedosos y poco costosos con propiedades únicas.”

EXTREME LUBRICATION

Este aceite reduce la fricción y el desgaste de la transmisión un 90% más que el resto de marcas del mercado.

FULL PROTECTION

Este aceite en spray crea una película protectora que repele la humedad después de los lavados, protegiendo las conexiones de cables e imanes, además de lubricar y reducir la fricción entre metales.

Evita posibles problemas de funcionamiento eléctrico de tu e-bike en cualquier tipo de condición meteorológica: sol, lluvia, nieve, barro y arena.

Reduce el desgaste ocasionado en: desviado y cambio, pivotes de frenos, muelles de pedales, barras de la horquilla y amortiguadores, tijas y potencia...

/01 /02



EXTREME DEGREASER

Desengrasante concentrado para suciedad extrema.

- Libre de disolventes clorados.
- Ideal para la eliminación de restos de aceites y grasas en piñones, platos...
- Apto para todo tipo de materiales, aluminio, carbono...
- No daña pinturas.
- No daña componentes eléctricos.
- No daña los frenos de disco.

TOTAL CLEANER

Limpiador profesional con excelentes propiedades detergentes y desengrasantes. Eficaz contra todo tipo de suciedad, grasa, aceites, polvo, barro, arena...

- Compatible con todo tipo de materiales.
- No daña conexiones eléctricas, no ataca ni barnices ni pinturas.
- No contiene disolventes ni productos ácidos.
- Apto para el uso de vehículos y componentes eléctricos.

/03 /04



UN MUNDO MEJOR

La bicicleta es una poderosa herramienta para construir un planeta más limpio y sostenible. Pero, también, es un inmejorable vehículo de solidaridad y justicia: hablamos con personas y asociaciones que trabajan poniendo los pedales en el centro de su labor.

Dani Cabezas

Aquel fue un día especial en el senegalés pueblo de Palmarín, a 135 kilómetros de la capital, Dakar. Algo iba a cambiar para siempre: sus 850 niños y niñas recibían la primera remesa de bicicletas procedentes de la ONG Bicicletas sin Fronteras, recogidas en España para viajar hasta el país africano. Suponían mucho más que un simple regalo: con ellas podrían recorrer con facilidad los cinco o diez kilómetros que separan sus hogares del colegio, reduciendo así el absentismo escolar y, al llegar antes y más descansados, aumentando también su rendimiento.

La experiencia de Palmarín es extensible a muchas otras partes del mundo: la bicicleta puede cambiar radicalmente la vida de las personas más desfavorecidas. Y es que, por algún motivo, a menudo ambas palabras, bicicletas y solidaridad, van de la mano.

Herramienta vital

“Para nosotros, una bici es una herramienta que conduce a una vida mejor”, explica Romà Boule, creador de Bicicletas sin Fronteras. Fundada en 2012 en Alt Empordà, Gerona, la organización se unió un año después a la Fundación Utopía y la Fundación Educativa de Girona para pasar a llamarse Fundación Utopía-Bicicletas sin Fronteras. Desde entonces han llevado bicicletas a Honduras, Burkina Faso o India, pero también han impulsado proyectos locales enfocados a personas en riesgo de exclusión social, como Bicicletas para la integración o Una bicicleta para tu vecino. Como dice Boule, el objetivo es uno: “Queremos dar la oportunidad de mejorar su vida a gente que lo necesita”.

Como herramienta de cambio social, la bicicleta tiene particularidades. “Por su volumen y complicación mecánica”, reconoce Romà, “la bici es difícil de manejar, reparar y transportar”. Sin embargo, reúne muchas más



La bicicleta aporta, ante todo, libertad, pero también algo probablemente más importante: alegría.

ventajas. “Siempre genera buen rollo, por parte de los donantes y, claro, de los receptores. El resultado es muy visible y el impacto inmediato y efectivo”, concluye.

La bicicleta aporta, ante todo, libertad, pero también algo más importante: alegría. Pero, como apunta Romà, “al cambio emocional se le añade un cambio físico. Desplazarse en bicicleta consume cinco veces menos energía que hacerlo a pie, algo que en lugares con un clima muy duro y enormes limitaciones alimenticias supone un gran cambio”. Eso sí, como explica el fundador de Bicicletas sin Fronteras, la bici no es solidaria por naturaleza. “La solidaridad es un valor humano”, aclara, “y es la intención que ponemos al hacer las cosas lo que la convierte en solidaria. Nosotros podemos obtener esta herramienta y, si la hacemos llegar a personas que van a mejorar sus vidas y su futuro gracias a ella, estamos realizando una acción solidaria”.

Retos ciclistas

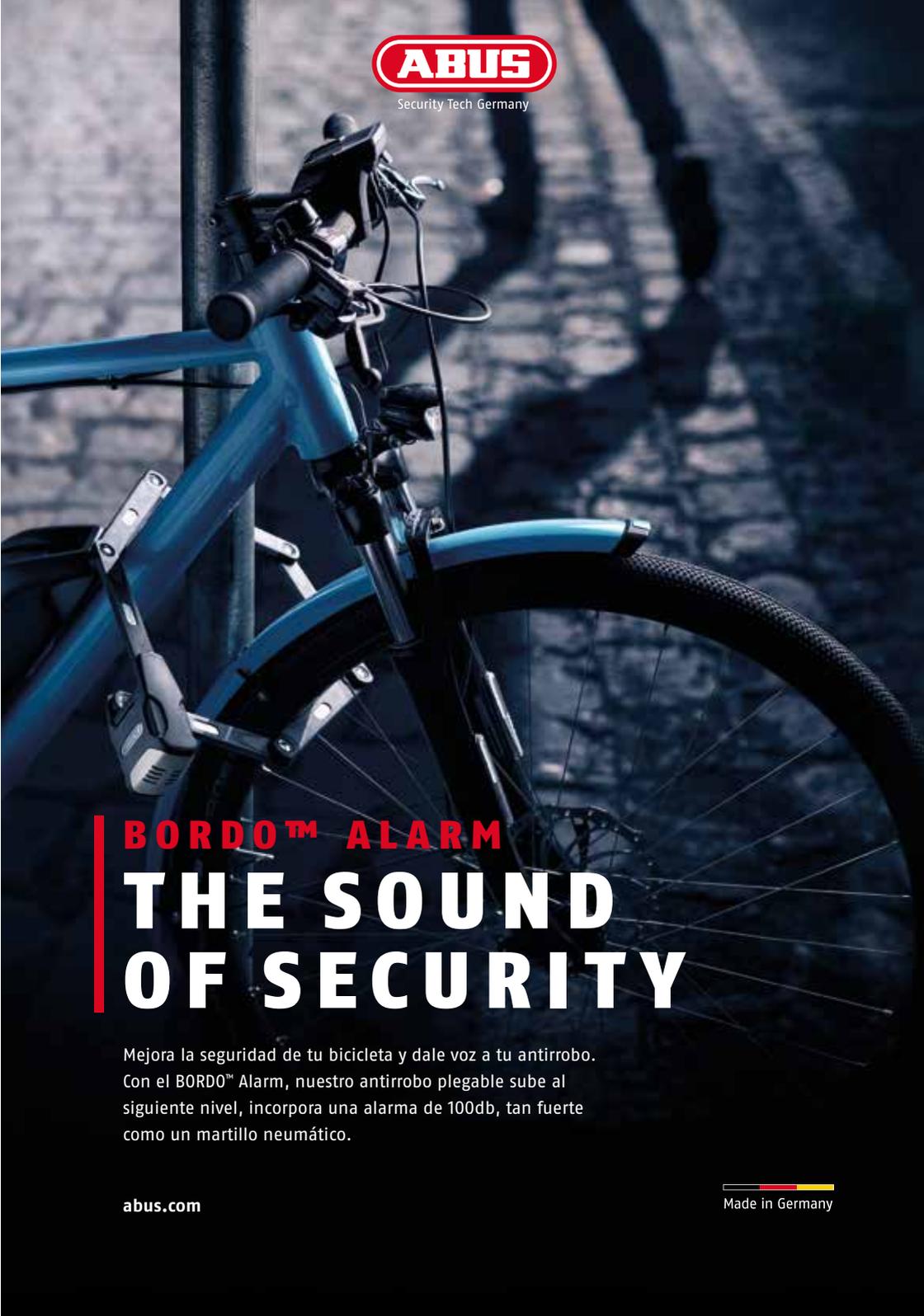
Definida por la Real Academia de la Lengua como “adhesión o apoyo incondicional a causas o intereses ajenos, especialmente en situaciones comprometidas o difíciles”, la palabra solidaridad encaja a la perfección con Think, Hike & Blke, un pequeño proyecto tras el que se encuentra Sonia Barrar. Inglesa y residente en Madrid, Barrar organiza retos de ciclismo y senderismo cuyos beneficios económicos van a parar a destinos dispares como la ayuda a refugiados, la salud mental o la lucha contra el cáncer.

“Siempre me he sentido inspirada por los atletas de alto rendimiento y las personas con iniciativa”, explica Barrar, “pero todavía más por aquellos que se proponen ayudar a quienes más lo necesitan y marcar la diferencia”. Conociendo de primera mano el éxito del que siempre han gozado los proyectos de recaudación de fondos en otros países (en Reino Unido, por ejemplo, se recaudan anualmente millones de euros destinados al



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



Tender puentes

Bielas Salvajes es uno de los colectivos más inquietos de Zaragoza: trabajan para dar visibilidad a la bicicleta y, al mismo tiempo, empoderar con ella a las mujeres. Su último y ambicioso proyecto es Biela y Tierra, con el que Ana Santidrián y Edurne Caballero recorrerán en bici, esta primavera, los 3.000 kilómetros de ida y vuelta de este a oeste de la Península. ¿El objetivo? Mostrar el mundo rural y recordar la importancia de la sostenibilidad alimenticia, el consumo de cercanía, el problema de la despoblación o la lucha contra el cambio climático.

“Queríamos tender puentes y que se hablase de todo lo que ocurre fuera de los núcleos urbanos”, explica Santidrián, “además de hacer más visible a la gente que trabaja por nuestra alimentación y salud”. Para conseguirlo, viajar en bicicleta tenía todo el sentido del mundo. “No sólo porque es el medio de transporte más eficiente y sostenible que existe”, recuerdan desde Bielas Salvajes, “sino porque es nuestra manera habitual de movernos. Queremos potenciar la cultura cicloturista mostrando sus beneficios, tanto para el medio ambiente como para uno mismo. Pero también la bici es una herramienta clave para los ecofeminismos, que presentan un mundo centrado en la vida y en las personas. En resumen: viajar en bicicleta es la mejor forma de reflexionar sobre el vínculo entre los seres humanos y la naturaleza”.



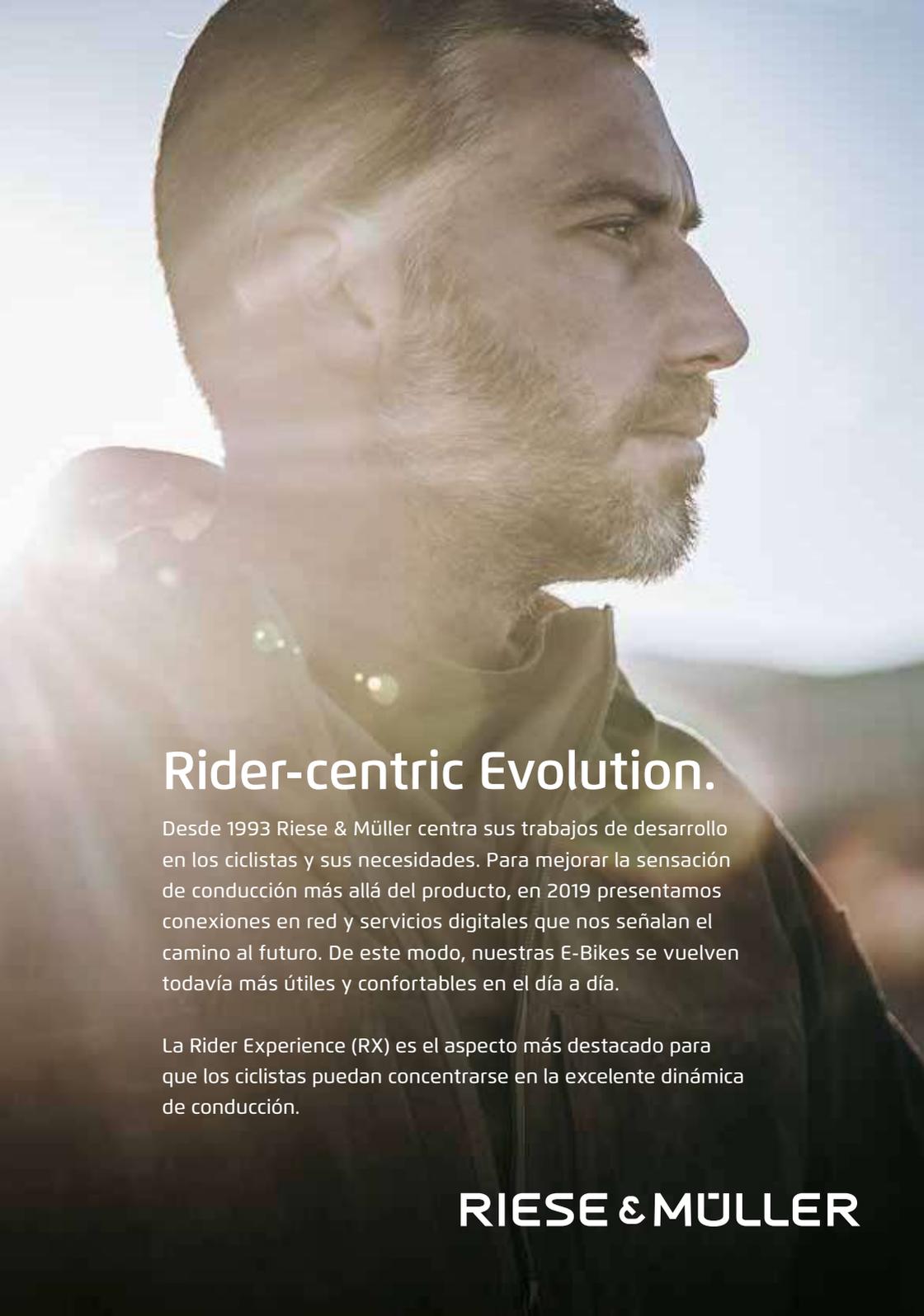
desarrollo de diversos proyectos sociales) en verano de 2016 creó Think, Hike & Bike (THB), para “atraer a aquellas personas que buscan superarse física y mentalmente, protagonizar una aventura o trabar amistades en un entorno lleno de positividad a la vez que apoyan una iniciativa social”.

En su opinión, subirse a una bici para ayudar a los más necesitados tiene sentido. “Veo el gran compañerismo que existe entre ciclistas y valores como respeto, esfuerzo, actitud positiva o ayudar al otro. Todo eso se transmite en los retos benéficos de THB, donde los participantes se identifican con la causa solidaria, pedalean y, a la vez, ayudan a dar visibilidad a una ONG y a colaborar”.

Vehículo de gratitud

En ocasiones, un proyecto puede rezumar compromiso y coherencia, pero también aportar una óptica distinta. Isabel Segura y Carmelo López, impulsores de Cineticleta, decidieron embarcarse en una aventura de dos años para llevar el cine al África subsahariana. Llegar hasta allí en bicicleta y, sobre todo, acarreamos una máquina de proyección que funciona con la energía del pedaleo no fue sólo por solidaridad: también por aprendizaje, empatía e interés propio. “Lo planteamos como un trueque”, explica López, “llevábamos el cine pero ellos nos dejaban un lugar seguro para dormir y nos daban algo de comer”. La idea, eso sí, surgió con el propósito de devolver lo que otros les habían dado en anteriores viajes ciclistas y, a través del cine, compensarles por su gratitud.

Gratitud... y no solidaridad. Y es que la segunda palabra, en opinión de López, puede tener una doble y peligrosa lectura: la solidaridad vende, y termina usándose como arma para crear una imagen de marca. “En nuestro caso”, recuerda, “empresas grandes, multinacionales, se ofrecieron a patrocinar nuestro viaje a cambio de llevar su logotipo en las camisetas.



Rider-centric Evolution.

Desde 1993 Riese & Müller centra sus trabajos de desarrollo en los ciclistas y sus necesidades. Para mejorar la sensación de conducción más allá del producto, en 2019 presentamos conexiones en red y servicios digitales que nos señalan el camino al futuro. De este modo, nuestras E-Bikes se vuelven todavía más útiles y confortables en el día a día.

La Rider Experience (RX) es el aspecto más destacado para que los ciclistas puedan concentrarse en la excelente dinámica de conducción.

RIESE & MÜLLER



Tras el desastre

La bici es muy efectiva en condiciones de máxima necesidad, como determinados desastres naturales. El 19 de septiembre de 2017, el suelo de México tembló violentamente causando casi 300 víctimas mortales: no tardaron en surgir iniciativas solidarias donde la bici jugaba un papel esencial. El programa 'Acopio en bici', surgido por un hashtag en Twitter, llevó alimentos y productos de primera necesidad a los afectados gracias a 200 voluntarios. "Fue impresionante", recuerda Zopi, presentador del programa de radio sobre ciclismo *Bicitlán*. "Las bicicletas volvieron a mostrarse como el medio más eficiente. Los ciclistas conocen las rutas como nadie y se desplazan de forma veloz y silenciosa".

Pero rechazamos su oferta por coherencia. "Empresas que expoliando los recursos de algunos de los que visitamos", argumenta, "querían asociarse con un proyecto como el nuestro, de corte ecologista. Imposible".

Lo cierto es que, al viajar a lugares como los que visitó Cinecicleta, uno se percató de cómo las injusticias se siguen perpetuando incluso bajo la bandera de la cooperación. "Encontramos trabajadores de grandes organizaciones internacionales de ayuda al desarrollo cobrando 7.000 euros y con media docena de esclavos en casa", recuerda impotente López. "Pero ojo: al mismo tiempo, e incluso dentro de esas mismas organizaciones, hay muchísima gente aportando y con la mejor de las intenciones. De hecho, gracias a ellos hemos llegado a cárceles u orfanatos donde no habríamos podido estar".

Una vez más, el miembro masculino de Cinecicleta confirma que la bicicleta también sirve para abrir determinadas puertas. "No es lo mismo que los africanos te vean llegar encerrado en un jeep a que lo hagas pedaleando", explica. "La bicicleta genera cercanía y conexión inmediata, y sobre ella la gente percibe que eres frágil, nunca amenazador. En ese mismo instante todo el mundo te ofrece su ayuda desinteresada: una alfombra, un caldo, un poco de agua... Porque eso es universal: la gente se siente bien haciendo sentir bien a otras personas".

 **LITTIUM**



DESDE **1.590 €**

AUTO **100KM** POR SÓLO **5 CÉNTIMOS**

MÁS INFO:
LITTIUMBYKAOS.COM



TODO SEGURIDAD

Gonzalo Pérez de Vargas es el portero de la selección española de balonmano y del F.C. Barcelona Lassa. Pero, también, todo un apasionado de las bicicletas...

Antes que de bicis, hablemos de balonmano. ¿Qué es lo que más te apasiona de este deporte?

Juego desde muy pequeño, cuando tenía cinco años. Empecé porque jugaban mis amigos del colegio: me puse bajo la portería, me dijeron que se me daba bien y ahí sigo. Es un privilegio poder dedicarte a lo que te gusta.

¿Qué cualidades debe tener un buen portero?

Con los años te das cuenta de que lo importante, antes que los reflejos, es el trabajo mental. La confianza en ti mismo, la fortaleza psicológica... Ser analítico y mantener la cabeza fría es más importante que el físico.

¿Alguna vez has pensado a qué te dedicarías si no jugaras al balonmano?

Tengo claro que mi lado más artístico no está muy desarrollado, pero me encantan la fotografía, la edición de vídeo o cocinar. Además, soy graduado en Administración y Dirección de Empresas.

Porque el deporte de élite no dura para siempre...

No, aunque los porteros, si todo va bien, podemos llegar a jugar hasta pasados los 40. Pero es cierto que puedes vivir del balonmano sólo mientras estás en activo: no tenemos contratos de futbolistas, así que solemos seguir formándonos mientras jugamos.

Y ahora sí... ¿Qué es lo que más te gusta de pedalear?

La bicicleta te da una sensación de libertad que no consigues en ningún otro medio de transporte. Te ayuda a vivir la ciudad de una forma distinta. Y, además, en Barcelona tenemos un clima maravilloso.

¿Vas en bici a entrenar?

¡Claro! Y, por las mañanas, adelanto a compañeros del equipo que están atascados en la Diagonal con su coche. Por supuesto... ¡les toco el timbre para que vean que en bici se llega antes! (risas).

Eres embajador de Riese & Müller. ¿Qué es lo que más te gusta de esa marca?

Su calidad es difícil de alcanzar. Me siento muy identificado con Riese & Müller y uso muchos modelos como, por ejemplo, la Tinker. Su motor central, la doble suspensión, el candado integrado, el sistema de plegado... son detalles que, a la hora de comprar una bici, creo que marcan la diferencia.👉



LA CALLE ES EL GIMNASIO

Profesor, filósofo y, también, ciclista incansable y cronista del pedaleo. Hablamos con David Saiz, responsable de la cuenta 'Ride my Bike Madrid' y proyectos como 'Al corazón de África'.

¿Cómo te definirías a ti mismo?

No tengo complejo de Google, pero cuando en un momento de mi vida les pedí a varios amigos que me definieran, salió repetidamente la palabra "buscador". Soy una persona inquieta por darle sentido a la vida.

¿A qué te dedicas ahora?

Soy profesor en un colegio de Madrid, pero intento que mi trabajo sea mucho más que transmitir unos conocimientos. A través de la educación se puede transformar y mejorar el mundo. Además, desde hace un año estoy al frente de una empresa, Slow Bici, con la que quiero crear una red de establecimientos que faciliten la vida del ciclista e incentiven el pedalear.

¿Madrid es lugar para bicis?

Me apasiona la movilidad ciclista y creo que Madrid es, por sus distancias, una ciudad perfecta. Pero la bici me ha llevado más allá: también me ha dado pie a poner en marcha proyectos como De la Frontera al Corazón, cuando con mi mejor amigo, Loumkoua, nos lanzamos en bicicleta desde Ceuta a Bruselas en apoyo, defensa y reivindicación de una Europa de acogida e integración.

¿Qué lugar te ha cautivado más de aquellos a los que llegaste pedaleando?

Ver la Torre Eiffel, entrando en París después de miles de kilómetros desde África, fue una experiencia increíble. También contemplar el atardecer sobre el parlamento de Budapest, tras rodar horas y horas junto al Danubio, es otro recuerdo imborrable.

¿Algún consejo para un cicloturista novato?

Sólo uno: define la ruta, pero no las etapas. Los consejos te los da el camino, pero lleva lo imprescindible, para, respira, disfruta de la gente con la que te cruces y ten claro que no hay que llegar a ningún sitio. Rodando es cuando serás feliz. Y si no llegas donde querías, siempre puedes ir en tren.

¿Con qué bicicleta viajas?

Durante años me moví con una BH de piñón fijo de 1965, ahora colgada en mi casa para deleite de mis invitados. Actualmente me muevo a diario con una preciosa Crazy Horse, de diseño clásico y con una caja de madera sobre la rueda delantera que la hace inconfundible. Tengo tantos amigos que van al gimnasio en coche para hacer spinning o pesas... ¡Y yo hago deporte a diario! Las calles de Madrid son mi gimnasio, ejemplificando además mi compromiso de hacer de Madrid un lugar más habitable. ♡

TAN CERCA

Viajamos hasta la vecina Portugal para descubrir a pedales su capital, Lisboa. Un lugar único en el mundo, donde la bicicleta está cada vez más presente.

Dani Cabezas

Se dice que España vive, y ha vivido desde siempre, de espaldas a su vecina Portugal. Una realidad que siempre se ilustra con un pequeño test: ¿cuántos españoles, escogidos al azar en una improvisada encuesta callejera, sabrían decir el nombre del primer ministro luso?

Sea cual sea la respuesta, la mejor contestación a quien ignora las maravillas que esconde nuestro país vecino es siempre la misma: ellos se lo pierden. Porque Portugal es uno de esos paraísos que lo tienen todo. Playa, montaña, gastronomía, cultura y, sobre todo, gente dispuesta a recibir al visitante con los brazos abiertos. Incluso aunque ignores quién es su presidente.

Tradición y modernidad

La primera vez que uno pisa Lisboa, capital en eterna liza con Oporto por el título de ciudad más importante del país, percibe una cierta -aunque engañosa- familiaridad: aquí todo es similar, pero distinto. Hace tiempo que la ciudad ya no genera en los españoles aquel viejo mantra de que “es como España hace 20 años”: Lisboa goza de una personalidad propia y se ha desarrollado como potencia turística de primer nivel. Y, al mismo tiempo, supura ese cierto aire decadente, algo desvinculado, que le confiere un encanto especial, casi mágico.

Hay mucho que hacer en Lisboa. El cuerpo pide perderse por las interminables y empinadas callejuelas de la Alfama o dejarse imbuir por el espíritu bohemio del Bairro Alto. Dedicar un rato largo a empaparse de cultura en los museos que flanquean la céntrica Praça do Comércio o admirar las vistas que ofrecen los numerosos miradores repartidos por toda la ciudad. Sobrecogerse con los hitos arquitectónicos que, como MAAT o el Puente Vasco de Gama, han colocado a la ciudad en la vanguardia o apreciar al detalle los omnipresentes azulejos en el rincón más insospechado. Subirse a uno de sus característicos tranvías o detenerse a degustar los manjares que ofrecen sus miles de restaurantes y terrazas.

Más allá de la siempre suculenta oferta turística, Lisboa es una ciudad en constante evolución. Un cambio en el que la bicicleta está jugando, como en el resto del mundo, un papel esencial. “Hace tiempo que el ciclismo urbano entró en la agenda de movilidad y es una pieza muy reconocida en algunas de las zonas centrales de la ciudad: el ciclismo urbano ha crecido cerca de un 1.300% desde 2009”, señala Bernardo Pereira, conocido arquitecto y activista de la bicicleta, en un perfecto español. “Mi mujer es de Pamplona”, desvela, “en casa hablamos indistintamente portugués y castellano”.

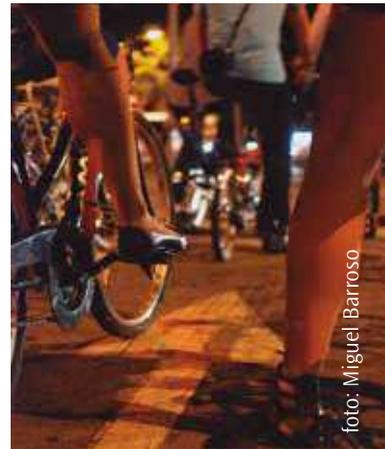


foto: Miguel Barroso



La bicicleta está en la estrategia del Ayuntamiento, Eso sí: todavía se tiene que reducir el dominio del coche en los barrios más periféricos

Una isla en medio del océano

En ese crecimiento de las dos ruedas ha jugado un papel esencial la progresiva apuesta del Ayuntamiento. “La bicicleta está en su estrategia, en sus políticas y sus planes”, apunta Pereira. “Eso sí: todavía se tiene que reducir el dominio del coche en los barrios más periféricos y expandir la red de carriles bici y lo que llamamos calles ‘acalmadas’. También incrementar las bicicletas públicas (eléctricas y convencionales) y el número de aparcamientos, que han de extenderse por los barrios para llegar a más gente”.

Y es que, como ocurre en tantas urbes del mundo, una cosa es la Lisboa más céntrica y otra muy distinta los barrios más residenciales y periféricos. El área metropolitana de Lisboa tiene más de 3 millones de habitantes, de los que sólo medio millón viven en la capital. “Desgraciadamente, la bicicleta aún no se toma muy en serio en las afueras”, lamenta Bernardo. Y pone varios ejemplos: “Cascais tiene un sistema de bikeshare con 1.200 bicicletas y 70 estaciones, pero incomprensiblemente no funciona después de las 20 h. Los otros 16 municipios del área metropolitana ni siquiera tienen sistema público de alquiler de bicicletas. El Ayuntamiento de Lisboa es el único que se toma en serio la movilidad ciclista”.

Los grandes cambios sociales los impulsa la ciudadanía. En 2003, la primera Massa Crítica de Lisboa contó con 14 participantes. Hoy, esa cifra se ha multiplicado por cuatro, e incluso en ocasiones ha llegado al medio millar. “La Massa Crítica de Lisboa tiene lugar el último viernes de cada mes, alrededor de 18:30, en la rotonda de

ORi

Despliega tu fuerza



PIVOT-PRO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

Teléfono: 667 749 822 e-mail: info@pivotpro.es  www.facebook.com/ori.bikes.spain

www.pivotpro.es



La nostalgia hecha música

Hay pocas cosas más conocidas de Portugal que el fado, la música que nació en alta mar para cantar a la añoranza, la soledad o la nostalgia. O, como definió el escritor Fernando Pessoa, “la fatiga del alma fuerte”. Cantado generalmente por una sola persona acompañada de una guitarra portuguesa, con su característica caja en forma de pera, el fado es desde 2011 Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad. Y aunque las nuevas tecnologías permiten escucharlo en cualquier momento y lugar, nada como hacerlo en los pequeños locales diseminados por todo el barrio de la Alfama, de donde es originario. Un barrio de origen humilde en el que, pese a la presencia habitual de turistas, es habitual ver a sus habitantes hacer su vida diaria con quietud y alegría: regando las plantas, alimentando a los numerosos y afables gatos o subiendo las interminables escalinatas. Y aunque las casas de fado son múltiples (Coração de Alfama, Availa do Fado, Parreirinha de Alfama), lo mejor es olvidarse del mapa y dejarse llevar por los sentidos para encontrarse con una. Si sabe a poco, nada como visitar el Museo do Fado, también en la Alfama.

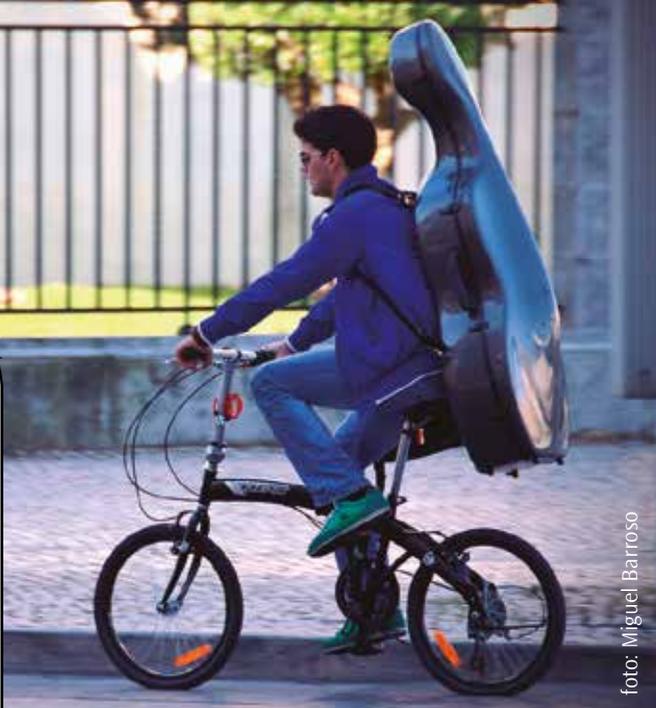


foto: Miguel Barroso

Marqués de Pombal”, cuenta Nuno Quaresma, uno de sus organizadores. “Esta es una marcha horizontal, sin líderes: yo sólo soy uno más”, aclara.

Pese a su modestia, Quaresma tiene una visión privilegiada de la situación que vive el ciclismo urbano en la capital portuguesa, y como Pereira valora el camino realizado en los últimos tiempos. “Lisboa ha mejorado sustancialmente las condiciones para el ciclismo urbano en los últimos 10 años, pero todavía hay mucho por hacer”, reflexiona. “La modificación de legislación en 2014 ha producido cambios legislativos que confieren más derechos al ciclista, como la distancia mínima de 1,5 metros en los adelantamientos a bicicletas, la posibilidad de circular a la par y el reconocimiento de la bicicleta como vehículo vulnerable”, enumera Nuno. “Todos estos cambios legislativos, junto a una mayor inversión en infraestructura ciclista y el surgimiento de la red de bicicletas compartidas (no sólo GIRA, también UBER), han conducido a un aumento significativo en el número de bicicletas que circulan por Lisboa”.

Sí: la bici está de moda en la capital portuguesa. Pero eso puede ser un arma de doble filo. “El crecimiento provoca el rechazo de muchos, que no entienden la presencia de ciclistas en las calles y las consideran invasoras”, lamenta Quaresma. “Vivimos un periodo de transformación de mentalidades, y éstas no cambian de un día para

TALLER EL BON PEDAL

Solucionamos todo tipo de problemas mecánicos

¡En cualquier bicicleta!

Corte de radios a medida

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

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...

mundoraintxe

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

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
- DEPOSITO**
Hasta 3 meses
- PLAN RENOVE**
Cambia tu bici por otra

Batazoos, 2. 26925 Alcorcón (Madrid)
 Tel: 912 596 073 + info@biciclaje.es
www.biciclaje.es
 Móvil: 656 579 987

WhatsApp, Facebook, Twitter icons

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio.

www.motorverde.es

in-gravity bike

MADRID. Plaza Mariano de Cavia 1.

SANTANDER. Avd. Juan Carlos I, s/n local 4 y 5. Camargo

www.in-gravitybike.com

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

“Hace cinco años era casi imposible moverse en bici por Lisboa”, reconocen desde uno de los blogs más influyentes



¡Bom proveito!

Los fanáticos del pescado tienen en Lisboa su particular paraíso: el bacalao es el plato nacional por excelencia, y como tal es omnipresente. Pero no menos importancia tienen las sardinas o el marisco. Más allá del pescado, la gastronomía lisboeta tiene mucho más que ofrecer al visitante. El caldo verde (una popular sopa elaborada con col rizada), las *sandes* y las *bifanas* -equivalentes a nuestros sandwiches y bocadillos- alcanzan cotas de obra de arte. Los platos de influencia africana, especialmente Cabo Verde, ex colonia portuguesa, son habituales en la mesa. Y el *Saloio*, el *Palhais* o el *queijo da serra* cautivarán a los amantes del queso. Todo ello, regado por las dos marcas de cerveza que se disputan el reinado en la ciudad, Super Bock y Sagres, o alguno de sus deliciosos vinos. De postre, nada como los tradicionales *pastéis de Belém*, deliciosos a cualquier hora con su particular mezcla de hojaldre y crema.

otro. En la mayoría de los casos, no se aplica a la distancia mínima de 1,5 metros, hay velocidades excesivas dentro de la ciudad, muchas infraestructuras están mal construidas y son disfuncionales. En general, es necesario que se vea a la bicicleta como un medio de transporte y no sólo como una forma de ocio”.

Desde el blog *Menus Um Carro*, uno de los más influyentes de la ciudad en materia de activismo ciclista, subrayan el cambio al mirar atrás. “Hace cinco años era casi imposible moverse en bici por Lisboa”, reconocen. “Era algo exclusivo de hombres en torno a los 30 años, mientras que ahora hay más gente joven, mayor y más mujeres”. Un nuevo público que se ha subido a la bicicleta gracias al sistema público de alquiler. “Y podrían ser muchos más si funcionara correctamente”, apuntan.

Para poner cifras a ese crecimiento, los responsables de *Menus Um Carro* han contado el número de ciclistas que pasan por la Avenida de la República, una de las principales arterias de la ciudad, durante dos horas. En febrero de 2017 fueron 170. El año pasado, 490. Este año, 680. Un crecimiento exponencial que sólo puede seguir yendo a más. ♡

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON **BROOKS**

ORBEA **DAHON**

Gudereit **SURLY**

KLICKfix **ORTLIEB**

vst fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici

movilidad humana

ORBEA, BROMPTON, BROOKS, LEZYNE, KNOX, GUDEREIT, DAHON, SURLY, ORTLIEB, KLICKFIX, VST

C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona
 Tel: 93 512 31 43 > e-mail: botga@espaibici.com
www.espaibici.com



DeQueBikes

TALLER DE BICICLETAS

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

RE-CYCLING

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

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



somosrecycling@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es



LA LUNA shipping

transporte y logística internacional

Especialistas en import/export de bicicletas

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

MINER

minerbicisurbanas  

Ronda 7 | Donostia | 943 271 050



-1926-
 José Luis Miner

freel

Eléctrica, Plegable, Ligera, Urbana

www.freel.bike



VENTA - TALLER - ALQUILER



DOYOU BIKE

Tu tienda especializada en bici deportiva y urbana

RIESE & MÜLLER KALKHOFF

WWW.DOYOUBIKEONLINE.COM



BICI JUE GOS



Nos vamos hasta Tokio para explorar el arte de **Kazama Namiki**, creador de videojuegos y retratista de muchos de los ciclistas que pedalean a su alrededor.

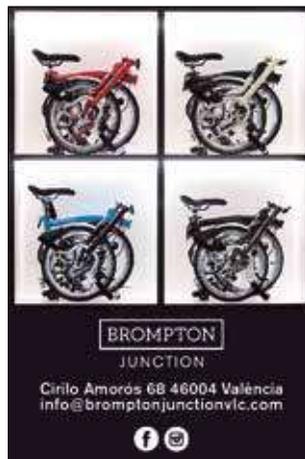
Rafa Vidiella

Ubicada en la capital de Japón, Tokio, la Tama Art University es uno de los centros de enseñanza artística más importantes del mundo. Prestigiosos y antiguos alumnos como los diseñadores Issey Miyake y Naoto Fukasawa, el dibujante Gengoroh Tagame o la fotógrafa y cineasta Mika Ninagawa han cimentado su prestigio. La belleza y funcionalidad de algunas de sus instalaciones, como la biblioteca concebida por Toyo Ito, la han convertido en una visita obligatoria para cualquier amante de la arquitectura. Y de sus aulas salió también Kazama Namiki, un joven y prometedor artista que, tras desarrollar su talento en videojuegos como *Final Fantasy XIII*, *Soul Sacrifice Delta* o *The Last Story*, ha centrado su atención en los últimos tiempos en las bicicletas, a las que dedica gran parte de sus ilustraciones.

Hijo de un pintor profesional, Namiki recuerda haber dibujado desde siempre. “Mi padre siempre ha tenido una enorme influencia en mí”, recuerda, “y ya en la escuela los profesores solían regañarme porque me pasaba las horas haciendo garabatos en lugar de tomando apuntes y estudiando”. Por esa época su mayor fuente de inspiración eran los coches de la Fórmula 1 o los aviones de combate, pero hace tres años una carrera ciclista en televisión llamó su atención y, desde ese día, las musas empezaron a pedalear. “De pronto”, recuerda, “el diseño de las bicicletas me generó un enorme interés. Pero todavía me atrajo más el físico, la espiritualidad de los ciclistas, y desde entonces empecé a dibujar sus escenas”.

Dueño de una Merida de carretera, Namiki solía pedalear durante sus vacaciones, aunque en los últimos tiempos es más frecuente verle montar en su ciudad, Tokio. “Cada vez hay más ciclistas por aquí”, asegura, “y suelo fijarme en las máquinas sobre las que van subidos. Con la abundancia y variedad de modelos que se ven, salir a la calle es como ir a una exposición, aunque creo que las carreteras japonesas siguen siendo algo peligrosas, sobre todo comparadas con las de algunos países de Europa. Hay demasiados coches”. En todo caso, no tiene pensado seguir viviendo demasiado tiempo en la ciudad: “Mis planes son mudarme al campo y poder escalar montañas. ¡Ojalá llegara a hacerlo algún día como Alberto Contador o Alejandro Valverde!”

Protagonista de nuestra sección *Héroes* del pasado invierno, el anime *Andalucía No Natsu* es una de sus películas favoritas, aunque reconoce que también las obras de los estudios Disney y Pixar han moldeado su cultura





audiovisual. Gran admirador de las películas del director francés Damien Chazelle (*Whiplash* y *La La Land*), para dibujar (siempre lo hace en Photoshop) suele escuchar música rock japonesa, sobre todo a bandas como Mo'Some Tonebender o los clásicos Number Girl.

Primitivismo

Respecto a sus obras ciclistas, es posible encontrar desde madres pedaleando con su bebé a aguerridos velocistas con forma de animales. “Me interesa mucho plasmar la relación entre ciclista y montura”, explica, “tanto en una carrera como en una escena callejera cotidiana. Mucha gente se deja hipnotizar por vehículos muy modernos, o por el progreso que parecen simbolizar inventos como los coches autónomos. Pero a mí me impacta más el primitivismo de una máquina como la bicicleta. Amo que se muevan con la simple energía que genera un ser humano. Me entusiasman, me parecen infinitamente más poéticas”.



En la web

Por supuesto, gran parte de la producción de Kazama Namiki puede encontrarse en Internet. Su cuenta en Instagram, [@kazama_namiki](https://www.instagram.com/kazama_namiki), está repleta de creaciones, y en la web https://society6.com/kazama_namiki es posible comprar alguna de sus mejores ilustraciones.

Aunque reconoce que, cuando necesita un respiro, suele salir a pedalear por el cercano río Tama, junto al que se extiende un circuito ciclista de unos 50 kilómetros, muchas veces prefiere quedarse en casa tocando la batería, el cajón o viajando a mundos virtuales a través de videojuegos. También, claro, admirando la obra de otros artistas, como la ilustradora y escritora Mitsumasa Anno (autora de libros infantiles como *El viaje de Anno*, *Las semillas mágicas* o *Diez niños se cambian de casa*), el diseñador de personajes de videojuegos Akihiko Yoshida (un habitual de la serie *Final Fantasy*) o el veterano belga Raoul Servais, uno de los grandes innovadores de la historia de la animación. ♡



Recibe la revista **Ciclosfera** en tu casa

15€ (NACIONAL)
SUSCRIPCIÓN ANUAL (4 NÚMEROS)

25€ (INTERNACIONAL)
SUSCRIPCIÓN ANUAL (4 NÚMEROS)

www.ciclosfera.com

DISTRIBUIDORES RECOMENDADOS

ALICANTE

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

BARCELONA

• **Cap Problema**
Av. Diagonal, 380
www.capproblema.com

• **Eroica Caffè**
C/ Consell de Cent, 350
www.eroica.cc/caffe-barcelona

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

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

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

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

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

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

• **Freeel**
C/ Ros de Olano, 11
www.freeelbike.com

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

BILBAO

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

MADRID

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

• **in-Gravity Bike**
Pza. Mariano de Cavia, 1
www.in-gravitybike.com

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

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

OVIEDO

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

PAMPLONA

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

SAN SEBASTIÁN

• **Miner Bicicletas**
C/ Ronda, 7
bicicletasminer@hotmail.com

• **Zikloteka**
Paseo Duque de Mandas, 66.
www.cristinaeanea.eus/zikloteka

SANTANDER

• **in-Gravity Bike**
Avda. Juan Carlos I, s/n,
Local 4-5 (Camargo)
www.in-gravitybike.com

VALENCIA

• **Doyoubike**
Avinguda del Port, 143
www.doyoubike.com

• **Doyoubike**
Carrer del Mar, 14
www.doyoubike.com

• **Doyoubike**
Carrer de la Sang, 9
www.doyoubike.com

ZARAGOZA

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

Consulta el resto de distribuidores en www.ciclosfera.com

1. Zapatillas S-Works EXOS.

¿Unas zapatillas de sólo 150 gramos? Sí, es posible. Por algo han sido bautizadas por sus creadores como 'La velocidad de la luz'. A volar.

PVP: 499 €.
www.specialized.com



2. Tannus Armour.

Tannus vuelve a sorprender con una espuma especial que se ubica entre la cubierta y la cámara para reducir al mínimo la posibilidad de pinchazos.

PVP: 33,99 €
www.tannustires.com

3. Codex-U Adventure

Codex-U combina portaequipajes y candado. Sus dos barras laterales modulares se fijan al eje de la bicicleta, y cuenta con la posibilidad de incorporar las alforjas en dos posiciones distintas.

PVP: 275 €
www.codex-u.com



4. Lubricante de cera DIRT Out.

¡Cuida tu cadena! Este lubricante de cera está pensado para cadenas de bicicleta de montaña y carretera. No acumula suciedad y es fácil de aplicar gracias a su textura viscosa.

PVP: 9,45 €
www.cdc-sport.com

5. Candado plegable Eltin Caiman Lock.

La nueva gama de candados de Eltin aúna la máxima seguridad con un precio irrisorable. Este candado plegable es, además, cómodo de llevar como pocos.

PVP: 25,95 €.
www.cdc-sport.com



6. Abus Bordo Alarm 6000A.

El primer candado plegable con alarma del mundo, con un antirrobo mecatrónico equipado con una alarma de un nivel sonoro de hasta 100 db. La pesadilla de los cacos.

PVP: Desde 139,95€.
www.abus.com

7. ABUS Scrapper 3.0.

Un casco para todo... y para todos. El Scrapper está disponible en tres opciones distintas (Era, Iriedaily y ACE) para rodar todo el año con la mejor seguridad.

PVP: Desde 59,95€
www.abus.com



8. Kazam v2s.

Ruedas de aire, cuadro ergonómico, plataforma reposapiés y muy ligera. Esta Kazam lo tiene todo para conquistar a los ciclistas del mañana.

PVP: 99 €
www.kazambikes.es



9. Kokua LikeaBike Jumper Black.

Una bicicleta en la que todo se ha cuidado hasta el último detalle para que los reyes de la casa disfruten al máximo por el asfalto o por la montaña.

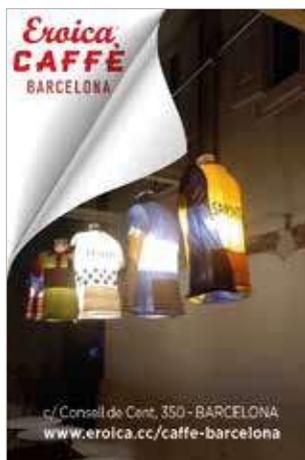
PVP: 209 €
www.vicsports.es



10. Timbre Electra.

¿Eres amante de la cerveza? Que se note... y que se oiga. Este original timbre de Electra es toda una declaración de intenciones.

PVP: 10,30 €
www.electrabike.com



Anúnciate en

Ciclosfera 

publicidad@ciclosfera.com



11. Viajar en bici.

Desnivel edita un libro para iniciarse en el apasionante mundo del cicloturismo de la mano de dos personas con amplia experiencia en el mundillo, Alicia Urrea y Álvaro Martín.

PVP: 16,63 €

www.desnivel.com



12. Juego de llaves Barbieri.

El kit que todo buen ciclista debería tener en casa. Este juego de llaves dinamométricas tiene 17 adaptadores diferentes.

PVP: 94,95€

www.bobshop.com

13. Chaqueta Biehler Signature Stowaway.

Diseñada para un rendimiento absoluto. Su innovador sistema de ventilación garantiza un clima corporal óptimo con temperaturas de 5 ° a 15 ° C, así como la mejor visibilidad y confort.

PVP: 180€

www.bikester.es



14. Mochila Ortlieb Back Roller Urban.

El complemento ideal para todos aquellos ciclistas que necesitan una bolsa impermeable de gran capacidad para su pedalear diario de camino al trabajo, a la universidad o a la escuela.

PVP: 74,99 €

www.vicsports.es

15. Bandana Castelli.

¿Quieres emular a figuras míticas del ciclismo como Marco Pantani? Nada como una bandana. Perfecta para recoger el sudor y, al mismo tiempo, lucir como una leyenda de los pedales.

PVP: 16,95 €

www.cdc-sport.com



16. Taza Qué grande ser ciclista.

Como decía Bernard Hinault, "Cada día hay alguna cosa que me recuerda por qué amo este deporte". Recuérdalo tú también cada mañana con esta taza exclusiva.

PVP: 9,15€

www.quegrandeserciclista.com



17. Molde de galletas.

Si tú también ves bicicletas por todas partes, quizá sea el momento de hacer con ellas unas dulces galletas. Este molde te lo pone fácil.

PVP: 3,95 €

www.marialunarillos.com



18. Gemelos de madera.

La elegancia y la bicicleta siempre fueron de la mano. Demuéstralo con estos estilosos gemelos de madera.

PVP: 19,95€

www.territorialwood.com

19. Puños ergonómicos.

Porque a toda bicicleta le sienta bien un cambio de puños de vez en cuando. Y también a tus sufridas manos. Estos de Gurpil son cómodos y resistentes, y cuentan con cierre de tornillo para una instalación sencilla.

PVP: 5,95 €

www.bikestocks.es



SUPRN

ALLOY
6061

DEVELOPMENT
AND DESIGN
SPAIN

EPAC

EN 15194:2009

25km/h | 250W

TÜV Test Report

No. 14705123005



FLEBI
FOLDING E-BIKES



PLEGABLE



LIGERA



ELÉCTRICA



‘Carrer Basses de Sant Pere’ (Otho Lloyd, 1946)

Muy cerca del Arco del Triunfo, concretamente en la calle Basses de Sant Pere, dos ciclistas ruedan bajo un sol que parece ser de mañana. La ausencia de coches transmite quietud y Barcelona, la vida, parecen algo borrosas. Es 1946, y todo resulta distinto. Los adoquines y la ropa tendida casi transforman la ciudad en un pueblo. El silencio apenas se ve interrumpido por un par de bicicletas rodando. Y el vecino, el amigo, está a un par de pedaladas: bastará con un silbido para que salga a saludar al balcón.

Rafa Vidiella

LLEGA LA NUEVA ERA BICING

Disfrútala. www.bicing.barcelona



SERVICIO
24/365

COBERTURA Y
REFUERZO EN MÁS
BARRIOS

7.000
BICICLETAS

519
ESTACIONES
MIXTAS

VEHÍCULOS 100 %
SOSTENIBLES

ACCESO
A LA BICICLETA
DESDE EL MÓVIL

RESERVA
DESDE LA APP

NUEVAS
TARIFAS
ADAPTADAS
A LOS USOS

Ajuntament de
Barcelona

bicing

CARLOS
LATRE

ANABEL
ALONSO

PERICO
DELGADO

ROBERTO
MERHI

BIKES



PRODUCCIÓN: PRINCEY. DIRECCIÓN: CARLOS LATRE. ANABEL ALONSO. PERICO DELGADO. ROBERTO MERHI.
ANIMACIÓN: ANIMACION UNOS A.E. ALGUNA MEDIA. CVC COOP. MÚSICA: PERICO DELGADO. CANTANTES: CARLOS LATRE, ANABEL ALONSO, PERICO DELGADO, ROBERTO MERHI.
DISEÑO DE PERSONAJES: ALBERTO DALSI.
DISEÑO DE PANTALLA: PERICO DELGADO. MONTAJE: DIEGO GODOY. MONTAJE DE SONIDO: JUAN CORTIÑEZ. MONTAJE DE EFECTOS: DIEGO MONTECINO. MONTAJE DE MÚSICA: MANUELA J. GARCÍA. MONTAJE DE EDICIÓN: JUAN MIGUEL BOJANOVIC, MICHAEL MAURER.
MONTAJE DE SONIDO: JUAN PÉREZ. MONTAJE DE PANTALLA: LEONOR. SONIDO: JUAN YUSTIAN. EFECTOS DE SONIDO: FERNANDO SIBICOLICZ. MONTAJE DE MÚSICA: MANUELA J. GARCÍA.

www.bikesfilm.com #BikesFilm

18 DE ABRIL EN CINES