

# Ciclosfera



*más bicis, mejores ciudades*

Uno de los nuestros:

**HUGO SILVA**

**LA BICI O LA CRISIS**

**NUEVA YORK**

**MANZANA VERDE**



VERDE &

BROOKS  
ENGLAND



Bike Tech (Distribuidor oficial)  
Teléfono 93 213 8000

# 44

## UNO DE LOS NUESTROS



QUIÉNES SOMOS Y QUÉ PENSAMOS .....	04
TIMBRAZOS .....	06
MOMENTOS .....	12
<b>MUNDOBICI:</b> Patio Maravillas .....	20
<b>SIN PRISA:</b> La bici o la crisis .....	24
ESCAPARATE .....	34
DÓNDE ENCONTRARNOS .....	42
<b>UNO DE LOS NUESTROS:</b> Hugo Silva .....	44
BICIUDAD VALENCIA.....	50
<b>TÚ MISMO:</b> Cambio y desviador .....	54
BICIUDAD NUEVA YORK.....	56
CICLOCHIC.....	64
BAZAR.....	70
<b>LIBROS:</b> Entrevista a Jean Matzinger.....	74
<b>PLAYLIST:</b> Joan S. Luna .....	78
<b>CÓMIC:</b> Guillermo Casanova .....	79
<b>ULTIMATUM:</b> Jean Matzinger .....	80





BROMPTON

[www.brompton.co.uk](http://www.brompton.co.uk)



Bike Tech (Distribuidor oficial)  
Teléfono 93 213 8000



# Ciclosfera

**Director:** Rafa Vidiella  
rafa@ciclosfera.com

**Redactor jefe:** Dani Cabezas  
dani@ciclosfera.com

**Director creativo:** Raúl Marco  
raul@ciclosfera.com

**Director de arte:** Carmen Herrera

**Responsable web:** Pepa Martínez  
pepa@ciclosfera.com

**Textos:** Pablo León, Stephen Miller, David Rojo, Hernán Ferreiros, Olga Briasco, Rafa Zamora.

**Fotos:** Loester Gomes, Aron Bruhn, Rubén Vega, Ferdinand Vykoukal, Ameet Kabrawala, Elena Mahugo, Irene Molina, Jairo A. Llano, Ernesto Calderón, Ed Yourdon, Toasty Ken, Romana Klee, Christian Pichler, Istholetetv.

**Ilustraciones:** Kike de la Rubia, María Gil.

**Publicidad:** Luis Marín  
915 193 413  
luis@ciclosfera.com

**Administración:** Gemma Pardo  
gemma@undergraf.com

© **Ciclosfera**  
© **Edita:** Ediciones Undergraf, S.L.  
Sebastián Elcano, 30-32.  
28012 Madrid

**Diseño:** Undergraf S.L.

**Imprime:** MyC Impresión

**Depósito Legal:** M-7809-2012

Síguenos en



## Colaboradores



### David Rojo

Nacido en Palencia, tuvo una Biciross BH con la que atravesó océanos de barro antes de hacerse periodista. Ha escrito sobre cultura, sociedad, deportes, política y economía. Trabaja en el semanario *Vía 52*, del que es fundador, y podéis seguirle en Twitter en @RojoVegas.



### Stephen Miller

Escribe en el blog *Streetsblog NYC*, donde cubre los movimientos ciudadanos que buscan conseguir un Nueva York más vivible. Además, estudia urbanismo en Brooklyn, donde vive actualmente. Podéis seguirle en su cuenta de Twitter @miller\_stephen.



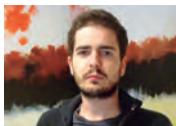
### Ameet Kabrawala

Neoyorquino enamorado de España, donde estudió parte de su carrera, combina su trabajo como abogado en Manhattan con su pasión por la bici y la fotografía. Es el autor de varias fotos de nuestro reportaje central de este número sobre la Gran Manzana.



### Guillermo Casanova

El responsable de nuestra flamante nueva sección de cómic nació en Lugo, aunque vive desde hace tiempo en Madrid. Es, además de dibujante mordaz, músico en la banda de rock and roll The Government y diseñador gráfico.



### Kike de la Rubia

Se ha hecho cargo de la ilustración del editorial de este tercer número de *Ciclosfera*. Dueño de un talento portentoso, ha ilustrado desde cubiertas de novelas hasta libros de poesía. Puedes seguir su trabajo en su web, [www.kikedelarubia.com](http://www.kikedelarubia.com)



### Olga Briasco

Inquieta, perfeccionista y meticulosa, compatibiliza su trabajo como periodista con pequeños y grandes viajes. Nacida en Barcelona y formada en Valencia (nuestra bicidad española de este número), le gusta la buena mesa en buena compañía.



### Pablo León

Licenciado en Ciencias Ambientales, vivió en Perú y distintas ciudades de Alemania antes de regresar a Madrid en 2008. Desde hace dos años escribe en *El País* el blog *I love bicis*, dedicado al ciclismo urbano. Además, publica artículos en el mismo medio sobre viajes, tendencias, cómics o cultura urbana. Más, en su cuenta de Twitter @Pablo\_Lion.

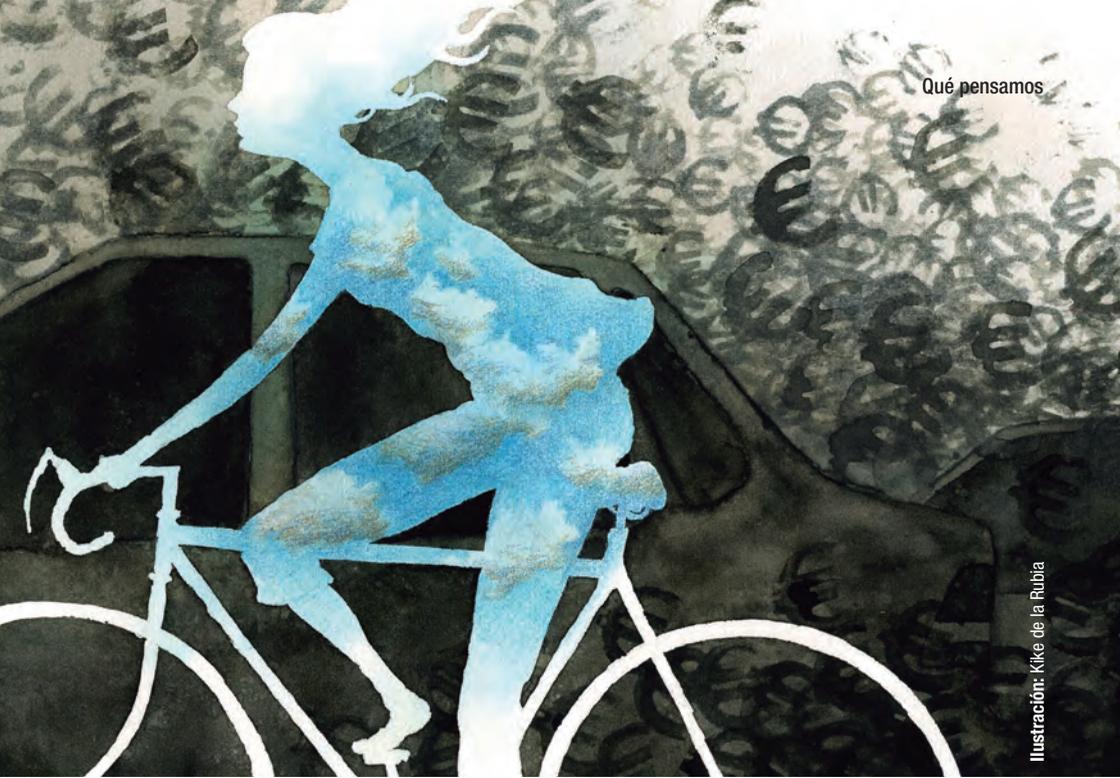


Ilustración: Kike de la Rubia

## Sin miedo

Se ven aún muchos ciclistas por la acera, y no les culpamos: si lo hacen es por miedo. El mismo motivo por el que muchos más no se atreven todavía a ir en bicicleta por ciudad. La culpa es de todos: de los gobernantes por no facilitar las cosas, de los automovilistas por su creencia de que las calles son suyas y los ciclistas por no respetar las normas, no defender nuestros derechos y no demostrar, con valentía, que cada vez somos más.

Pero no es ese el único miedo que se huele en la calle: las malas noticias nos rodean y nos pintan el futuro cada vez peor. La bicicleta no es la solución a todo, pero ayuda a pelear: con ellas se ahorra y, más importante, se vive y se respira distinto. Por eso *Ciclosfera*#3 quiere hablar esta vez de dinero, del que cada uno puede ahorrarse moviéndose en bicicleta a diario.

Son tiempos de apuros pero seguimos, eso sí, viajando. A Valencia. A Nueva York. Y, sobre todo, a vuestras manos. Porque ni es fácil ni es barato, pero queremos sacar adelante el proyecto y no pararemos hasta conseguirlo. Hasta llenar las calles de bicis. Hasta vencer el miedo sobre las dos ruedas y que, entre todos, salgamos de esta situación rodando.



## La portada

Sí, la foto del puente de Brooklyn que nos enviaron los amigos del recomendable blog *Hither and Thither* era bonita e icónica... Pero levemente desenfocada. Así que nos quedamos con la foto del brasileño Loester Gomes: una anónima joven que muestra, en Manhattan, los beneficios del ciclismo urbano. No nos llaméis sexistas: un chico también habría tenido su portada... ¡Pero ya tenemos a Hugo Silva!

Timbrazos

# ‘CICLOSFEROS’ DE LUJO

Los dos primeros números de Ciclosfera han llegado a manos de todo tipo de aficionados a la bicicleta. También de caras tan conocidas como las del actor Vigo Mortensen y el modelo Andrés Velencoso, entre otros, que compartieron con nosotros su afición a la revista.



## CRECIMIENTO de *Ciclosfera* en Facebook desde la publicación del primer número

MAYO  
NÚMERO 1

725



SEPTIEMBRE  
NÚMERO 2

1.893



DICIEMBRE  
NÚMERO 3

3.110



### TUS DENUNCIAS



Angel Hernández nos envió una foto que habla por sí sola de la situación de muchos de los carriles-bici de Madrid.



¿Un carril bici o una pista americana? Desde luego, un diseño obra de un lumbreras. Foto de Carolina Jiménez.



**go all season!**  
SKATE BIKE SNOW H2O



TM

VELO-CITY

*Cycling Essentials*



Distribuidor para España y Portugal  
info@velo-city.cc  
www.velo-city.cc

Timbrazos

# A VUELTAS CON LOS SEMÁFOROS...

Una pregunta sencilla: ¿te saltas los semáforos? Nuestros lectores se sinceraron en Facebook:

“Sinceramente, no. Es necesario cumplir las reglas para poder jugar a este juego. Te va la vida en ello”. **Jota ElRojo** 

“¿Os habéis parado a pensar lo que pasaría si todo el mundo decidiese cuándo puede o no incumplir las normas de circulación? El que dice que se salta un semáforo porque no hay peligro se está aprovechando de que los demás si cumplen las normas”. **Luis Avilés** 

“Yo los semáforos que sólo regulan el tránsito de peatones (no intersecciones de tráfico rodado) me los salto siempre, con la debida precaución”. **Jorge Villar** 

“Reconozco que en bici a veces me los salto si es de noche, no es un cruce grande y no hay tráfico. De día, jamás. Ahora, reconozco que nunca se debe hacer”. **Edi Sánchez** 

“Cruzo unos 50 semáforos al día por el centro de Londres. Sólo me salto uno o dos. Mi madre estaría orgullosa”. **Aitor Fernández** 

## ...y con el CARRIL-BICI

Nuestro lector Luis Avilés compartió un vídeo grabado en San Fernando de Henares (Madrid) en el que se ve cómo varios viandantes pasean por el carril-bici, a pesar de contar con una gran acera. Incluso un anciano llega a increpar al ciclista y espetarle: “soy mayor y hago lo que me da la gana”. Las imágenes dieron de qué hablar en nuestro Facebook.

“Para que luego digan que se les falta el respeto a los mayores... muchos de ellos se creen los reyes del mambo. Por supuesto, no hay que generalizar”. **Jordi López** 

“Yo también voy en bici por Valencia y desgraciadamente también ocurre lo mismo, aunque lleves timbre, luz o lo que sea”. **Vicente Alabajos** 

“¿Por qué los policías, que tanto interés ponen en perseguir al ciclista últimamente, no dedican un 5% de su tiempo a llamar la atención a todos aquellos que hacen un mal uso de los carriles bici?”. **Luis Avilés** 

“Se tendría que pintar las aceras de rojo y el carril bici en gris. ¡La gente va por la zona roja porque destaca!”. **Nacho Pareja** 



Jaime Hernández Pulido fue el ganador de esta espectacular bicicleta Johnny Loco. El sorteo se celebró entre los 100 primeros suscriptores a Ciclosfera. ¿Aún no te has suscrito? ¡Hazlo ya en nuestra web! Tenemos un sinfín de premios (bicicletas, cascos, ropa...) que iremos sorteando puntualmente entre los suscriptores. Por sólo 18 euros al año, recibe los cuatro números de Ciclosfera en tu casa y contribuye a seguir llenando nuestras ciudades de bicicletas.



Síguenos en [www.facebook.com/revistaciclosfera](http://www.facebook.com/revistaciclosfera) y en Twitter: @ciclosfera

# Alpina

bicycle

Ahora puedes convertirte en Distribuidor de **Alpina** y **Anita Bikes**. Líderes en Bicicletas Clásicas y Urbanas, con un éxito rotundo en toda Europa. Actualmente en Gran Expansión en España... ¡¡es tu Momento!!

Infórmate en **Roma40** Distribuidor exclusivo Autorizado



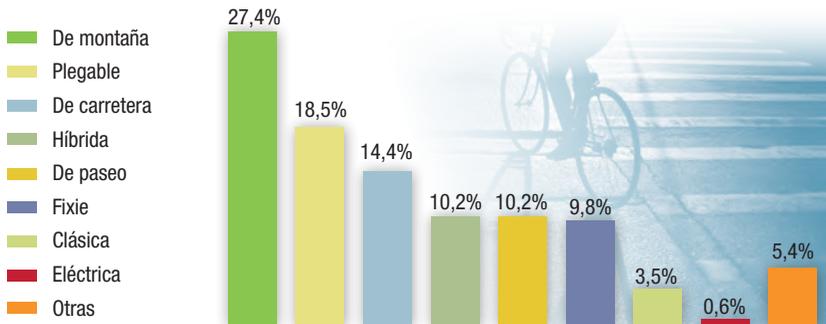
INFÓRMATE DE COMO HACERTE DISTRIBUIDOR OFICIAL EN:

**roma40**  
b i c i m o t o q u a d

Avda de Roma, 13 • León • 987 22 22 42  
[www.roma40.com](http://www.roma40.com) • [roma40@live.com](mailto:roma40@live.com) • [www.alpinabike.com](http://www.alpinabike.com)

# ENCUESTA

¿Qué tipo de bicicleta utilizas para moverte por tu ciudad?



## FOTOS DE LOS LECTORES



Foto: Ricardo Tovar



Foto: Miguel de Martín Pazat



Foto: Bárbara Fernández



Foto: Bárbara Lajoda

Los lectores siguen haciéndonos llegar multitud de fotos con las bicicletas como protagonistas. Manda la tuya a [fotos@ciclosfera](mailto:fotos@ciclosfera)

# BOOKMAN



Style is as important  
as function



**plusbike.eu**  
cycling trends



[www.facebook.com/plusbikecyclingtrends](http://www.facebook.com/plusbikecyclingtrends)  
[www.plusbike.eu](http://www.plusbike.eu) | 93 459 24 86 | [hola@plusbike.eu](mailto:hola@plusbike.eu)



## EL BICYCLE FILM FESTIVAL LLEGA A ESPAÑA

En 2001, Brendt Barbur fue atropellado por un autobús cuando iba en bicicleta. Vivió para contarlo y para crear Bicycle Film Festival, un festival consagrado a festejar el hecho de ir en bici que ahora aterriza en Madrid.

Hernán Ferreirós

"Simplemente, pensé que tenía que hacer algo positivo tras lo que me había pasado" explica Barbur, fundador del festival. "Lo primero que se me ocurrió fue hacer una película, pero empecé a descubrir que había muchas sobre bicicletas. Mi amigos empezaron a ponerme en contacto con gente, las puertas se empezaron a abrir y así surgió la idea de hacer un festival de cine. Luego se fue armando orgánicamente, con el apoyo de la comunidad". La primera edición tuvo lugar en Nueva York en una sala prestada por el legendario cineasta Jonas Mekas. Hoy, hay ediciones del festival en 40 países: por primera vez llega a España, donde se celebrará el 22 de diciembre en la Cineteca del Matadero de Madrid.

### ¿Por qué hacer un festival de cine sobre bicicletas?

En primer lugar, porque amo las bicicletas. No ando en bici por proteger al medio ambiente: me gustan los beneficios que las bicicletas traen a la comunidad, ecológicos, económicos o de salud, pero decidí empezar con el festival al sentir que la bicicleta era algo que tenía en común con un montón de gente creativa que también disfrutaba de ellas, y que podría hacer lo que otros hicieron antes con el skate o el surf.

### ¿Había muchas películas sobre bicicletas cuando empezaste?

Siempre hubo grandes películas, como *Ladrón de Bicicletas*, pero imagino que te referías a títulos específicos de la cultura ciclista como *Line of Sight* de Lucas Brunelle. Cuando vi por primera vez su trabajo, me dije que de eso debía tratar el festival. Hace doce años no había muchas películas como esa, y la mayor parte de películas que exhibimos ahora han sido hechas especialmente para el festival. Pero también hay muchos realizadores a los que no les importa el festival, porque tienen Youtube para exhibir su material, aunque el festival contribuyó al crecimiento del género.

### ¿Cómo se expandió el festival por todo el mundo?

Empezó en EE UU. Nuestros amigos de Los Angeles y San Francisco nos pedían que lo hiciéramos en su ciudad, íbamos y era un éxito absoluto. Dábamos todas las funciones a sala llena, con cientos de personas que no podían entrar. Yo no tenía intención de ir a más, pero unos amigos ingleses me pusieron en contacto con la escuela de diseño de Central St. Martins y lo montamos en Londres. Después fue Tokio... Y diez años después 40 ciudades más.

### ¿Hay una cultura ciclista? ¿Te sientes parte de ella?

Es un término vago. Hay gente que usa su bici, y tiene a partir de eso un conjunto de cosas en común, pero para la mayor parte de la gente las bicis son una forma de ir de un lugar a otro, no las ven como un rasgo de identidad. Creo que la "cultura ciclista" la experimenta... La gente que no vive en una cultura ciclista. Hace diez años, en Nueva York te gritabas "yeah" al cruzarte con otro ciclista. En Amsterdam, claro, nadie se dice nada.

### ¿Qué hacías antes de dirigir el BFF?

Siempre estuve vinculado al arte: cuanto más activo estuviera, más posibilidades había de que me pasaran cosas. Actué en teatro, ayudé en la puesta en escena de obras e hice espectáculos de marionetas, pero no tenía un empleo formal. El dinero venía de dar clases de yoga... Lo que me importaba era hacer cosas que me gustaran y con amigos: supongo que lo sigo haciendo, pero con un poco más de organización.

**Cuándo:** 22 de diciembre

**Dónde:** Cineteca Matadero

Nave 16 (Paseo de la Chopera, 14, Madrid)

**Metro:** Legazpi

**Cuánto:** 3,50 euros en [www.entradas.com](http://www.entradas.com).

Más información y programa completo en:  
[www.bicyclefilmfestival.com](http://www.bicyclefilmfestival.com)

EL BICYCLE FILM FESTIVAL ES UNA CELEBRACIÓN DE LA BICICLETA A TRAVÉS DE CINE, ARTE Y MÚSICA

Atenas - Brisbane - Buenos Aires - Cape Town - Chicago - Heerlen  
Helsinki - Hong Kong - Estambul - Lisboa - London - Los Angeles  
**Madrid** - Mexico City - Milan - Moscú - New York - Richmond  
San Diego - San Francisco - Sao Paulo - St. Petersburg - Sidney  
Tokyo - Toronto - Viena



MATA-  
DERO  
MADRID

CINETECA

Proyecciones 22/Dic. en la Cineteca de Matadero Madrid, Plaza de Legazpi 8 - 28045

Venta de entradas: taquilla y [www.entradas.com](http://www.entradas.com)

Contacto: [miguel@bicyclefilmfestival.com](mailto:miguel@bicyclefilmfestival.com)

[www.bicyclefilmfestival.com/madrid](http://www.bicyclefilmfestival.com/madrid)

PATROCINADORES PRINCIPALES

PATROCINADORES

COLABORADORES





## EL CASCO INVISIBLE

Dos suecas, Anna Haupt y Terese Alstin, han creado un elegante "casco invisible" que funciona como un airbag para proteger la cabeza en caso de accidente de bicicleta.

Hövding ([www.hovding.com](http://www.hovding.com)) es algo más que un elemento de protección, es un complemento de moda. Mientras no se activa, tiene la apariencia de un collarín recubierto con una funda que permite adoptar diferentes estilos. Tras seis años de trabajo, y partiendo de varios estudios que afirmaban que los ciclistas deseaban una protección cómoda —sin presión— y que no los despeinara, estas chicas han creado una eficaz y discreta alternativa al casco convencional. De hecho, lo que empezó como una tesis de un máster de diseño industrial, ha acabado en una solvente empresa que distribuye su producto en tiendas de Suecia y a través de internet. La protección (que, según la compañía, cumple todos los requisitos de seguridad) contiene unos sensores que detectan aquellos movimientos anormales, activando el airbag situado en el interior (se infla en 0,1 segundos) para desinflarse segundos más tarde. Hövding cuesta alrededor de 485 euros, y aunque es de un solo uso, contiene una caja negra que permite grabar el accidente durante 10 segundos.

## MUJERES EN BICICLETA POR LA PAZ

Follow the women es una organización internacional compuesta por aproximadamente 500 mujeres, procedentes de 40 países diferentes, que apoyan la paz y luchan por el fin de la violencia en Oriente Medio. La idea original fue de Detta Regan, nominada para el premio Nobel de la Paz, quien en 2004 reunió a 270 mujeres de todo el mundo, incluyendo EE UU, Palestina, Gran Bretaña e Irak, para recorrer en bicicleta 300 kilómetros a través de Líbano, Siria y Jordania, reivindicando así la paz y el fin de la violencia en la región. Su nuevo reto, Bike Ride 2013 (del 15 al 24 de febrero), las llevará a cruzar de los Emiratos Árabes Unidos (UAE), recorriendo una media de 50 km al día. La elección de la ruta no es casual. Los recientes acontecimientos en el Oriente Medio les han impedido ir en bicicleta a través de Líbano, Siria, Jordania y Palestina (su verdadero objetivo), de ahí que decidan seguir pedaleando de nuevo por la paz en solidaridad con las mujeres de Oriente Medio: "Esta nueva aventura tiene como objetivo mostrar cómo las mujeres luchan por la paz, la justicia, la seguridad, la igualdad y los derechos humanos en esta región", afirma su fundadora Detta Regan.



## ¿SABÍAS QUE...

La construcción de la primera bicicleta con pedales se atribuye al escocés Kirkpatrick Macmillan en el año 1839, pero que éste nunca patentó el invento, siendo copiado y difundido por su compatriota Gavin Dalzell, al que se consideró durante 50 años el inventor de la bicicleta?



BROMPTON

[www.brompton.co.uk](http://www.brompton.co.uk)

Bike Tech (Distribuidor oficial)  
Teléfono 93 213 8000



## SKYCYCLE: SOBREVOLAR LONDRES EN BICICLETA

El arquitecto Sam Martin, en colaboración con Oli Clark, ha diseñado un singular proyecto para evitar los accidentes y atropellos en las ajetreadas calles de Londres: el Skycycle, una plataforma elevada de carriles que se apoyarían sobre el trazado del ferrocarril urbano.

Éstos estarían protegidos por paneles y, ocasionalmente, por tubos de cristal, permitiendo a los ciclistas circular con

mayor seguridad y eficiencia. Su idea nació hace dos años, cuando dejó de usar la bicicleta en la capital al no sentirse seguro. «Skycycle es el siguiente paso natural para la bicicleta», afirma Martin. A pesar de que muchos han tachado el proyecto de futurista, el alcalde de Londres, Boris Johnson, lo ha calificado de “interesante”. Quizá en el futuro circular en bicicleta sea lo más parecido a volar. ¿O ya lo es?

## CARRILES-BICI GEOTÉRMICOS PARA EVITAR LA NIEVE

No podría ocurrir sino en Holanda, el gran paraíso ciclista del viejo continente. La localidad de Zutphen, en la provincia de Utrech, quiere construir un innovador sistema en sus carriles bici para evitar que la nieve y el hielo sean un obstáculo para las bicicletas en el duro invierno del país. Bajo el paso de las bicicletas, tuberías de agua recogen el calor en verano y lo liberan en invierno para calentar el asfalto. A pesar de que construir el sistema costará entre 20.000 y 40.000 euros por kilómetro, la provincia de Utrech ya se ha comprometido a llevarlo a cabo, y el gobierno central estudia su implantación en otras zonas del país. El hombre detrás de la propuesta, Marcel Boerefijn, ha declarado que, a pesar de su coste, supondría un cuantioso ahorro en sal -empleada tradicionalmente para derretir la nieve- y una drástica reducción en el número de accidentes de tráfico.



## ¿SABÍAS QUE...



El primer boceto de una bicicleta (y en la que ya aparece la transmisión de cadena impulsada por unos pedales) aparece en la obra *Codex Atlanticus*, de Leonardo da Vinci, en 1490?

A young child with a joyful expression is riding a wooden balance bike through a lush green forest. The child is wearing a dark grey helmet with yellow accents and the text 'ION' and 'CAUTION' visible. They are also wearing a light blue and white striped polo shirt and blue jeans. The background is a soft-focus forest with many thin tree trunks and green foliage.

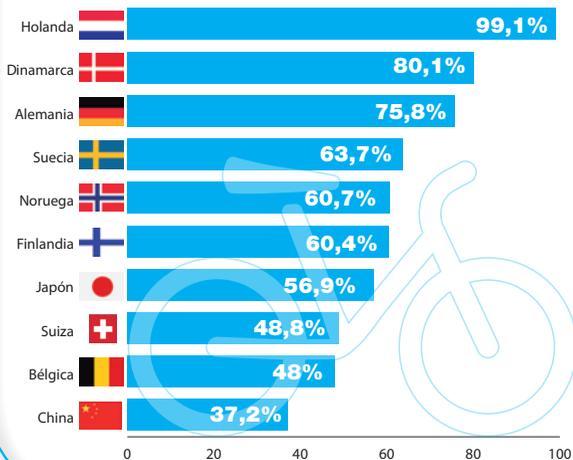
**Born to be wild...**

Bike Tech (Distribuidor oficial)  
Teléfono 93 213 8000

[www.earlyrider.com](http://www.earlyrider.com)

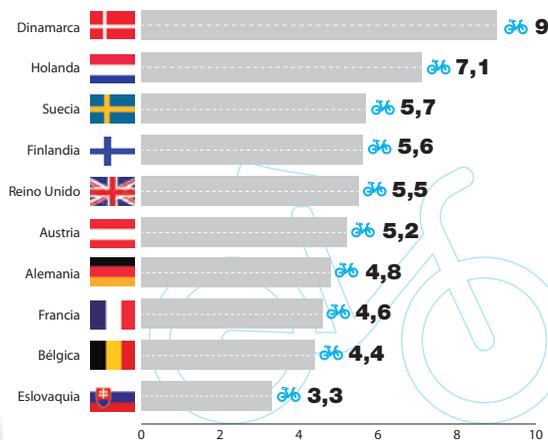


## PAÍSES CON MÁS BICICLETAS PER CÁPITA



Fuente: [www.theworldgeography.com](http://www.theworldgeography.com)

## BICICLETAS VENDIDAS EN EUROPA (por cada 100 habitantes)



Fuente: Byke Europe



## ADIÓS A UNA LEYENDA

El pasado 9 de diciembre falleció Alex Moulton, legendario diseñador británico de bicicletas y responsable de una de las más revolucionarias y emblemáticas bicis de los años 60: la Moulton. Fue exactamente hace medio siglo, en 1962, cuando fundó la Moulton Bicycle Company, en el seno de la cual daría salida a su singular bicicleta: desmontable -el cuadro se separaba en dos-, con ruedas de tan sólo 16 y 18 pulgadas, suspensión delantera y trasera y un cuadro inconfundible. La Moulton fue un absoluto éxito de ventas. Un producto visionario que cambió radicalmente la manera de entender la bicicleta y al que deben mucho los grandes diseñadores de bicicletas urbanas actuales. Moulton, que permaneció activo hasta el final, falleció a los 92 años. Descanse en paz.



# Make the World your Home



¿Has sentido alguna vez el deseo de pedalear sin rumbo, sin fijar un destino ni un momento para volver? Cuando te subes a una reclinada, ya sea bicicleta o trike, experimentas un mundo de sensaciones nuevas. Querrás pedalear sin destino ni plazo.

¿Hasta dónde quieres llegar?

## 3ike. El especialista en reclinadas.

RECUMBENTS - TRIKES - ADAPTACIONES PARA MOVILIDAD REDUCIDA

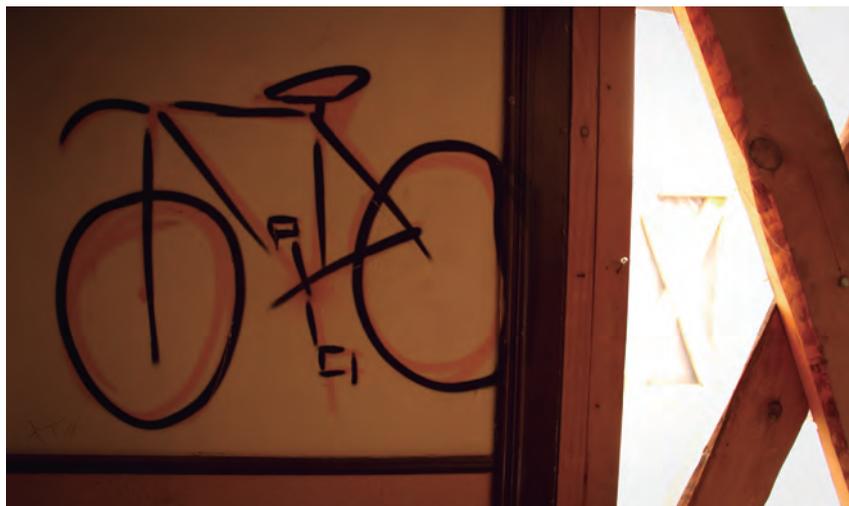
San Alejandro, 8  
28005 - Madrid  
656 91 96 71

[www.3ike.es](http://www.3ike.es)  
[3iketiendavirtual.es](http://3iketiendavirtual.es)  
[info@3ike.es](mailto:info@3ike.es)

# UN OASIS EN UN DESIERTO DE HUMANIDAD

El EPA Patio Maravillas de Madrid acoge dos talleres de autorreparación de bicicletas, en los que destaca la colaboración, la generosidad y el trabajo en equipo.

por Pepa Martínez



“Social, público, político, cultural, horizontal y polivalente”. Así se define, entre otras muchas cosas, el espacio abierto autogestionado conocido como Patio Maravillas. Ubicado en la madrileña calle Pez, 21 (tras dejar el local de la calle Acuerdo, 28), este centro de reunión y colaboración ciudadana no deja de ganar adeptos.

### Actividad y bullicio

En su interior, el movimiento no cesa. Talleres de castellano, teatro, baile o música se presentan como actividades. Y en una gran sala, comunicada con otras tres más pequeñas, está el taller de reparación de bicicletas, que llama la atención.

En la sala principal se articula el centro de operaciones, donde los usuarios dejan la bici para lanzarse a la acción. En la primera sala pequeña, cajones y muebles de todo tipo albergan multitud de herramientas y piezas. En la segunda, esqueletos de bicicleta esperan a su nuevo dueño. Finalmente, en el último espacio, se acumulan las plateadas llantas y las cubiertas.

Los usuarios campan libremente de uno a otro lugar. Dado su carácter horizontal, los colaboradores del taller (unos 20) van rotando cada lunes de forma libre. “No hay jefe o responsable del taller, todos aprendemos de todos”, dice uno. Entre los usuarios de hoy, dos erasmus que han venido a arreglar el plato de su bici, una madrileña que quiere incorporar un transportín y una pareja que pregunta si es muy difícil hacerse su propia bici. “Muchos te preguntan dudas o si tenemos esta u otra pieza, pero siempre aconsejamos que vengan aquí con su bicicleta para que sea más fácil y el material no entre y salga. No es una tienda gratis, es un taller de apoyo y trabajo en común”.



**“NO HAY JEFE  
O RESPONSABLE  
DEL TALLER,  
TODOS  
APRENDEMOS  
DE TODOS”**



## Creatividad social

La iniciativa, “donde cada cual se mancha con su propia grasa y no hay dinero de por medio”, comenzó hace seis años entre algunos amantes de las bicicletas que reparaban e intercambiaban material. Su idea no era otra que ofrecer los medios y el apoyo necesarios para que los ciclistas pudieran arreglar piezas rotas, así como reinventar algún aspecto de su bici o montarse una nueva con piezas sueltas.

“EN ESTA  
INICIATIVA CADA  
CUAL SE MANCHA  
CON SU PROPIA  
GRASA Y **NO HAY  
DINERO DE  
POR MEDIO**”



## EL “CICLIÁTRICO”

Hace unas semanas, Ciclococina recibió refuerzos. Las chicas del colectivo Cicliátrico (procedentes del CSOA Casablanca) y que se definen como «un colectivo de bollerías, feministas, trans, queers... a las que les une la pasión y la locura por las bicicletas», ha engrosado la lista del material añadiendo sus herramientas, pintorescamente pintadas de “rosa”. Una iniciativa con la que pretenden luchar contra la idea de ese «escenario típico en un taller en el que todo un equipo de mecánicos hombres tiende a tratar a las mujeres de manera paternalista, presuponiendo lo que necesitan y dando mucha más ayuda de la que darían a un hombre». Su apuesta se centra, por tanto, en generar un espacio horizontal de aprendizaje “exento de paternalismo, actitudes machistas y transfobas”. El espacio será compartido, así, tanto por Ciclococina (todos los lunes de 20:00 a 23:00 horas) como por Cicliátrico (los jueves a partir de las 19:00 horas). Más información, en <http://patiomaravillas.net>



**BICIREGISTRO.ES**  
Red de Ciudades por la Bicicleta

# “LA BICICLETA CONTRIBUYE A CREAR UNA FÁBRICA DE COMPAÑERISMO, COLABORACIÓN, GENEROSIDAD Y TRABAJO EN EQUIPO”

Todo un mundo de herramientas, piezas recicladas y amantes de la mecánica. Poco a poco, Ciclococina se ha hecho toda una referencia en Madrid para aquellos que deseen reparar (auto BiciReparación), recuperar o pedir prestada una bici (Préstamo de bicis donadas), reciclar (reutilizar materiales con otra función) o crear su bici ideal (Bici Engendros).

El material se obtiene a través de la colaboración de usuarios y tiendas especializadas, que rechazan material por defectuoso u obsoleto. “Recogemos bicis y piezas que o bien se reparan o bien se despiezan para trasplantar a otras bicicletas”, pero “también se compra a veces en caso de que sea necesario y en función de las necesidades que surjan. Intentamos cubrir la demanda y tener de todo, aunque no siempre es posible”.

La bicicleta contribuye definitivamente a la empresa que tiene el Patio Maravillas, y que no es otra que crear una “fábrica de compañerismo, colaboración, generosidad y trabajo en equipo, es un área de descanso, un oasis en el desierto humano de Madrid”. Un centro de de trabajo en el que muchas colectividades luchan por defender sus causas *cocinando* nuevos proyectos que nutren las carencias de justicia y libertad de los habitantes de Madrid. ♡

# REGISTRA TU BICI Y APARCA TRANQUILO



[www.biciregistro.es](http://www.biciregistro.es)

El Biciregistro  
es una  
iniciativa de:



Red de Ciudades por la Bicicleta

Cuenta con la colaboración de:



MINISTERIO  
DEL INTERIOR



DGT



MINISTERIO  
DE SANIDAD

MINISTERIO  
DE POLÍTICA SOCIAL Y  
FAMILIA

MINISTERIO DE  
TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL



Fundación Biodiversidad

Sin prisa

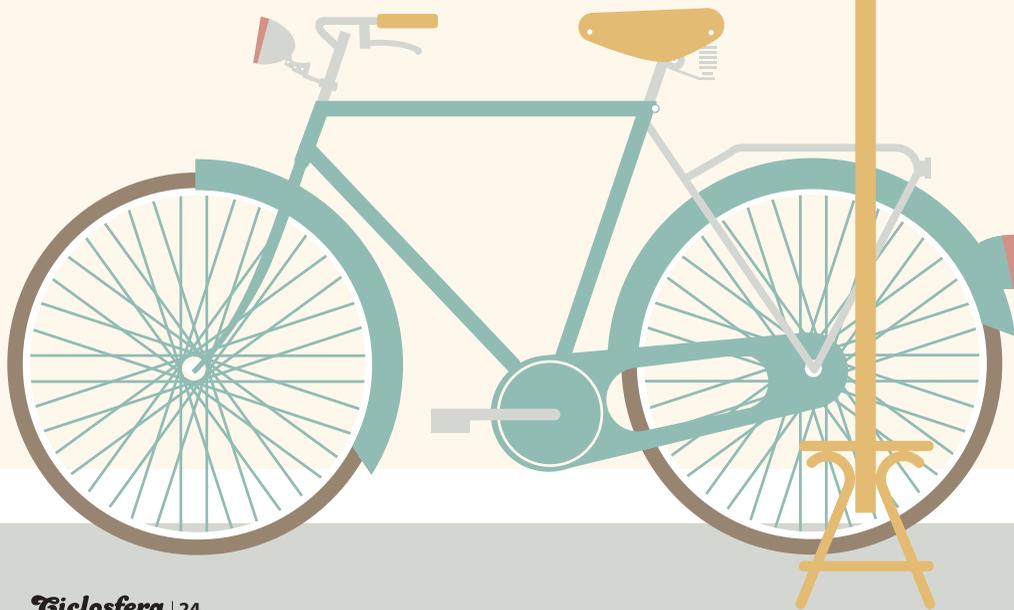


# PEDALES *en tiempos* REVUELTOS

La crisis del petróleo de 1973, junto a cuestiones de seguridad y salud, llevaron a países como Holanda o Dinamarca a apostar por la bicicleta. La actual situación económica es una buena oportunidad para que en España pase algo parecido.

por Pablo León

ilustraciones: María Gil



## “LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS, APOYADOS EN EL ÉXITO EN EE UU DEL VOLKSWAGEN ESCARABAJO, SE APROPIARON DE VALORES COMO LA AUTONOMÍA O LA LIBERTAD PARA VENDER COCHES”

“Se regala Ford Fiesta a bloguero influyente. A cambio, tiene que estar seis meses escribiendo sobre su experiencia con el coche”. Este podría ser el resumen de la campaña publicitaria *Fiesta Movement*, que Ford lanzó en 2009. Su objetivo era evidente: la generación Y. Porque, últimamente, los coches no son modernos. Ya no molan. Los menores de 35 años en Estados Unidos y en Europa no se sienten tan fascinados por las cuatro ruedas como sus padres. La crisis, que dificulta la compra y el mantenimiento del vehículo; el precio del petróleo y de la gasolina y la saturación de las ciudades son algunas de las razones de este declive. Pero no es la primera vez que ocurre: la cultura centroeuropea del pedal arrancó en los setenta gracias a la pérdida del sex-appeal de los automóviles.

### El referente

“Esto no es Holanda”, comentan algunos biciescépticos cuando se habla de movilidad, porque mencionar al país europeo implica pensar en bicicleta. Los carriles-bici y las calles holandesas son un referente global. Pero el éxito de las dos ruedas allí no responde a

la casualidad, la conciencia ambiental o a la educación, sino a una decisión política y social tomada en tiempos de crisis. Tras la devastación de la Segunda Guerra Mundial, Europa comenzó a crecer. La paz, la reconstrucción y la vuelta de las inversiones provocaron que los habitantes del Viejo Continente aumentaran sus ingresos. En Holanda, entre 1948 y 1970, el PIB se multiplicó por 200. Como a finales de los noventa en España, la riqueza personal creció notablemente, lo que se tradujo en un boom de consumo.

Los fabricantes de vehículos, apoyados en el éxito en EE UU del Volkswagen Escarabajo, se apropiaron de valores como la autonomía o la libertad para vender coches. Hasta entonces los holandeses, como la mayoría de europeos, se movían en bicicleta o tranvías y realizaban una media diaria de 3,9 kilómetros. A partir de 1957, condujeron. Como las calles no fueron diseñadas para los coches, tuvieron que ser adaptadas: se abrieron rutas para las cuatro ruedas a costa del espacio del resto de usuarios. A mediados de los setenta los ciudadanos de Amsterdam recorrían 23 kilómetros al día en su vida cotidiana. Casi todos en coche.

Al aumentar el uso de los automóviles, lo hicieron los problemas asociados a ellos. Los accidentes fueron el estandarte de esa preocupación. Los menores de edad resultaron ser uno de los colectivos más afectados, sobre todo en las urbes. Surgieron protestas sociales que reclamaban mayor seguridad para los hijos de Holanda. Actualmente, aunque la seguridad ha mejorado de manera notable, el uso intensivo del automóvil genera problemas que molestan a bastantes personas: atascos, estrés o contaminación. La contaminación del aire provoca 400.000 muertes prematuras al año en la Unión Europea, 20.000 de ellas en España, según la Organización Mundial de la Salud.

## “LA ESCALADA DE PRECIOS DE LA GASOLINA PROVOCÓ UNA REFLEXIÓN POLÍTICA: “DEBEMOS SER MENOS DEPENDIENTES DE FUENTES DE ENERGÍA QUE NO CONTROLAMOS”

En medio de la controversia social holandesa, estalló la primera crisis del petróleo. En 1973, la Organización de Productores de Petróleo, más Egipto, Siria y Túnez, iniciaron un boicot a Occidente en respuesta a su apoyo a Israel en la Guerra de Yom Kipur. La escalada de precios de la gasolina provocó una reflexión política: “Debemos ser menos dependientes de fuentes de energía que no controlamos”. Aprovechando la presión social por los accidentes y la necesidad estructural de una mayor independencia energética, los políticos se alejaron del cochecentrismo que había imperado. Entre las medidas de promoción de la bicicleta como un elemento que mejoraba la calidad de vida, La Haya financió, en 1975, los primeros carriles bici segregados. Tilburg hizo algo parecido. Los trayectos diarios en bicicleta en estas ciudades escaló hasta el 60 y el 75%, respectivamente.

### Nuevos (¿y buenos?) tiempos

El reciente interés de Ford por captar a un público más joven no era una simple ampliación de mercado; evidenciaba la preocupación de las empresas de automóviles por perder a una generación entera. La reacción holandesa de los setenta se vivió de manera semejante en otros países. “En Dinamarca, la bicicleta es estructural. No importa que gobierne la izquierda o la derecha; siempre será tenida en cuenta”, cuenta Frits Bredal, embajador de la bicicleta del país nórdico. Los daneses recorren una media anual de 965 kilómetros en bicicleta, muy por encima de los 193 que pedalean de

media los europeos. España está al nivel de Reino Unido: 76 kilómetros anuales. Aunque la revolución modal centroeuropea se produjo hace cuarenta años, su máxima expresión se vive hoy en día: en las calles de Amsterdam o Copenhague dominan los pedales y su ejemplo ha influenciado a gran parte del continente. De ahí el interés del sector automovilístico: las condiciones socioeconómicas actuales -el estallido de la burbuja inmobiliaria, los precios de la gasolina, la subida del transporte público, la creciente y diversa presión social o, simplemente, la moda- guardan ciertas analogías con las que crearon la cultura de la bici europea.





[www.puky.net](http://www.puky.net)

Bike Tech (Distribuidor oficial)  
Teléfono 93 213 8000

“HACE CUATRO AÑOS, EL 6,8% DE LOS CICLISTAS ESPAÑOLES USABA LA BICI COMO MEDIO DE TRANSPORTE; EN 2011, LO HACE UN 30%”

“Conforme los precios del crudo suban, los fabricantes de bicicletas se beneficiarán”, afirma una accionista de Merida Industry, el segundo mayor fabricante de bicicletas del mundo. Sus palabras se han hecho realidad en Italia: el año pasado se vendieron 1,75 millones de bicicletas, dos mil más que coches. Las ventas de vehículos han retrocedido a valores semejantes a los de 1963. En España, con las subvenciones del Plan PIVE, este año esperan llegar a los 700.000 vehículos. Desde 2008, las ventas de velocípedos se estiman en unas 750.000 anuales. Pablo Barrios, técnico de luces de 25 años, acaba de deshacerse de su coche. “Me llegaba el seguro en febrero. Aunque me hubiese apretado el cinturón para pagarlo, luego casi no iba a poder usar el coche por el precio de la gasolina”, explica. Vive en San Sebastián de los Reyes y viaja cada día a Madrid donde estudia un master. Va a pasarse al Cercanías. Al mismo tiempo, tras la subida de precios del transporte público - el tarifazo en Madrid ha encarecido los billetes un 29%-, muchos de los usuarios del metro y del autobús se han pasado a la bicicleta. Hace cuatro años, el 6,8% de los ciclistas españoles usaba la bici como medio de transporte; en 2011, lo hace un 30%, según un informe de la DGT.

La economía cotidiana y el precio de los billetes del underground londinense son parte de la pasión bicicletera en la ciudad del Támesis. La defensa política de los pedales que realiza el alcalde tory Boris Johnson, otra. “Llego de mejor humor a la oficina, más fresca y ahorro cerca de 100 libras al mes”, resume Jo Geenen, representante de prensa de *Visit London*, la oficina de promoción de la capital. Ha habido un cambio de percepción y de valoración de las bicicletas basado, sobre todo, en la eficiencia y el ahorro. El desencadenante, como hace cuatro décadas: una crisis económica, la presión social y el apoyo político. Esos tres factores fueron la base de la cultura bicicletera de Europa. Ahora, España tiene una buena oportunidad para crear la suya propia y Ford y sus homólogos, una razón para preocuparse. 🍷

“HA HABIDO UN CAMBIO DE PERCEPCIÓN Y DE VALORACIÓN DE LAS BICICLETAS BASADO, SOBRE TODO, EN LA EFICIENCIA Y EL AHORRO”

Villabikess  
Taller de bicicletas

Cristóbal Casquel  
tel 622 594 208  
villabikess@gmail.com

Todo tipo de bicicletas  
Carretera  
MTB  
BMX  
Electricas

Fatines y  
Monopatines

C/ Amoroso Vallejo, 19  
Madrid

**escapa**

Bicicleta eléctrica  
Orbea Eline H<sub>2</sub>O

antes 1699€  
**999€**

- Cuadro de aluminio
- 25 Km/h
- Todos los accesorios

www.biciescapa.com

**MODA PEDAL**

La tienda online de ropa  
y accesorios para  
ciclistas urbanos

www.modaypedal.com

Porque pedalear  
cómodo por la ciudad  
no es incompatible con  
ir a la moda

.com  
via52

YO LEO via52

**via52**  
semanario\_digital

**VANMOOF** SPAIN 2012

VANMOOF R9E VANMOOF R9E

www.vanmoof.com  
t 639 914 432  
comercial@smartbikes.es

Calle Cancheras 3  
28570 San Agustín de Guadalix  
Madrid

**vanderBike**

Nueva tienda On-line

Venta de bicicletas  
Servicio de taller

Distribuidores oficiales de Dawes y Strider.

AUTHORIZED DEALER  
**DAWES** **STRIDER**  
No Pedal Resistance Bike

Tel. 93.368.57.82  
http://vanderbike.com

www.ciclosfera.com 29

# El COSTE de *moverse*



Tras cuatro años de crisis la cuenta corriente parece que no corre, sino que se arrastra. Mientras la oración salmódica del telediarario austero repite cuánto hay que sufrir por estar vivo, santa bárbara truena en tus neuronas cuando tienes que meter el pin de la tarjeta para pagar en la gasolinera y cruzas los dedos. Guillotinas y visceras aparte, te refugias en la infancia feliz con pantalón corto y a dos ruedas y aseguras, tan convencido como cuando dices que saldrás a correr, que ir a trabajar en bici, como hizo tu abuelo toda su vida, no sólo es sano para ti y los demás sino que además te hace más feliz y es más barato. Es casi perfecto, dicen los que lo han hecho. Y esta es la memoria contable para justificar tan solemne decisión.

por David Rojo

## El coche

España está poblada por cien millones de ruedas de coches que desgastan asfalto y goma mientras consumen litros de destilado pérsico y lanzan gases un tanto cochinos. Lo cierto es que los dueños de los 22 millones de turismos sabemos para qué lo tenemos: que si para los viajes largos, que si es que hoy llueve, que si los críos y el colegio y así no hay manera.

¿Cuánto supone un coche para el bolsillo? Pues cada uno es un caso, pero si tiramos por la calle del medio en el barrio de la pseudoestadística podría resultar que son 4.500 euros al año: para un coche nuevo de gama media (15.000 euros) al que se le estira la vida útil hasta los 15

años, en el que te dejas unos 2.000 euros al año entre taller, ITV, impuestos, seguro y garaje si la trócola lo permite, y con el que se hacen 15.000 kilómetros al año, de los que la mitad se padece en ciudad y la otra mitad se disfruta en carretera, por lo que su adicción al petróleo refinado se lleva otros 1.500 euros. Por supuesto, no es lo mismo disfrutar del volante desgastado de tu compañero Bandidito (segunda mano, 14 años, 200.000 kilómetros y 5.000 noches al raso) a que te quieras comprar el coche para los que les gusta conducir y que duerma en sábanas de raso. Eso va en cada uno: los gustos tienen la costumbre de adecuarse al tamaño de la nómina de su dueño.

## El transporte público

Si la muchedumbre de una hora punta no te mata te hará más fuerte. Pero una nueva amenaza se cierne sobre los creyentes de la ferroviaria y los feligreses del bus: un tarifazo tras otro golpean desde un par de años unos presupuestos que siempre han jugado a las combinaciones infinitas de metros y autobuses para moverse a todas horas en cualquier sentido con un único abono. Sencillez y economía, parecía una mezcla inmejorable. Pero nadie dijo que fuese imposible empeorarla.

Ahorro, austeridad y eficiencia, claman, lo que en hechos se traduce en un aumento de las frecuencias, subidas de precios, aperturas más tardías y cierres más tempranos. En Madrid, el extremo llega a que se clausuren salidas de Metro para no tener que mantenerlas: quienes hace unas décadas hicieron la inversión para construir las bocas ahora clausuradas tendrían algo que decir al respecto. En definitiva: menos servicio y más caro. ¿Y cuánto cuesta?

Valencia tiene el abono de transporte urbano más barato de las grandes ciudades españolas: de 525 a 900 euros al año (en función del número de zonas); Madrid y Barcelona están muy parejos: en un mínimo en torno a los 620 euros y un máximo de 1600 euros aproximadamente. En cercanías, de nuevo en función de la ciudad, el número de zonas y la posibilidad de adquirir viajes combinados con los transportes urbanos varían enormemente los precios. Pero se podría fijar un rango de entre 320 y 1.500 euros anuales. El resultado contable y de nuevo optando por la claridad en detrimento del rigor: unos 1.000 euros el transporte urbano al año, que ascenderían a 1.500 si se usa conjuntamente con el cercanías.

## La bici

La única ley es que todas tienen dos ruedas y sólo por obligación etimológica. Puede ser plegable, mountain bike, urbana, de carretera o eléctrica. Y en cada categoría el mismo festival

de precios al que ya estamos acostumbrados: desde que llegue mediante una herencia un tanto rúcana a los 2000 euros que cuestan algunas maravillas del diseño y la ingeniería. Optamos, de nuevo, por una gama media a razón de 600 euros, que suponiéndole una vida útil de 10 años supondría 60 euros al año.

A continuación hay que vestirla y equiparse con el kit completo para que quede claro el compromiso con la nueva vida que se adopta: candado, casco, luces, chaleco y seguro pueden sumar otros 300 euros y si se van renovando periódicamente supondrían un gasto de unos 30 euros al año. El mantenimiento de la bici puede llevarse, en función de lo precavido que uno sea, otros 60 euros. Suma total: 150 euros al año. Si la bici es eléctrica habrá que sumarle el consumo, que se puede redondear en unos 3,5 céntimos por kilómetro, un gasto nada despreciable y que conviene considerar antes de meterse en ello.

## Conclusión

Las economías, más que domésticas, son domesticadas: a base de aprendizaje entran en el presupuesto. Por eso nadie puede echar las cuentas de otro: porque parece muy fácil pensar que si cambias el coche por la bici ahorras un montón de dinero, pero, ¿y si tienes que hacer todos los días 60 kilómetros de casa al trabajo? Pues en ese caso no parece viable. Cada uno conoce sus necesidades y su bolsillo mejor que nadie. Pero conviene pararse a hacer las propias cuentas con estas fichas como guía. Nadie se hará rico por hacerlo, pero igual se lleva una sorpresa y su cuenta corriente una alegría, ahora tanto se echa de menos esas alegrías.

## RELLENA LAS SIGUIENTES CASILLAS TANTAS VECES COMO COCHES TENGAS

1. ¿Cuánto pagaste/vas a pagar por tu coche?
2. ¿Cuántos años prevés que te dure (desde el momento de la compra)?
3. ¿Cuántos kilómetros le haces al año?
4. ¿Media anual de gasto en seguro y mantenimiento?
5. ¿Media anual de gasto en garaje, tarjeta de aparcamiento o similares?

**Amortización = Casilla 1 / Casilla 2 = coste del coche en euros/año**

**Combustible = Casilla 3 x 0,10 en euros/años**

**Total= amortización + combustible+Casilla 4 + casilla 5 en euros/año**

## RELLÉNALO AUNQUE HAGAS UN USO OCASIONAL (DESDE 10 A 100 EUROS/AÑO)

1. ¿Cuánto gastas al año en transporte urbano?
2. ¿Cuánto gastas al año en cercanías?

**Total= Casilla 1 + Casilla 2**

## RELLENA LAS SIGUIENTES CASILLAS TANTAS VECES COMO BICIS TENGAS

1. ¿Cuánto pagaste/vas a pagar por tu bici? (de 0€ a 2000€)
2. ¿Cuánto gastaste o prevés gastar en complementos? (de 0€ a 500€)
3. ¿Cuántos años prevés que te dure (desde el momento de la compra)? (de 5€ a 15€)
4. ¿Cuánto gastaste o prevés gastarte en mantenimiento? (20€ a 100€)

**Amortización= (Casilla 1 + Casilla 2)/10**

**Amortización+ Casilla 4= coste anual de la bici en euros**

**Si la bici es eléctrica, multiplica por 0,35 la cifra anual de kilómetros usando el motor. Añade esa cifra al coste anual.**

## PRUEBA A COMBINAR FACTORES:

- a) Si eliminas todo el gasto del coche y lo sustituyes por la bici.
- b) Si vas a trabajar en bici y mantienes el coche: contabiliza tu gasto de bici y elimina el derivado del combustible para ir a trabajar (0,10 euros x kilómetro) y reduce un 30% el gasto en mantenimiento por el menor desgaste.
- c) Si eliminas todo el gasto del coche y combinas, por ejemplo, la bici y el cercanías...
- d) Etc.

**bike coops**  
embajadores 29



*fixi dixi*



**TRÉBOL**

Bicimensajería    Tienda y taller  
91 530 32 32    91 506 15 34

[www.bikecoops.net](http://www.bikecoops.net)

Bicicleta urbana y más...  
Alquiler, venta y reparación

**Mi Bike Rio**

Tel: [WWW.mibikerio.com](http://WWW.mibikerio.com)  
91394652

Madrid

- Polo/Bike
- Johnny Loco
- Route 66
- Alpina / Anita
- Biciclásica
- 4ever

Metro:  
Príncipe Pío



**FIXEDLAND**  
BICYCLE SHOP



EXPOSICION Y VENTA  
TALLER  
TIENDA ONLINE  
FIXED GEAR  
SINGLE SPEED

---

C/MONTELEON 35  
28010 MADRID  
91 591 52 93  
[fixedland@fixedland.com](mailto:fixedland@fixedland.com)  
[www.fixedland.com](http://www.fixedland.com)



**Ossby curve** [www.ossby.com](http://www.ossby.com)

Esta bicicleta ha sido creada con el objetivo de ofrecerte mayor libertad a la hora de desplazarte. Esta bicicleta plegable destaca por su reducido tamaño, su ligereza y sobre todo por su sistema de plegado que te permitirá cerrarla en tan solo 1 segundo. Con un peso de tan solo 10 kilos es una bicicleta muy robusta capaz de soportar hasta 95 kilos.

Síguenos en:

facebook. twitter YouTube





Con una posición de conducción cómoda y relajada y un diseño impecable, este modelo de la marca italiana Anita está especialmente indicado para los que buscan funcionalidad sin renunciar a la belleza más deslumbrante. Cada detalle está cuidado al máximo: sillín Brooks, portapaquetes delantero grande y resistente, cambio Shimano de 3 velocidades y tres colores disponibles, blanco, negro y verde pistacho.

**Precio:** 695 €

[www.alpinabike.com/anita](http://www.alpinabike.com/anita)

## UNA BELLEZA ITALIANA

### FICHA TÉCNICA

**MODELO:** Anita Bruschetta uomo

**SILLÍN:** Brooks B68

**CUADRO:** aluminio

**CAMBIO:** Shimano 3V nexus

**RUEDAS:** 26 "



Foto: Ferdinand Vykoukal

**FICHA TÉCNICA****MODELO:** Vanmoof 6.7**PESO:** 13 kg**CUADRO:** Aluminio**CAMBIO:** Nexus 7 velocidades**FRENOS:** Shimano Roller**CADENA:** Carenada

## QUE TE VEAN

Luces integradas LED Philips. Chasis de aluminio. Cadena carenada para no ensuciar. Y neumáticos Schwalbe, para rodar a toda velocidad y segura. Porque sí: la Van Moof 6.7 es sólo para mujeres. Pero su calidad, diseño y resistencia no pasan inadvertidas para nadie.

**Precio:** 798 €

[www.vanmoof.com](http://www.vanmoof.com)



## INSPIRACIÓN FIXIE

El estilo y la ligereza de una bicicleta sin marchas, pero con un cambio Shimano de ocho velocidades que nos permite afrontar las dificultades del rodar cotidiano por la gran ciudad. La Specialized Roll 8 promete diversión, pero también comodidad y dureza en una bicicleta que mezcla modernidad, tradición y, desde luego, mucho estilo.

Precio: 670 €

[www.specialized.com.es](http://www.specialized.com.es)

### FICHA TÉCNICA

**MODELO:** SPECIALICED ROLL 8

**Sillin:** Globe Roll 8 Custom Body Geometry

**CUADRO:** Cuadro de Cr-Mo, con punteras verticales, agujero para frenos, roscas para guardabarros

**CAMBIO:** Shimano Altus

**CAMBIO:** Custom curvado hacia atrás, 58mm de altura, 19° de elevación puntas, 545mm de ancho

Así es como vuela este trike, plegable y con un peso de apenas 16 kilos y medio sin incluir accesorios. El Scorpion es perfecto para el cicloturismo: ofrece una posición muy cómoda y un punto de gravedad muy bajo, que permite una conducción ágil y rápida. Además, sus tres ruedas lo convierten en la montura idónea para personas mayores o con minusvalías que les impidan ir sobre sólo dos ruedas.

Precio: 3.790 €

[www.3ike.es](http://www.3ike.es) / [www.velotechnik.com](http://www.velotechnik.com)



## A RAS DE SUELO

**MODELO:** HP Velotechnik Scorpion FS. **PESO:** 16,5 kg (sin accesorios). **FRENOS:** Avid BB7. **CAMBIO:** DualDrive de 3x8 velocidades. Suspensión total.

Cubrecadenas, parrilla delantera y trasera, sillín confortable, gran manejabilidad. . . Esas son las bazas de la Orbea Boulevard H50, con la que la marca española promete un mínimo mantenimiento, gran durabilidad y enorme comodidad. Con luz de dinamo, manillar regulable y un diseño más que atractivo.

Precio: 399 €

[www.orbea.com](http://www.orbea.com)

Foto: Ferdinand Vykoukal



**FICHA TECNICA**

**MODELO:** Orbea Boulevard H50

**PESO:** 14,8 kg

**CUADRO:** Orbea Uni Basic Vertical

**CAMBIO:** Shimano

**FRENOS:** Orbea V-Brake Alu



COMODIDAD A PRECIO RAZONABLE

# ANIMAL URBANO

**FICHA TÉCNICA** **MODELO:** Ossby Curve **CUADRO:** Plegable, tubos superiores en aluminio e inferiores en acero y horquilla en acero  
**PESO:** 10 kilos **PLATO:** Simple 44t, "Single Speed" con corona 16t **FRENOS:** Vbrake **PEDALES:** Plegables **MANILLAR:** Plano 530mm plegable.



Basta un segundo para plegarla y desplegarla, y no muchos más para acostumbrarse a ella: la Curve tiene una sola velocidad, que permite afrontar las cuestas más duras de la ciudad, y un tamaño que la convierten en el arma ideal para el día a día urbano. Manillar y pedales plegables, cesta y portabotellas incluidos... Y mucho diseño. ¿Hace falta decirlo después de verla?

**Precio:** 380 €

[www.ossby.com](http://www.ossby.com)



# NO CARGUES CON TU BICI PLEGABLE

Hay muchas plegables en el mercado, ¿Cuántas están fabricadas en Francia, con la calidad y el servicio posventa que eso implica? ¿Cuántas ofrecen un sistema de plegado cómodo, rapidísimo (tres segundos) e innovador? Y, claro, ¿cuántas tienen el aspecto elegante, irresistible e inconfundible de la Mobiky?

Las Mobiky son cómodas:

su sistema de plegado

Genius nos permite reducir la bici, en cuestión

de segundos, a la mínima

expresión. Y una vez plegada

no tendremos que cargar con

ella, sino que podremos llevarla

rodando como una maleta, apo-

yarla en el suelo con su caballete,

pudiendo también meterla en su

práctica bolsa de viaje y llevarla

en tren, autobús, avión, coche o

caravana con ella.

## Pequeña y robusta

¿Qué encontramos cuando nos

subimos en una Mobiky? Lo

primero, robustez. Aunque

plegable, la bicicleta es

cómoda y muy rígida

gracias a su cuadro de aluminio.

También dinámica: cuenta con

un cambio Shimano Nexus de

tres u ocho velocidades, según el

modelo, perfectos para afrontar

cualquier dificultad que nos

plantee la ciudad. Y sus ruedas



de 16 pulgadas también están a la altura: compactas y estables, perfectas para una conducción cómoda y ágil.

## La opción eléctrica

Mobiky nos ofrece además un

modelo eléctrico, la Youri, con

motor Hansmann (Alemania)

que hará más llevadero el día

a día urbano. Una batería de

5,5 Ah, que permite una auto-

nomía de hasta 25 kilómetros,

y una segunda de 11 Ah, que

puede alcanzar los 60 kilómetros sin recarga.

## Simplemente...

### Irresistible

Todos los modelos, tanto

los convencionales como

los eléctricos, llegan estas

navidades con nuevos y

exclusivos colores (amarillo

brillo, rojo y fucsia

mate), que se suman



a los cinco ya existentes (en brillo: blanco y negro, en mate: azul, oro y gris). En resumen: una bicicleta ligera, dinámica, cómoda y elegante, irresistible e inconfundible.



## MODELOS MOBIKY

**Youri de 3 velocidades**

**y batería de 5,5 Ah:**

PVPR 1.495€

**Youri de 3 velocidades**

**y batería de 11 Ah:**

PVPR 1.695€

**Youri de 8 velocidades**

**y batería de 11 Ah:**

PVPR 1.795 €

**Louis, con 3 velocidades:**

PVPR 995 €

**Steve, con 8 velocidades:**

PVPR 1.150 €

## DÓNDE COMPRAR

Busca tu tienda más cercana en

[www.plusbike.eu](http://www.plusbike.eu)

o manda un mail a [info@plusbike.eu](mailto:info@plusbike.eu)



# SUSCRÍBETE A *Ciclosfera*

¡Y RECIBIRÁS LOS PRÓXIMOS CUATRO NÚMEROS DE LA REVISTA IMPRESA. **TODO UN AÑO DE CICLOSFERA, EN TU CASA:** TENDRÁS TU EJEMPLAR ASEGURADO Y PARTICIPARÁS EN EL **SORTEO\*** DE MAGNÍFICOS PREMIOS: BICICLETAS  *Johnny Loco*<sup>®</sup>, CASCOS    **nutcase** CAZADORAS...  **Levi's** **COMMUTER**  
FORM. FUNCTION. CYCLING.  
www.levi.com

Suscríbete a *Ciclosfera* o regala una suscripción, y además asegurarás la supervivencia de la única revista de ciclismo urbano en España! recuerda: **cuatro ejemplares al año, en tu casa por 18 euros.**

más información en [www.ciclosfera.com/suscripcion](http://www.ciclosfera.com/suscripcion)

Dónde encontrarlos

# CONSIGUE GRATIS

# Giclosfera

## EN TU TIENDA MÁS CERCANA

*La primera revista de ciclismo urbano*



**+ de 120  
tiendas**

### A CORUÑA

**Eco-logical**  
C/ del Cantábrico, 2  
981 904 040

### A RAMALLOSA

**Ciclos palacios**  
Av. de Manuel Lemos, 16  
986 350 251

### ALCALÁ DE HENARES

**Mammoth 4**  
Rotonda de Pitágoras, 1  
Nave 703  
918 797 587

### ALICANTE

**Ciclos Campuzano**  
C/ Catedrático Soler, 23  
965 921 566

**Sportbike**  
C/ Foguerer José Ángel Girao, 5  
965 258 262

### BADAJOS

**Fambike**  
c/ Servando González Becerra  
nº 22  
info@labicicleta.net

### La Bicicleta

Avd. Elvas, 1  
924 278 731

### BARCELONA

**Barceloneta Bikes**  
C/ Atlántida, 49  
931 771 119

### Bicitecla

C/ Bonavista, 20  
933 686 978

### Bike Gracia

C/ Terol, 30  
932 130 255

### Bikeland

C/ Diputación, 369  
932 460 362

### Bike Service

C/ Aragón 528, local 1  
932 464 865

### Cap Problema

Plaza Traginers, 3  
info@capproblema.com

### Castells bicicletas

C/ Girona, 39  
932 316 058

### Cicles Biela

C/ del Torrente de la Olla, 37  
932 388 979

### Citybici

Av. Diagonal 572, Ofi. 1-4  
934 141 347

### Espai Bici

C/ Bruc, 63  
935 323 143

### O2town

Passatge Maiol, 8  
935 320 506

### Probike

C/ Viladomat, 310  
934 197 889

### Ramonas

C/ Carders, 51  
933 100 152

### Vanderbike

C/ Vallirana 20, Local 1, 2 y 5  
933 685 782

### BILBAO

### Ciclos Maestre

C/ Licenciado Poza, 60  
944 701 940

### Hirizikloak

C/ de la Ribera, 16  
946 792 603

### Urban-bike

C/ Villarias, 3  
944 077 373

### BURGOS

### Mas bici

Plaza Francisco Sarmiento s/n,  
947 218 295

### CÁCERES

### La Bicicleta 2

Plaza de Noruega, 7  
927 238 754

### CÁDIZ

### Valbar bicicletas

C/ Doctor José Manuel Pascual  
y Pascual, 1  
856 070 694

### CAMBRIL

### Sports Mariné

Passeig la salle, 15  
977 225 202

### CARBONERAS

### PJ Bikes Shop

C/ Cádiz, 1  
950 888 187

Si TU TIENDA todavía no distribuye **CICLOSFERA**

# Giclosferizate

sugerencias@ciclosfera.com

**CASTELLÓN**

**Mi mundo**  
C/ Arquitecto Traver, 4  
690 029 117

**Rafael Abad 5**  
C/ Méndez Núñez, 32  
964 216 657

**CÓRDOBA**

**La vuelta al mundo**  
Av. de la Fuensanta s/n, Nave 1  
957 435 150

**Solo Bici**  
C/ María Cristina, 5  
957 485 766

**DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN**

**Antigua Bike SL**  
Paseo Heriz, 9  
943 212 021

**Gros Green**  
C/ Peña y Goñi, 3  
943 288 940

**Kili**  
C/ Txomin Aguirre, 12 bajo  
943 537 134

**Miner Bicicletas**  
C/ Ronda, 7  
943 270 447

**DURANGO**

**Bizi bike**  
C/ Barrenkalea, 21  
946 216 106

**GANDIA**

**Rafael Abad 4**  
C/ San Vicente Ferrer, 47  
963 822 316

**GIJÓN**

**Ciclos Esplendor**  
C/ La Merced, 11  
678 579 100

**Culture Bike**  
Av. Príncipe de Asturias, 25  
984 205 529

**Eco-logical**  
C/ Marqués de San Esteban 69,  
bajo dcha.  
985 343 170

**GRANADA**

**La Estación**  
C/ Molinos 20, bajo 1  
958 568 020

**IGOLLO DE CAMARGO**

**Specialized & Maestre  
Concept Store** Cantabria  
Polígono La Esprilla, Nave 1A  
942 130 300

**LAS ROZAS**

**Kvoit**  
C/ Módena 47, Soho Európolis  
916 379 556

**LAS TORRES DE COTILLAS**

**Ciclos Sarabia**  
C/ Jazmin 1 - LA FLORIDA  
968 627 460

**MADRID**

**Bicicletas Salva**  
C/ Mar Caspio, 37  
913 824 816

**Bikepolitan**  
C/ Joaquín María López, 70  
915 448 041

**Bike Room**  
C/ Alcorisa, 57  
910 004 993

**By Bike City**  
C/ Ibiza, 2  
911 292 761

**Calmera**  
C/ Atocha, 98  
915 277 574

**Ciclos Delicias**  
Paseo de las Delicias, 65  
915 307 787

**Chapinal**  
C/ Alcalá, 242  
914 041 853

**Choper Monster**  
Corredera Alta de San Pablo, 21  
914 458 434

**Dale Pedales**  
C/ de Verónica, 15  
913 576 689

**Ecomovingsport**  
Av. del Manzanares, 2  
912 457 383

**El caballo de acero**  
C/ de O'Donnell, 7  
914 358 971

**Fixedland**  
C/ de Monteleón, 35  
915 915 293

**FixiDixi**  
C/ Embajadores, 29  
915 061 534

**In Bicycle We Trust**  
C/ Antonio Acuña, 12  
914 350 140 / 659911456 /  
680380572

**Karacol**  
C/ Tortosa, 8  
915 399 633

**Madfix**  
C/ Tesoro, 21  
911 828 669

**Mammoth**  
C/ Fuente del Berro, 9  
913 093 259  
Madrid

**Mi Bike Río**  
Calle de Aniceto Marinas, 26  
911 139 462

**Noviciado**  
C/ Noviciado, 9  
911 152 720

**Okocicle**  
C/ Padre Francisco Palau y  
Quer, 1  
665 041 376

**Otero**  
C/ Segovia, 18-20  
915 415 714 / 915 473 225

**Retrocycle**  
C/ Duque de Sevilla, 18  
911 768 960

**Sanferbike**  
Av. de la Perla, 35  
914 755 988

**Sanferbike 2**  
C/ Sebastián Alvaro, 8  
915 123 041

**Toma Café**  
C/ La Palma, 49  
917 025 620

**Urban movil**  
C/ de Santiago, 18  
915 427 771

**Villabikess**  
C/ Ambrosio Vallejo, 19  
622 594 208

**MAJADAHONDA**

**Mammoth 2**  
C/ San Joaquín, 5  
916 341 788

**MÁLAGA**

**Recyclo**  
Av. Juan Sebastian Elcano, 50  
952 297 324

**MATARÓ**

**9Transport**  
Cami del mig, 133  
937 562 192

**MÓSTOLES**

**Mammoth 3**  
C/ Fragua, 2  
916 140 910

**MURCIA**

**Hospital de bicis**  
C/ Cuartel de Artillería 1,  
660 591 835

**PALMA DE MALLORCA**

**Mecabici**  
C/ Bartolomé Pou, 47  
971755895

**Yeah urban life**  
Ample de la Merce, 1 Bjs,  
971 714 058

**PAMPLONA**

**Bigarren Eskua**  
C/ del Carmen, 17  
948 213 668

**Mundo Oraintxe**  
C/ Nueva, 127  
948 213 033

**POZUELO DE ALARCÓN**

**Zermatt**  
C/ Atenas, 2  
917 140 848

**PRAT DEL LLOBREGAT**

**Pave**  
C/ Alcalde Ferrer i  
Monés, 57-59  
934 795 727

**SABADELL**

**Abant bicikes**  
C/ Gràcia, 147  
937 269 171

**Bicicletes Escapa**  
C/ Montserrat, 180  
93 745 10 74

**SAN CUGAT DEL VALLÈS**

**Fundació ECA Bureau Veritas**  
Parc Empresarial A-7. Edifici  
Palauisbaris  
932 535 373

**SAN SEBASTIÁN  
DE LOS REYES**

**Sanferbike norte**  
Av. de la Fuente Nueva, 5  
916 526 424

**SANTIAGO DE COMPOSTELA**

**Velocipedo**  
Rúa de San Pedro, 23  
981 580 260

**SEVILLA**

**Bicic letas Astolfi**  
Av. Doctor Fedriani, 35  
954 389 272, 954 909 144

**Biciclos**  
C/ Ronda de Triana, 39  
954 333 872

**Bici4city 2**  
C/ General Castaños 33,  
954 389 383

**Biciactiva**  
C/ Asunción, 78  
954 274 523

**Bike-life**  
Av. Menéndez y Pelayo, 43-45  
955 293 047

**Ciclos Galea**  
C/ Esperanza de la trinidad, 16  
954 538 555

**Ciclo triana**  
C/ Pureza, 32  
954 332 687

**Gomez del Moral**  
C/ Calatrava, 14  
954 378 977

**Human cycles**  
C/ San Esteban, 24  
954 531 411

**Kike bikes**  
Av. Menéndez Pelayo, 11  
954 536 017

**QuiqueCicle**  
Av. Ramón y Cajal, 9  
954 921 781

**Taller de bicicletas**  
C/ Recaredo 37, Local 4,  
664 022 266

**TERRASSA**

**Moreno112**  
C/ Doctor Calsina, 306  
935 373 816

**VALENCIA**

**A piñón**  
Av. Tres Cruces, 88  
963 588 168

**Bicipolis**  
C/ de Salvador Ferrandis  
Luna, 60  
667 587 682

**Bicitaller Russafa**  
C/ Sevilla, 22  
963 250 978

**Biciutat**  
C/ Serpis, 32  
963 722 877

**Cult Bike**  
C/ Maestro Rodrigo, 37 bajo  
961 933 421

**Do you bike**  
C/ de la Poble Llarga, 13  
963 387 008

**La Bicicletísima**  
C/ del Periodista Gil Sumbiela, 1  
963 470 336

**Orange bikes**  
C/ Guillermo Sorolla, 1, bajo  
izquierda  
963 917 551

**Rafael Abad**  
C/ Purísima, 5  
963 916 614

**Rafael Abad 2**  
C/ Lorca, 16  
963 840 114

**Rafael Abad 3**  
C/ Matias Perelló, 17  
963 738 980

**Todobici**  
C/ Serrería, 5  
616 589 749

**Velós**  
Av. Antiguo Reino de Valencia, 37  
961 131 277

**VALLADOLID**

**Ciclos Samy**  
C/ Torrecilla, 17  
983 251 036

**VITORIA - GASTEIZ**

**Ciclos Maestre 2**  
C/ Juan de Garay, 7  
945 101 990

**Gama Bicicletas**  
C/ Beato Tomás  
de Zumárraga, 11  
945 24 75 42

**Green City Cycles**  
Av. de Zabalzana, 28 Izda  
945 060 895

**Lokoloka**  
C/ Badaia 1, bajo  
945 144 728

**Tandem Gasteiz**  
C/ Gorbea, 37  
945 241 358

**Vibike**  
Portal de Bergara 24, pb. 1  
945 287 611

**ZAMORA**

**La madrileña**  
C/ San Andrés, 19  
980 533 400

**ZARAGOZA**

**Recicleta**  
C/ Asalto, 69  
976 295 800

# “LA BICI NO ES UNA MODA, ES INTELIGENCIA”

## Hugo Silva

A punto de estrenar película (*El cuerpo*, que llega el 21 de diciembre), nos reunimos con el actor para hablar de bicicletas, ciudades y cómo lleva la fama. Porque sí: todo el mundo le conoce, pero muy pocos saben que cada día se cruza Madrid en su bici.

por Rafa Vidiella

Fotos: Rubén Vega

### **¿Cuál fue tu primera bicicleta?**

Una BH roja que me compró mi padre. Yo tenía 6 ó 7 años y me puso los ruedines cojos, a distinta altura, para que no apoyase del todo... Debí hacerlo bien, porque ese mismo día me quitó los ruedines.

### **¿Había más bicis en tu casa?**

Sí, la de mi padre de paseo. Después yo tuve una California X2 azul, con las ruedas amarillas. ¡No sé dónde habrán terminado esas bicis!

### **Y ahora sigues rodando por Madrid.**

Sí. Voy bien, aunque no está acondicionada: los automovilistas son muy agresivos, hay poca conciencia ciclista y es una

ciudad, por las cuestas y la falta de infraestructuras, exigente. Supongo que será difícil meterlo ahora, pero el carril bici es simbólico, inconexo, y el anillo verde sólo sirve para pasear durante un día entero.

### **¿Por qué, entonces, vas en bici?**

Porque llego pronto a todos lados, la dejo en cualquier sitio y es muy cómodo y divertido. También me gusta porque es un deporte pasivo, con el que no te das cuenta de que haces ejercicio.

### **¿Cuáles han sido tus últimas bicis?**

Me regalaron la que usaba mi personaje en *Lo contrario al amor*, y también tenía una Orbea para moverme por el campo y una Shimano antigua



“ESCALO,  
SURFEO... ME  
GUSTAN LOS  
DEPORTES QUE  
**ME HACEN  
SENTIR  
QUE ESTOY  
JUGANDO”**

Uno de los nuestros



# “TENGO QUE CALMARMEE UN POCO, SOY UN PELÍN KAMIKAZE”

y muy pesada. Pero hace poco entraron en el trastero de mi edificio y me robaron una guitarra, un bajo y dos bicis, dejándome solo la Shimano. Es la que uso ahora: como está vieja la ato en cualquier sitio, y no llama la atención.

## ¿Has tenido algún problema en Madrid?

No. Hay que tener cuidado, sobre todo cuando llueve, y me asustan un poco los coches porque la gente se pone muy nerviosa y no entiende que hay que cuidar a los ciclistas. Tenemos el mismo derecho a circular que cualquiera.

## ¿Y en otros sitios?

Sólo he tenido un accidente, y fue muy tonto y en El Palmar, en Cádiz. Iba a por el pan y se me salió la cadena: torcí el manillar y salí volando, hasta me dio tiempo en el aire a pensar en el taguezo que me iba a dar. Me rompí dos costillas y le cogí un poco de miedo, pero desde hace un par de años he vuelto a montar a diario.

## ¿Se sorprende la gente cuando te ve en la bici?

Ni se dan cuenta... Suelo ir con gafas de sol y, en invierno, con gorro y braga, así que no tengo problemas. Además, en bici siempre te ven de pasada, y cuando se dan cuenta ya me he ido.

## ¿Sabes algo de mecánica?

Las bicicletas son muy básicas... A nada que investigues ves que tampoco tienen mucha historia, y las de ahora son muy cómodas porque casi todo es desmontable. El resto... Lo típico: mi abuelo me enseñó a poner parches, cambiar una rueda... las cosas más sencillas.

## ¿Cuáles son tus rincones favoritos de Madrid?

Los espacios nuevos, como Madrid Río, están bien, aunque los fines de semana se llenan de patinadores, niños o perros. También me conozco de memoria la Casa de Campo, porque está muy cerca del centro y tiene rutas muy chulas. Y luego está la Sierra, que es lo mejor que tenemos en Madrid y adonde suelo ir a escalar o pedalear.

## ¿Has ido a alguna Bicicrítica?

No... ¡Soy un activista solitario! Como mucho me junto con dos colegas, hacemos unos bocadillos y nos vamos por ahí de paseo.

## ¿Y cuando viajas? ¿Usas bici?

Siempre que he trabajado en Barcelona me he movido en bici, sí. Y en Valencia igual, porque es una ciudad estupenda para el ciclista. La verdad es que ir en bicicleta es lo más inteligente: si el centro de las ciudades se



## HUGO SILVA

Este madrileño, nacido en 1977, se ha convertido gracias al cine y la televisión en uno de los rostros más populares de España. La serie *Los hombres de Paco* disparó su popularidad, asentada con éxitos cinematográficos como *Mentiras y gordas* o *Agallas*. Ha sido tres veces candidato a los Fotogramas de Plata, y rueda ahora mismo con Álex de la Iglesia *Las Brujas de Zugarramurdi*.

## LA BICI

El día de las fotos Hugo tenía su Shimano en el taller, así que nos pidió otra montura para darse un paseo. La elegida fue una bicicleta alemana, la Schindelhauer Viktor. Con sólo 8,2 kilos de peso, cuadro de aluminio y una sola marcha, la Viktor tiene un precio de 1.350 euros en Bicichic.es.

# “LOS CICLISTAS TENEMOS EL MISMO DERECHO A CIRCULAR QUE CUALQUIERA”

acotara a los coches viviríamos más sanos y de mejor humor, porque con la bici suben mucho las endorfinas y el buen rollo.

### ¿Qué tipo de ciclista eres?

Tengo que calmarme un poco, porque soy un pelín kamikaze. Me gusta ratonear, como en un videojuego: meterme por los recovecos, buscar los callejones menos transitados, pero siempre con mucho cuidado con los coches y respetando al peatón.

### ¿Ayuda la crisis a que haya más bicis?

No sé... Desde luego, yo veo cada vez más, y me parece una forma de ahorro muy razonable. Es un vehículo que sale muy barato, que apenas necesita mantenimiento y que se mueve con tu propia energía: más fácil y más barato, imposible.

### ¿Es una moda?

No, es inteligencia. Es mucho más razonable, inteligente, fácil y económico ir en bici. Si te mueves por una ciudad no demasiado grande, es lo mejor, lo más cómodo.

### Ahora que te han robado las bicis... ¿Cuál te comprarías?

Me gustan mucho las fixies, pero no sé si me sería cómo-

do y práctico usar una todos los días. Me gusta su ligereza, y tienen pinta de ser muy divertidas, muy disfrutonas, pero no me veo usando una a diario.

### ¿Cómo te sientes después de ir en bici?

Más ligero. Más positivo... Veo la vida mejor. Todo fluye, porque haces ejercicio y, sobre todo, tú eres tu propio medio de transporte. Es una pasada.

### ¿Qué más deportes practicas?

Escalo y surf, porque se disfruta mucho de la naturaleza. También me encanta esquiar, es alucinante, muy parecido a volar. También me gusta correr, nadar... Mis deportes favoritos son aquellos que no me hacen sentir que me estoy machacando, sino jugando. Con el surf, por ejemplo, me siento como un niño jugando con las olas, vacilando a la fuerza de la naturaleza.

### ¿Y el cine, cómo lo llevas?

Feliz, porque hago lo que me gusta. Además, cada vez puedo cambiar más de personajes y prepararlos con más tiempo.



**¿Te ha costado dejar de ser, simplemente, un chico guapo?**

Eso es una cuestión de mercado... Mi trabajo es crear personajes, hacerlos creíbles, y todo lo demás es otra historia. Está claro que cualquier peculiaridad de un actor, su físico, su carácter, viene bien,

pero es un factor más que hay que saber gestionar y canalizar, no lo es todo.

**¿Y la fama? ¿Cómo llevas que te paren por la calle?**

Bien... ¡Se aprende a vivir con eso! Al principio era chocante, pero con el tiempo se convierte en una circunstancia más de tu trabajo que manejas

con naturalidad. Si tuviera que preocuparme todo el rato de lo que piensan de mí me volvería loco... Así que paso olímpicamente, y sólo valoro lo que piensa de mí la gente que me quiere. ♡

Más fotos de Hugo Silva en  
[www.ciclosfera.com](http://www.ciclosfera.com)



# VALENCIA: EN EL BUEN CAMINO

por Olga Briasco

Fotos: Elena Mahugo

Mezcla de naturaleza e historia, Valencia ofrece unas condiciones ideales para el ciclismo urbano. Si las autoridades locales apostaran con fuerza por la bicicleta, la ciudad se llenaría de felices y saludables ciclistas: Aquí va una breve guía para ser uno de ellos.

Las excepcionales condiciones climáticas y orográficas de Valencia, junto a la concienciación ciudadana ante el inminente cambio climático o la crisis económica, han permitido que en los últimos años se considere a la bicicleta como un medio de transporte alternativo y real en la ciudad. Así lo demuestran los 112.300

abonados de Valenbisi (un muy significativo 10% de la población), el sistema público de alquiler de bicicletas operativo desde 2010; el aumento en un 5% en el número de ciclistas o el incremento de tiendas especializadas en el sector. Asimismo, al contar con un área metropolitana relativamente próxima y un casco urbano

compacto, los desplazamientos son cortos, amenos y no requieren de una gran preparación física. Ideal para ir al trabajo o a clase pedaleando. Paulatinamente, la bicicleta se ha abierto un espacio en una calzada invadida por vehículos poco acostumbrados a la fragilidad del ciclista. Ese proceso de conquista ha sido auspiciado

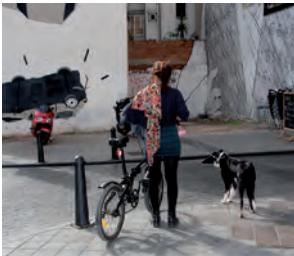


## VALENBISI, RECIBIDO CON LOS BRAZOS ABIERTOS

La implantación del servicio de alquiler público de bicicletas hace dos años ha tenido una espectacular acogida entre los valencianos. De hecho, según datos del concejal de Tráfico, Alfonso Mendoza, el uso de Valenbisi duplica al de otras ciudades que cuentan con un servicio similar, como Barcelona, Zaragoza o Sevilla: cada una de las 2.750 bicicletas repartidas por la ciudad se usa 14 veces al día de media frente a las, por ejemplo, 6,5 de la capital catalana.

## OBJETIVO: REDUCIR LA VELOCIDAD DE LOS COCHES

Desde la plataforma Actibici Valencia se han propuesto demostrar el exceso de velocidad en que incurren los coches que circulan por las calles de la ciudad, pues están convencidos de que es una de las principales causas que frenan el desarrollo de la bicicleta. Por ello, han puesto en marcha el blog *cazavelocidades.wordpress.com* en el que, con la ayuda de un radar, pretenden dejar patente la necesidad de que los coches levanten el pie del acelerador.



por los biciactivistas de Valencia y de la Masa Crítica, que han solicitado una red de carriles bici conectada y segura. En la actualidad, Valencia cuenta con 130 kilómetros de carril bici y un proyecto de ampliación de 15 km, pero la existencia de tramos intermitentes o al aislamiento de la malla ciclista de algunas poblaciones del área metropolitana hacen que dichas reivindicaciones persistan, en un esfuerzo por lograr la armonía y seguridad de quienes van al volante y al manillar. Pese a ello, recorrer la ciudad sobre dos ruedas conlleva una serie de riesgos ante los que es preciso tomar precauciones. Las normas de circulación reflejadas en la nueva Ordenanza



de Circulación de Valencia imponen multas astronómicas. Así, escuchar música con auriculares o hablar por el móvil mientras se circula en bicicleta puede conllevar una multa de entre 90 y 300 euros. Además, se prohíbe circular por jardines no acondicionados para la bici o por las aceras. Un intento de regularización del transporte en bicicleta que tiene algunas lagunas, como la modificación de aquellos pasos de cebra sin señalización, una educación vial que incluya a la bicicleta como medio de transporte o la falta de aparcamientos. En cualquier caso, el potencial ciclista de la ciudad está claro: Valencia está en el buen camino. 🟢

Consulta estas rutas  
en Google Maps a través  
de nuestra página web



# DOS RUTAS POR LA CIUDAD DEL TURIA

## 1 EL ANTIGUO CAUCE DEL RÍO TURIA

Uno de los lugares más concurridos por ciclistas y patinadores es el Antiguo Cauce del Río Turia, un pulmón verde de 230 hectáreas que cruza Valencia desde el Parque de Cabecera, próximo al zoológico de El Bioparc, hasta la Ciudad de las Artes y las Ciencias diseñada por el arquitecto Santiago Calatrava. En este punto parte la La Ruta 07: Carril bici de Valencia a El Saler, hacia el Parque Natural de la Albufera, uno de los humedales más valiosos y representativos de la Comunitat Valenciana y de la cuenca mediterránea.

Este trayecto circular de unos 24 kilómetros discurre entre los arrozales de la Albufera y las playas naturales de Pinedo y El Saler. Además, puedes adentrarte en la dehesa de El Saler a través de los senderos señalizados u observar la riqueza medioambiental y paisajística en el Centro de Información y Educación Ambiental del Parque Natural de la Albufera (Racó de l'Olla). Para recuperar fuerzas, lo mejor es visitar El Palmar y saborear en Casa Carmina un all i pebre, especialidad marinera elaborada con anguila y propia de las localidades limítrofes al paraje natural. Si prefieres una auténtica paella valenciana o un arroz en cualquiera de sus técnicas de guisado (meloso, a banda, al horno...) no dudes en reservar en el restaurante Casa Blayet, situado en El Perellonet.



## 2 ENTRE MURALLAS

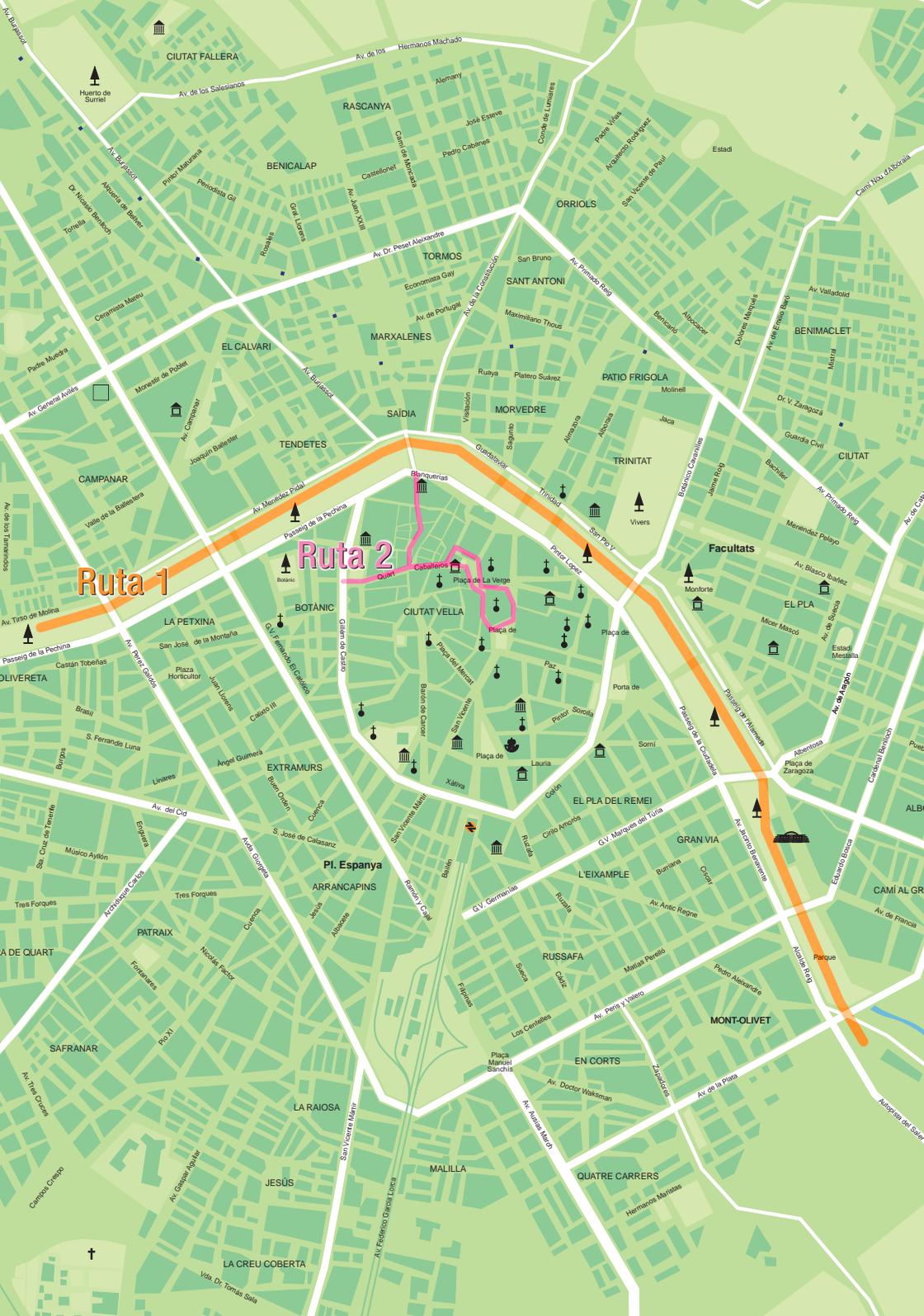
Si por el contrario no dispones de demasiado tiempo o prefieres la arquitectura y los paisajes urbanos, una ruta por el casco antiguo es la opción idónea para aprovechar la tranquilidad y circular por el trazado de las antiguas murallas, demolidas en el siglo XIX y que acotaban lo que hoy es el centro histórico.

Las Torres de Serranos, junto al Antiguo Cauce del Río Turia, son el punto de partida. Continuando por la calle de Serranos y girando a la derecha, llegarás a la plaza de la Virgen, donde se asoman algunos



de los edificios más emblemáticos de la ciudad: La Catedral de Santa María, la Basílica de la Virgen de los Desamparados y el Palacio de la Generalitat o la Fuente del Túria. Si dispones de tiempo, conviene ir por la calle del Miguelete para visitar la Plaza de la Reina

y la Plaza Redonda. De lo contrario, adéntrate en el barrio del Carmen por la calle Caballeros, salpicada de majestuosos edificios de la antigua nobleza valenciana y una de las vías más emblemáticas de Valencia. Por ella llegarás a la concurrida Plaza del Tossal, con una interesante oferta gastronómica y cultural. Desde este punto prosigue por la calle Quart, que termina en las torres de mismo nombre. No dudes en darte la vuelta para saciar el apetito en restaurantes como Mar de Avellanes, La Pitanza, Canela o El Refugio, o tomar una copa en alguno de los locales ubicados en la Plaza del Negrito, del Tossal o del Doctor Collado.



Ruta 1

Ruta 2

Quart

Caballers

Plaza de La Verge

Plaza de

# AJUSTAR EL CAMBIO Y EL DESVIADOR

por Rafa Zamora

Si quieres tener el cambio de tu bici a punto, te aconsejamos que te arremangues, pongas tu bici boca arriba y sigas los pasos que vienen a continuación. A pesar de que pueda parecer difícil, te demostraremos que ajustar el cambio es algo que está al alcance de todos.

## AJUSTE DEL CAMBIO (piñones)

1 Lo primero que tenemos que hacer es poner la cadena en el plato mediano y en el piñón más pequeño, a través de las manetas de cambio. Recuerda que los platos son las ruedas dentadas que están más cerca de los pedales, y los piñones las que están en la rueda trasera. Las manetas de cambio son los mandos del manillar con los que cambiamos de marcha.

2 El paso siguiente es ajustar los tornillos-tope del cambio, en concreto el que regula el tope del piñón pequeño. Sabrás cuál es cuál porque uno tiene pintada la letra H y otro la letra L (A).



La H hace referencia a “high velocity”: cuando pones el piñón pequeño, vas a más velocidad que si pones el grande. Por lo tanto, el tornillo H es el encargado de ajustar el tope del piñón pequeño, y el L—“low velocity”—el encargado del piñón grande. Recuerda que, de momento, sólo vamos a actuar sobre el tornillo-tope H. Giramos el

tornillo hasta que veamos que el cambio está en línea perpendicular con el piñón pequeño (B) y que, además, al mover los pedales no notemos que la cadena hace demasiado ruido.



3 Una vez hecho el paso 2, nos centramos en el tornillo allen que aprisiona el cable del cambio. Simplemente nos aseguramos de apretar bien este tornillo, de manera que el cable quede tirante, pero sin preocuparnos de que tenga excesiva tensión (C).



Una vez hecho esto, probamos a ver qué tal sube y baja nuestro cambio. Esto lo hacemos con la bici boca arriba, con una mano dando pedales y con la otra accionando la maneta del cambio, para observar cómo la cadena se desliza en escalera (cambia) de un piñón a otro. El objetivo

es que vaya de abajo a arriba y de arriba a abajo con la misma precisión y velocidad.

4 Llega el momento de tensar el cable del cambio. Lo haremos desde el tensor de la maneta de cambio (D), no desde el tornillo prisionero, que ya lo dejamos apretado al principio del paso 3.



Si nuestra maneta no tiene tensor, lo haremos desde el tensor que está al lado del tornillo prisionero (E).



Tensamos girando el tensor en el sentido contrario a las agujas del reloj. Tendremos que tensar sólo cuando necesitamos que la cadena suba mejor hacia los piñones grandes; destensaremos cuando necesitamos lo contrario, es decir, que la cadena baje con precisión y velocidad hacia los piñones pequeños.

- 5 Ya hemos tensado el cambio. Ahora toca ajustar el tornillo-tope L, que se encarga de que el cambio nunca empuje la cadena más allá del piñón más grande hacia los radios de la rueda trasera. Una vez puesta la maneta de cambio en el piñón más grande, giramos el tornillo-tope L hasta que el cambio esté en línea perpendicular con el piñón y la cadena no haga excesivos ruidos por rozamiento, etc. Ya tenemos a punto nuestro cambio.

## LIMPIEZA Y ENGRASADO

Como norma general, todos los ajustes que hagamos en nuestra bici ganarán puntos si los acompañamos de una limpieza y engrasado de las piezas. En el caso del cambio y el desviador, por ser de las partes más complejas en cuanto a mecánica y partes móviles implicadas, esto es aún más recomendable.

Un trapo viejo y un cepillo de dientes usado (a) pueden ser buenos aliados para quitar el polvo mezclado con grasa que muchas veces entorpece el funcionamiento del cambio y el desviador. Si quieres un ajuste de cambios de notable alto para arriba, te recomendamos que limpies y engrases (b), aunque sea de manera superficial, todas las piezas involucradas en el sistema de transmisión: platos, piñones y cadena.



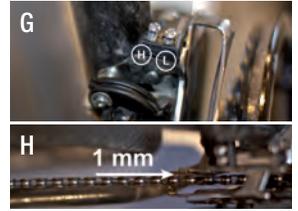
## AJUSTE DEL DESVIADOR (platos)

Hemos visto que el cambio se ocupa de mover la cadena de un piñón a otro. Ahora vamos a ajustar el desviador, que es la pieza encargada de hacer lo mismo, pero con los platos.

- 1 Primero nos aseguramos de que las chapas del desviador están en paralelo con los platos, y que el desviador, cuando esté encima del plato grande, se encuentre a una distancia entre 1 y 1,5 mm de los dientes del plato. Si no lo tenemos así, tenemos que aflojar la abrazadera que une el desviador al cuadro (llave allen del cinco) y buscar esta posición (F). Cuando la tengamos, la volvemos a apretar.



- 2 Seguidamente ponemos la maneta del desviador (el mando que se encuentra en el manillar) en la posición del plato pequeño. Con los piñones hacemos al revés: seleccionamos el piñón más grande. Antes de seguir, no se nos puede olvidar dejar el tensor de la maneta del desviador a medio recorrido, para luego tener margen, para bien tensar o destensar.
- 3 Procedemos ahora a ajustar el tornillo-tope L del desviador (G), como hacíamos con el cambio. Giramos el tornillo hasta que la chapa interior del desviador quede a un milímetro de la cadena (H).



- 4 Ahora nos toca apretar el tornillo prisionero del desviador (I).



Con dejar el cable un poco tirante es suficiente: no es necesario tensar demasiado, pero sí apretar bien el tornillo prisionero, de manera que el cable quede bien sujeto. Cuando lo tengamos listo, cambiamos al plato mediano.

- 5 Una vez en el plato mediano, repetimos la operación: dejamos la chapa interior del desviador a 1 mm de la cadena. Pero ahora, en vez de hacerlo a través del tornillo tope, lo haremos ayudándonos del tensor de la maneta del desviador. Cuando lo tengamos listo, cambiamos al plato grande.
- 6 El último paso. En el plato grande sólo tenemos que tener cuidado con que el desviador no empuje demasiado la cadena hacia fuera del plato, ya que esto podría causar que se nos saliera la cadena. La solución la encontramos ajustando el otro tornillo-tope, el H, para poner un límite al desviador, impidiendo que se aleje demasiado de la perpendicular con el plato grande.



# SE RUEDA

---

Rascacielos, restaurantes, tiendas y, desde luego, cada vez más bicicletas. Recorreremos la urbe por excelencia, Nueva York, para comprobar si es cierto que vive una edad dorada ciclista.

por Stephen Miller



Fotos: Ed Yourdon



Nueva York es conocida por muchas cosas pero, sobre todo, es famosa por su variedad de razas y religiones, oportunidades y opciones de ocio. Cómo no, también por su enorme (y desconocida) cantidad de lugares especiales: aunque los turistas la vean como una gigantesca urbe llena de rascacielos y tiendas, la ciudad abarca cinco condados (Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens y Staten Island), más de 1.000 kilómetros cuadrados y playas de arena, rocosos acantilados, edificios decadentes y señoriales mansiones. También, por supuesto, un puerto, ríos y bahías, carreteras, puentes, túneles y 8,2 millones de habitantes, que llegan a los 22 si incluimos sus alrededores.

El ciclismo es como la propia ciudad: hay de todo. Mensajeros, con silbatos en la boca, que

cruzan las amplias avenidas de Manhattan con sus mochilas cruzadas. Repartidores de comida, muchos de China o Latinoamérica, que se juegan la vida para que algún plato exótico llegue caliente a su destino. Y también, por supuesto, hay turistas, que a veces comienzan su paseo alquilando una bicicleta en Times Square, que optan por recorrer la isla en un bicitaxi o que recorren el río Hudson o los tabloneros del puente de Brooklyn con una montura de préstamo de Central Park.

### Una nueva experiencia

Pero, sobre todo, están los ciclistas de la ciudad. Son los niños que surcan en sus BMX los barrios periféricos para visitar a sus amigos o acudir a las piscinas públicas. Son los dueños de las



Foto: Christian Pichler



## “HAY MUCHOS TIPOS DE CICLISTAS EN NUEVA YORK, CASI UNO POR CADA CALLE DE LA CIUDAD”

preciosas fixies que abundan en zonas de moda como Williamsburg, Tribeca o el SoHo. Son los deportistas que conocen al dedillo Central Park y las sinuosas carreteras de New Jersey. Son, cómo no, los ciclistas cotidianos, los que se atan correas reflectantes en los tobillos para no mancharse de aceite cuando van a trabajar sobre sus imponentes máquinas holandesas.

Es cierto: hay muchos tipos de ciclistas en Nueva York, casi uno por cada calle de la ciudad. Los muelles, compartidos con corredores y patinadores, se llenan de gente los soleados fines de semana. Los carriles bici tratan de proteger a los ciclistas de los coches en las amplias avenidas. Los puentes del East River (el de Brooklyn, el de Manhattan o el de Queensborough) permiten entrar y salir de la ciudad sobre dos ruedas, mientras las calzadas compartidas recuerdan a los automovilistas que sí, que los ciclistas también tienen derechos en la Gran Manzana.

Porque recorrer la ciudad en bicicleta es una experiencia nueva para muchos neoyorquinos, que suelen moverse en el metro. Por lo general, un pasajero de metro camina una o dos manzanas hasta la estación más cercana, cruza la ciudad bajo tierra y, tras bajar del vagón, recorre un par de manzanas más, por lo que viajar por Nueva York es mirarla desde el interior de un tren y bajo la superficie. Sin embargo, en una bici uno experimenta de verdad sus infinitos matices. Su variedad de paisajes. El horizonte que asoma tras los puentes, la curiosa sucesión de barrios a través de los distintos bloques de edificios.

Nada de esto es nuevo: antes de ser inglesa en 1664, Nueva York era una colonia holandesa



Foto: Amet Kabrawala

conocida como Nueva Amsterdam, y quizá por eso ya estaba predestinada para el ciclismo. La avenida Ocean Parkway, en Brooklyn, fue el lugar elegido para instalar en 1894 el primer carril bici de EE UU. Y, el 23 de abril de 2007, el alcalde Michael Bloomberg anunció su proyecto para conseguir una ciudad más verde, nombrando a Janette Sadik-Khan comisaria de transporte.

### Los nuevos tiempos

Atractiva, sonriente y acostumbrada a pedalear, Sadik-Khan impulsó la construcción del mayor carril bici de todo el país. No improvisó, sino que se basó en el mismo sistema empleado en Holanda y usó a los coches aparcados como una barrera entre los automóviles en movimiento y el espacio reservado a los ciclistas. ¿El resultado? Más carriles bici. Más seguridad. Y que, hoy en día, haya tres veces más ciclistas en Nueva York que los que había en 2000.

Con ésta y otras medidas, la media de muertos en accidentes de tráfico en Nueva York es bastante inferior a la nacional. Por supuesto, hay críticas: la mayor parte de los carriles bici se han construido en Manhattan, Brooklyn y Queens, y otras zonas menos céntricas se han quedado sin ellos. Eso, que ya había pasado con el transporte público, hace que las bicicletas simbolizan para muchos los privilegios de los jóvenes y adinerados habitantes de Manhattan. Para combatirlo, residentes y activistas de otros barrios se están movilizando, exigiendo similares instalaciones en los menos boyantes Lower East Side o Bay Ridge.

Aunque la medida más publicitada de Sadik-Khan es la peatonalización de Broadway a la altura de Times Square, quizá la más complicada fue la creación de un carril bici junto a Prospect Park West. A un lado de la



Fotos: Ed Yourdon / Romana Klee / Istholethety

calle se encuentra el parque más famoso de Brooklyn; al otro, las lujosas casas de una de las zonas más elitistas de la ciudad, Park Slope (en la que, por cierto, vive el senador Charles Schumer, predecesor de Sadik-Khan como jefe de transporte de la ciudad).

El proyecto, que transformó una calle con tres carriles para coches en un carril bici de doble sentido, fue muy aplaudido por ciclistas y familias. Pero muchos vecinos no estaban de acuerdo, y desataron toda una campaña en su contra. Apoyados por algunos medios de comunicación, transmitieron la idea de que el propósito de Sadik-Khan de llenar de bicicletas la ciudad no coincidía con las necesidades de la mayoría de neoyorquinos. La idea cuajó entre algunos, la construcción de carriles bici se frenó en 2009 y 2010 e incluso algunas vías de Brooklyn y Staten Island fueron desmontadas.

Así que ahí está el departamento de transporte de la ciudad, luchando por hacerle un espacio a la bici. La policía, en cambio, no está por la labor. Famosos por haber reducido drásticamente la delincuencia, los agentes muestran, en cambio, poco interés por las leyes de circulación. El Estado no permite instalar cámaras ni radares que controlen la velocidad, y los policías tienen otras prioridades.

En abril, por ejemplo, Joseph Nelson murió mientras circulaba en bicicleta en el Bronx, pero la policía no abrió una investigación hasta un mes después. En 2011, Mathieu Lefevre iba en su bicicleta por Brooklyn cuando fue atropellado por un camión, pero la policía afirmó a los periódicos que él había tenido la culpa y se negó a facilitar información a su familia, que después presentó pruebas que ponían en evidencia la versión policial de los hechos.



Foto: Ameet Kabrawala

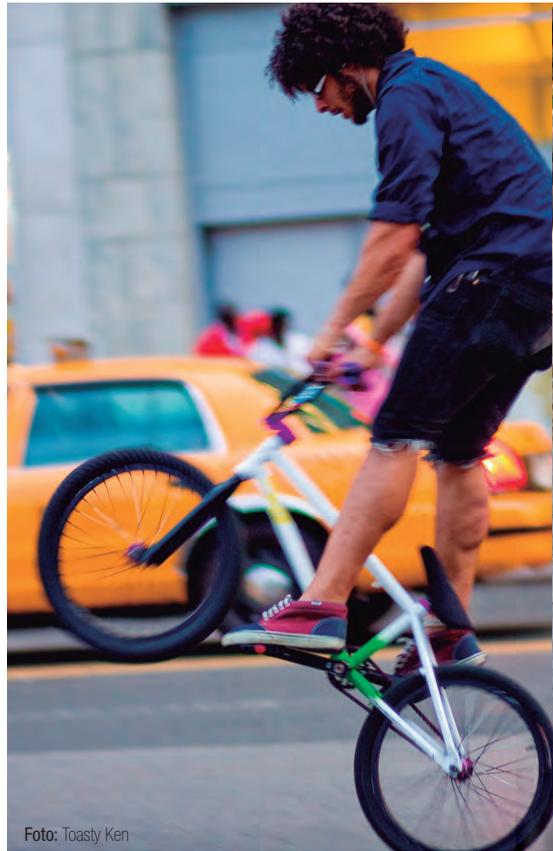


Foto: Toasty Ken



Foto: Ed Yourdon



Foto: Ed Yourdon

## “EL HURACÁN SANDY **DISPARÓ EL USO DE LAS DOS RUEDAS**”

### Huracán ciclista

La actitud de las fuerzas del orden no ayuda, pues, a animarse a ir en bici, pero la mayoría de los neoyorquinos ve el ciclismo urbano de otra manera: una reciente encuesta de *The New York Times* afirmaba que dos tercios de los ciudadanos apoyan la creación de más carriles bici. Y los hechos, a veces inesperados y trágicos, no hacen más que resaltar las ventajas de las bicicletas.

Los devastadores efectos del reciente huracán Sandy, que inundó tramos del metro y dejó sin gasolina a barrios enteros, disparó el uso de las dos ruedas. Obligados por las circunstancias, más neoyorquinos que nunca cruzaron Manhattan sobre pedales. Visto lo visto, grupos de activistas trabajan para que muchas de esas personas, cuando la situación vuelva a la normalidad, continúen apostando por la

bicicleta. Y el Citi Bike, el sistema de alquiler público de bicicletas que ya ha sido varias veces retrasado y que llevará 10.000 máquinas a Manhattan, Brooklyn y Queens en una primera fase, facilitará desde marzo todavía más las cosas. En 2013, Nueva York elegirá al sustituto de Mike Bloomberg, alcalde desde 2001. En estos años la ciudad ha enseñado, en muchos sentidos, el camino a otras grandes urbes del país, demostrando que el ciclismo es una alternativa real. En plena batalla electoral, el ciclismo urbano es un tema fundamental para cada vez más neoyorquinos, pero también una enorme incógnita... ¿Qué pasará? ¿Se apostará definitivamente por crear una ciudad más segura, ecológica y humana, o se retrocederá un par de décadas? En menos de un año, los neoyorquinos y su nuevo alcalde nos resolverán esta duda: crucemos los dedos y, mientras, pedaleemos. ♥





Foto: Ernesto Calderón

1



Foto: Jairo A. Llano

2

### 1. Ciudad de México

Verónica, 28 años, Agente Inmobiliario.

Bici: Benotto

Ropa: Vestido Priya, sandalias: artesanía mexicana.

Joel, 38 años, Empresario.

Bici: Benotto

Ropa: Camisa y pantalón Levis, zapatos Flexi.

Niños: Rodoudou, 4 años y Etienne, 2 años.

### 2. Bogotá (Colombia). Santiago Reyes Villaveces; artista plástico, 25 años.

Bici: Construida en un taller de bicicletas del barrio 7 de agosto de la capital colombiana.

Ropa: Botines comprados en Londres, camisa fit, jeans y gafas de Marco Grueso.





3

Foto: Irene Molina



4

Foto: Pepa Martínez

- 3.** Hanna, 30 años. Trabajadora social. Berlín  
 Bici: Mifa, bicicleta abatible de la RDA.  
 Ropa: Chaqueta Clockhouse. El resto, comprado en tiendas de segunda mano de Berlín.
- 4.** Natalia de la Rubia, 31 años. Psicóloga. Luciana (Ciudad Real).  
 Bici: Yeah.  
 Ropa: Zapatos Pikolinos, pantalones Levis y abrigo Sfera.

## 1\_B Bag de Brompton

Sí, llevas tu Brompton por toda la ciudad, ¡pero también puedes irte muy lejos con ella! Para hacerlo con más comodidad y seguridad, la marca británica te ofrece esta mochila, acolchada y fabricada con un nailon transparente que la protege de impactos o lluvia. Con ruedas integradas, bolsillos adicionales, correa para el hombro y asas de transporte, es perfecta para los largos viajes con tu inseparable bici.

PVP: 185€

<http://www.brompton.co.uk>



## 2\_Pack de luces Philips

Para ver bien... Y ser visto: Philips, una marca de referencia en el sector de la iluminación, ofrece el pack "Visión 360 grados", que incluye dos luces de gran potencia y bonito aspecto. ¡Perfecto para las largas noches de invierno!

PVP: 83,50€

[www.plusbike.eu](http://www.plusbike.eu)



## 3\_Casco Kranium Ecolution de Abus

Nació como un proyecto estudiantil, y ya es una realidad: este casco urbano combina ligereza, seguridad y respeto al medio ambiente como pocos en el mundo. Con una estructura interna con forma de panal y hecha de celulosa, el casco absorbe los golpes como cualquier otro, resiste perfectamente la humedad y es, en su mayor parte, reciclable.

PVP: 139,95€

[www.abus.es](http://www.abus.es)



## 4\_Gorra Janus

Fabricadas en Brooklyn, las gorras Fífo están hechas con lana reciclada y algodón impreso en Japón e India. Además, son reversibles... ¡Dos gorras por el precio de una!

PVP: 32,99€

[www.tokyofixedgear.com](http://www.tokyofixedgear.com)



## 5\_Brooks World Traveler

Un sillín muy especial para despedir el año: Brooks sólo fabricó 2012 unidades de su B17 World Traveler, cuyo cuero está ilustrado con un dibujo de los años 20. Como todos los productos de la marca, un dechado de comodidad, calidad y resistencia.

PVP: 250€

[www.brooksengland.com](http://www.brooksengland.com)



## 6 \_First Bike Limited Edition

El sueño de cualquier niño de entre dos y cinco años: una bicicleta diseñada en Alemania por ciclistas profesionales, con componentes y materiales de calidad, ruedas Schwalbe y una apariencia fantástica. Perfecta para montar en casa, por la calle o en el parque, y con varios colores tan llamativos como atractivos.

**PVP:** 149,90€

[www.plusbike.eu](http://www.plusbike.eu)

[www.firstbike.com](http://www.firstbike.com)

## 8 \_Puños Selle Monte Grappa

En color marrón o príncipe de Gales y de dos tamaños, 90 o 120 milímetros, quizá estos ligeros y cómodos puños sean lo único que le falta a tu bicicleta para convertirse en una montura, de verdad, única.

**PVP:** 14,40€ (sin IVA)

<http://www.sellemontegrappa.com>



## 9 \_Bern Macon

Diseñado para la acción: un casco versátil hecho con buenos materiales, una marca de prestigio, diseño irresistible y la certeza de cumplir con las más exigentes normas de seguridad.

**PVP:** 59,99€

[www.velo-city.cc](http://www.velo-city.cc)

[www.bernunlimited.com](http://www.bernunlimited.com)



## 10 \_MicroFold XXL

Compacta y completa, esta multiherramienta no puede faltar en tu bicicleta. Ergonómica y protegida por una cubierta de goma para no dañar tu bici, incluye más de 20 funciones: llaves hexagonales, destornilladores, llaves planas y de radios, tronchacadenas...

**PVP:** 29,95 €

[www.bbacycling.com/](http://www.bbacycling.com/)



## 7 \_Tijas Lightskin

Con un sistema incorporado de LEDES, las tijas Lightskin no pueden robarse, se integran en el diseño de la bicicleta y están perfectamente protegidas contra la humedad y las caídas. Hay distintas medidas, colores y hasta un modelo especial para Brompton.

**PVP:** 65€ (estándar)

y 75€ (Brompton)

[www.bicichic.es](http://www.bicichic.es)

## 11\_Chaqueta Astore de mujer

La Japie, uno de los productos estrella de la marca Astore, es idónea para la ciclista urbana: además de un bonito diseño la chaqueta es transpirable, elástica y con bolsillos frontales, lateral trasero reflectante, capucha y cremalleras en varios colores.

PVP: 81,95€

[www.astore.es](http://www.astore.es)



## 13\_Luces Bookman

Con sede en Estocolmo, Suecia, Bookman ofrece unas nuevas y minimalistas luces, dirigidas a gente con estilo. Con tres modos de luz, alimentadas por pilas y fijadas por una goma elástica, las luces (se incluyen la delantera y la trasera) están disponibles en seis colores estándar y dos de edición limitada.

PVP: 19,90€

[www.plusbike.eu](http://www.plusbike.eu)

[www.bookman.se](http://www.bookman.se)

## 12\_Giro Gilman

Contra el frío y la lluvia, un golpe de estilo: los guantes con diseño ergonómico Gilman garantizan una buena protección para recorrer las calles este invierno. Distintos colores, buenos materiales y la confianza que ofrece una marca como Giro.

PVP: 34,99€

[www.giro.com](http://www.giro.com)



## 14\_Timbres Sogreni

Los hay metálicos, color cobre, zinc o dorados. Son clásicos, elegantes y hechos a mano. Y son muy fáciles de montar. Hablamos de los timbres de Sogreni, la prestigiosa marca danesa que se ha hecho con un hueco entre todos aquellos que gustan de personalizar su bici y convertirla en única y especial.

PVP: 38,50€

<http://sogrenibikes.com>



## 15\_Colgador A:i:D

Diseño, comodidad y practicidad: tres valores que reúne el Bike Holder de Anonymous Italian Designer, un complemento perfecto para tener tu bicicleta en casa. Aguanta hasta 45 kilos de peso, es fácil de colgar y está disponible en varios colores.

PVP: 120€

[www.ecologicaasturias.com](http://www.ecologicaasturias.com)

[www.aidesigner.it](http://www.aidesigner.it)



## 16\_Bike Thrones

¿Qué le pide uno a un sillín? Resistencia y ligereza, comodidad y, por supuesto, belleza. Todo eso prometen los sillines Thrones, una marca australiana que propone diseños atrevidos y calidad para el día a día tanto en ciudad como para las largas distancias.

PVP: 149,99 €  
[www.velo-city.cc](http://www.velo-city.cc)

## 17\_Mio Cyclo Iberia y Europa

Es imposible perderse: los navegadores para bicicleta Mio Cyclo guían al usuario de forma intuitiva y con alertas sonoras para que llegue a su destino. No sólo eso: a través de su pantalla táctil de 3 pulgadas, ofrecen mapas preinstalados y la función Surprise Me, que coordinará tres rutas a partir del tiempo y distancia que se hayan elegido. Resistentes al agua y con pila recargable de larga duración, el modelo 300 Iberia incluye información variada de la Península Ibérica y el 305 Europa añade mapas de toda Europa Occidental.

PVP: 299,99€ (Iberia) y 399,99€ (Europa)  
[www.mio.com/cyclo/](http://www.mio.com/cyclo/)



## 18\_Flip Flip

Será difícil que no te vean, a cualquier hora del día, con uno de estos paneles reflectantes llegados desde Londres. Aptos para colgar de los pantalones o de la camiseta, el Flip Flip está compuesto por dos paneles unidos, uno altamente reflectante y el otro de neopreno.

PVP: 24,99 €  
[www.velo-city.cc](http://www.velo-city.cc)



## 19\_Chubasquero Vulpine

Sí, un chubasquero para ir en la bicicleta... Pero de lujo. Lanzada en marzo, esta chaqueta ha recibido alabanzas desde todas las revistas especializadas, gracias a detalles como sus cierres magnéticos en el cuello y los bolsillos y su tejido resistente al agua y las manchas.

PVP: 241€  
[www.vulpine.cc](http://www.vulpine.cc)





## 21\_Sillín Oxford Club

Desde 1970, los hermanos Baggio fabrican en Italia sillines. Así que todo el que que busque un sillín hecho a mano, de cuero auténtico, cómodo y hecho para resistir puede encontrarlo en este modelo, fabricado en marrón, negro y blanco.

PVP: 70,2€ (sin IVA)

<http://www.sellemontegrappa.com>



## 23\_Chaqueta Lapelled de Rapha

Elegancia sobre ruedas: un corte de chaqueta clásica se combina con un tejido ideal para el ciclismo urbano al ser ligero, de rápido secado, antimanchas y antiarrugas, por lo que puede guardarse en cualquier bolsa. Además, ofrece forro frontal cortaviento, cierre frontal con doble botón, bolsillo en el pecho y bolsillo interior con cremallera.

PVP: 360€

[www.rapha.cc](http://www.rapha.cc)

## 20\_Black Edi de Connex

Una buena cadena puede ahorrarnos muchos problemas: la prueba son las Connex 10sB y 9sB, con diez y nueve velocidades respectivamente, que combinan diseño, materiales de primera calidad y la seguridad que ofrece una marca, Wippermann, fundada en 1893.

PVP: 49,90€ (mod. 10sB) y 44,90€ (mod.9sB)

[www.black-edi.com](http://www.black-edi.com)

[www.spinolaperez.com](http://www.spinolaperez.com)



## 22\_Eastpak Velow

Sin malos humos, pero con todo bien guardado en la mochila. Eastpak también piensa en los ciclistas, como demuestran colecciones como la Authentic o la Velow: enganches para luces nocturnas, asas especiales, elementos reflectantes y la combinación de estética y resistencia que han hecho famosa a la marca.

PVP: 90€

[www.eastpak.com](http://www.eastpak.com)



## 24\_Aceite Orontas Type A

Aceite de cadena recomendado para condiciones secas y fabricado con productos totalmente naturales. Además de proteger la cadena del óxido y reducir la fricción, su absoluta liquidez penetra en cada rincón de la cadena en profundidad. Además, es biodegradable, no tóxico y libre de productos químicos.

PVP: 12,97€ (240ml) y 132,85€ (3,8l)

[www.topfun.com](http://www.topfun.com)

[www.orontas.com](http://www.orontas.com)





## 25\_Zapatillas vintage

La máxima comodidad y ergonomía hermanadas con un diseño exclusivo, clásico y, desde luego, atractivo. Así son estas zapatillas artesanales para amantes del ciclismo vintage, hechas con piel, fabricadas en Barcelona y con una suela especial que se adapta perfectamente al pedal.

**PVP:** 175€

[www.bicicletavintage.com](http://www.bicicletavintage.com)

## 26\_Luces e intermitentes Bicygnals

Más seguridad, imposible: ese es el objetivo de Bicygnals, un sistema que reúne luces e intermitentes, delanteros y traseros, para tu bicicleta. Además de una magnífica iluminación y la seguridad de saber que todos conocerán tus maniobras, funciona sin ningún tipo de cables.

**PVP:** 62€

[www.bicygnals.es](http://www.bicygnals.es)



## 27\_Pedales Sogreni

Una bici bonita... Hasta los pedales. Es fácil de conseguir con estos Sogreni, que suponen todo lo contrario a los habituales pedales de plástico y diseño anodino. Fabricados a mano en Copenhague, se venden con acabado en aluminio, latón o cobre, y siempre están hechos con acero de la mejor calidad.

**PVP:** 91,75€

[www.sogrenibikes.com](http://www.sogrenibikes.com)

## 28\_Grasa biodegradable Orontas

Sintética, biodegradable, no tóxica, anticorrosiva y fabricada a partir de extractos naturales de plantas, la Orontas Waterproof Grease es resistente al agua y ofrece lubricación en cualquier condición, lo que la convierte en idónea para cualquier actividad al aire libre.

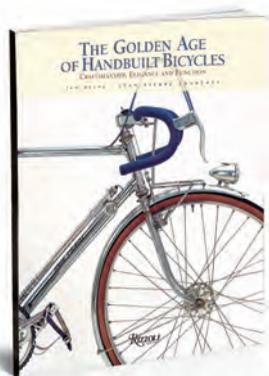
**PVP:** 14,50€ (110gr) y 50,61€ (450gr).

[www.orontas.com](http://www.orontas.com)

[www.topfun.com](http://www.topfun.com)



# “LAS BICICLETAS DE LOS AÑOS 40 ERAN INSUPERABLES”



## ‘The Golden Age of Handbuilt Bicycles Craftmanship, Elegance and Function’

Jan Heine y Jean Pierre Pradères

Rizzoli & Vintage Bicycle Press, 2009

A la venta en: [www.bikequarterly.com](http://www.bikequarterly.com)

50 dólares (39 euros).

Entrevistamos a Jan Heine, autor de *The Golden Age of Handbuilt Bicycles*, un libro que recoge la historia de la bicicleta desde el diseño y la artesanía

por Pepa Martínez

En *The Golden Age of Handbuilt Bicycles*, y a partir de 50 modelos clásicos construidos a mano, el lector podrá seguir la evolución técnica de la bicicleta a través de un complejo y convulso siglo XX. Sus protagonistas, artesanos especializados conocidos como *constructeurs*, son los encargados de dar vida a estas elegantes y efectivas máquinas que cautivarán tanto a los amantes de la bicicleta como a los del diseño. El libro se centra, especialmente, en los modelos creados entre las décadas de 1930 a 1960, la llamada “edad dorada de las bicicletas de larga distancia”, un perfecto paradigma que conjugaba innovación tecnológica y belleza.

Uno de sus autores, Jan Heine, periodista y amante del ciclismo es, asimismo, editor de la revista *Bicycle Quarterly*. Dirigida a los ciclistas más exigentes,

sus lectores podrán encontrar en este rincón del ciclismo especializado un espacio de historia, ingeniería, antropología y diseño.

### ¿Cuál fue la edad de oro de las bicicletas artesanales?

Ha habido muchas épocas en las que las bicicletas han experimentado un gran *boom*. Nos centramos en el París de los años 40 porque entonces había ciclistas de todas las clases sociales. Apreciaban la artesanía de las bicicletas bonitas y bien hechas. Pedaleaban mucho y muy duro. Y lo pasaban muy bien con sus amigos.

### ¿Cómo eran aquellas bicicletas?

Las bicicletas de los constructores de los años 40 eran insuperables, incluso comparadas con las actuales. Constructores como René Herse o



“RESULTA MUY  
EXCITANTE VER LA  
INFLUENCIA DE LO  
MEJOR DEL PASADO  
EN EL **FUTURO DE  
LAS BICICLETAS**”

“EL CICLISMO URBANO ESTÁ CRECIENDO EN TODAS PARTES, Y CREO QUE IRÁ A MÁS”



Alex Singer tenían en cuenta cada parte de la bicicleta a la hora de diseñarla. No sólo prestaban atención al marco y los componentes, sino también al guardabarros, las luces, el portaequipajes... Muchos de esos componentes eran hechos a medida del cliente, por lo

que el resultado era un todo único y no la unión de distintas partes. El resultado era una bicicleta más ligera, mejor y más bonita.

### ¿Por qué decidiste escribir este libro?

Quería enseñar estas bicicletas a una audiencia mayor. Nuestra revista, *Bicycle Quarterly*, explora los aspectos técnicos de aquellas bicicletas y la historia que se esconde tras ellas, pero su belleza pura requería un formato distinto. También publicamos un libro, el pasado mes de noviembre, con la historia completa del famoso constructor René Herse.

### ¿Cómo reuniste toda la información y las fotografías?

He empleado más de diez años investigando el trabajo de estos constructores. Las fotografías se tomaron en varios estudios de Francia y EE UU. Ha sido





un gran esfuerzo dar forma a este libro, porque teníamos que llevar las bicicletas a esos estudios o los estudios hasta las bicicletas.

**Has seleccionado 50 bicicletas. ¿Cuál ha sido el criterio? ¿Se han quedado muchas fuera?**

Queríamos mostrar una buena selección de bicicletas típicas, desde las de gama más alta hasta las más asequibles. También queríamos mostrar los diferentes tipos de bicicletas que se construían en la época: randonneur, camping, city, porteur, tandem etc. Finalmente, queríamos mostrar bicicletas originales. Muchas de ellas aún conservan su pintura original. La precisión histórica es importante para nosotros.

**El libro habla mucho del pasado de las bicicletas. ¿Qué hay del futuro? ¿Cómo crees que será**

**el mañana del ciclismo urbano?**

Una razón para hacer este libro era precisamente servir de inspiración para el futuro. De hecho, muchos jóvenes constructores de EE UU se han inspirado en nuestro libro para hacer bicicletas que siguen la tradición de aquellos constructores. Ahora hacen sus propios portaequipajes, montan cuidadosamente los guardabarros y defensas e integran las luces en el diseño. Resulta muy excitante ver la influencia de lo mejor del pasado en el futuro de las bicicletas.

**¿Crees que el fenómeno fixie está contribuyendo a poner de moda las bicicletas artesanales?**

Creo que es un gran punto de partida, sin duda. Pero para aquellos que buscan combinar funcionalidad y moda, las bicicletas de constructores, tanto antiguos como modernos, son una gran opción.

**¿Y el ciclismo urbano? ¿Vive un buen momento?**

El ciclismo urbano está creciendo en todas partes, y creo que irá a más. Montar en bicicleta es divertido, y permite a la gente interactuar con sus ciudades de una nueva manera. Además es saludable y ayuda al medio ambiente.

**¿Qué bicicleta tienes?**

Uso fundamentalmente dos. Una de carretera con la que corro eventos de hasta 1.200 km, como la París-Brest-Paris. La otra es una bicicleta urbana que uso para recorrer la ciudad y repartir libros y revistas. Ambas son enormemente divertidas.

**¿Cuál es la bici de tus sueños?**

Una versión moderna de la que construyó René Herse y que ilustra la portada del libro. De hecho, construí esa bicicleta durante tres años y me encanta utilizarla. ♡

## Música



# PLAYLIST

## Joan S. Luna

Escucha nuestras listas en **Ciclosfera.com**,  
**Youtube** o suscríbete a ellas en **Spotify**

Barcelonés (del barrio de Gracia, para más señas), es toda una institución de la prensa musical. Lleva 15 años dedicándose a ella en publicaciones como *Rockdelux*, *Time Out*, *Avui* o *El Mundo*, aunque la mayoría le conocen por su labor como jefe de redacción en el periódico musical por excelencia, el gratuito *Mondosonoro*. También ejerce de pinchadiscos en varias salas de la capital catalana y en festivales de toda la Península. Para este número ha confeccionado una playlist "que empieza lento y va pillando ritmo", que es como a él le gusta montar en bici. "Nada de ir a tope desde el minuto cero". Variedad y buen gusto, en una sesión exclusiva para nuestros lectores.



1 *I'm In Your Church At Night*,  
Active Child

2 *Promises*, The Presets

3 *Island*, The Whitest Boy Alive

4 *Last Night*, Beni

5 *I'll Get You*, Classixx

6 *Hey Sound!*, Miaoux Miaoux

7 *Pull It Together*, Clubfete

8 *Out Of Control*, Pony Pony Run Run

9 *Disconnected*, Shy Child

10 *Ambitions*, Juveniles

11 *Hold On*, Friendly Fires

12 *Power Everything*, Tanlines

13 *The City Never Sleeps (Instrumental)*,  
The Crystal Ark

14 *Afrika*, John Talabot

15 *Tribulations*, LCD Soundsystem

16 *Corvette Ninja*, Rebolledo

17 *Yepa Yepa Yepa*, Silverio

18 *Dare (DFA Remix)*, Gorillaz

19 *Finalle*, Madeon

20 *Riding On The Wind*, Judas Priest

## ¡COLABORA CON **Ciclosfera** Y GANA PREMIOS!

- Participa con tus **comentarios y opiniones**.

Y no solo eso: esperamos tus **fotos, noticias** de tu entorno, **actividades** de asociaciones o cualquier tipo de **evento**.

- Además, **podrás conseguir regalos** (bicicletas, cascos, accesorios...) en nuestros **sorteos** de las próximas semanas.

- Y otra cosa... ¡Por favor, **no tires esta revista!** Pásala: nos ha costado mucho hacerla, ¡y podrá interesarle a alguien más!



Para conseguir más información, visita [www.ciclosfera.com](http://www.ciclosfera.com)  
y nuestras cuentas de **Facebook** y **Twitter**.

[sugerencias@ciclosfera.com](mailto:sugerencias@ciclosfera.com)

ATENCIÓN, PREGUNTA:

# ¿CÓMO CONSEGUIR UN CARRIL-BICI EN ESPAÑA?

*Sin Biciónica*  
DETALLE IMPORTANTE →

FLAS FLAS FLAS FLAS FLAS FLAS

NUEVECITO

¡JAJAJA! PERO BUENO, MANOLO,  
¿QUE AHORA VAS DE ECOLOGISTA?

QUE NO, HOMBRE, QUE NO... QUE NOS  
SACAMOS UNA COMISIÓN DE 400.000€  
CADA UNO, Y TOTAL, ES SÓLO PINTURA...

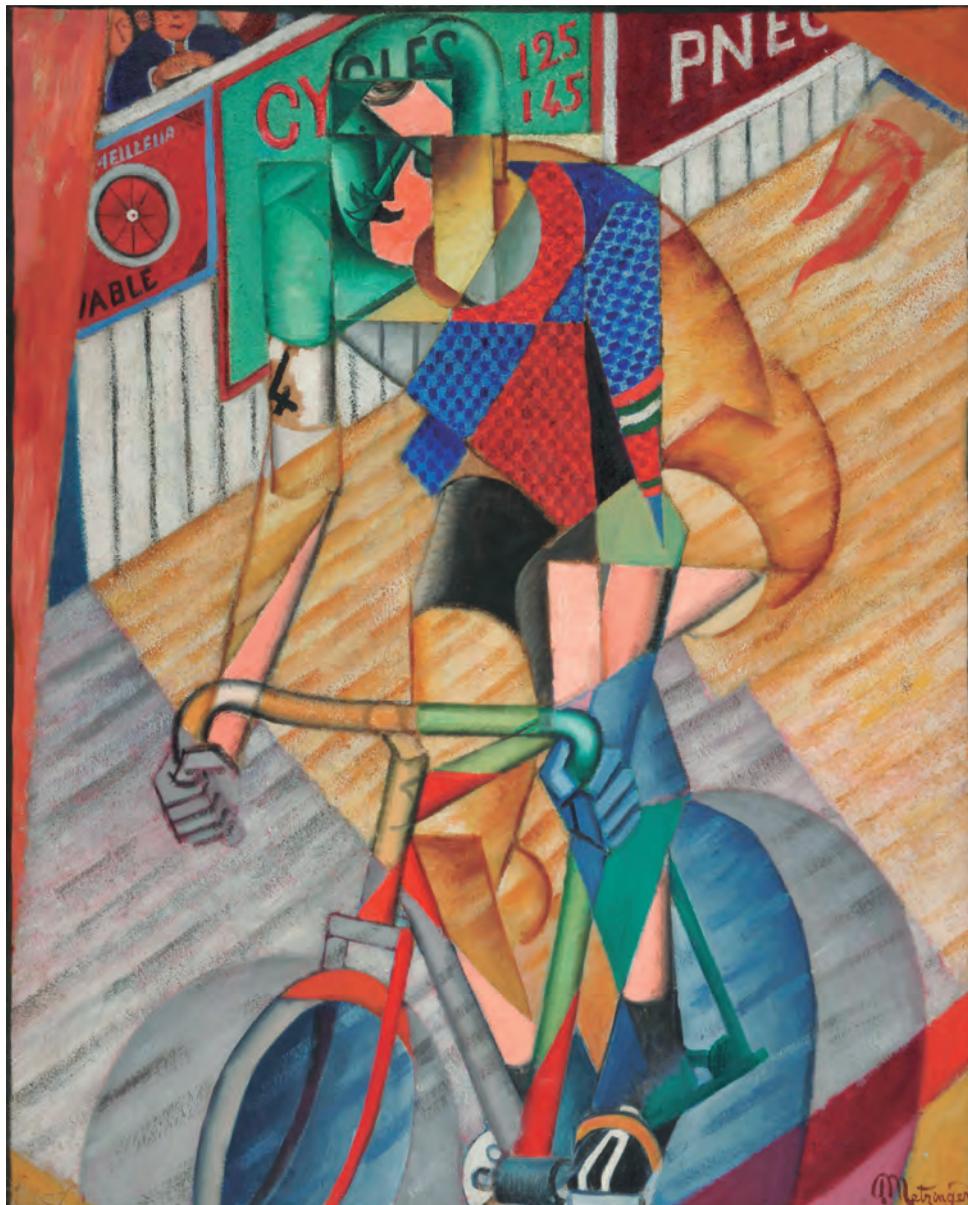
¡UN CARRIL-BICI! JAJAJA  
SERÁS PERROFLAUTA...

QUE NO, PACO... ¡QUE HAY  
FONDOS EUROPEOS PA'ESO!

¡AH, COÑO!  
¡CUENTA, CUENTA!

RIS-RAS

¡AH, CLARO!  
¡COMO TODO LO DEMÁS!  
¡VAYA PREGUNTAS!



'COUREUR CYCLISTE' (Jean Metzinger, 1912). Foto cedida por la Peggy Guggenheim Collection.

# 910 CUESTIÓN DE ACTITUD

tu nuevo concepto de movilidad urbana

by **quipplan**



PESO: 17,5 Kg

ELÉCTRICA

**PROMOCIÓN NAVIDAD:** FUNDA DE REGALO + NUEVO CIERRE DE SEGURIDAD **icon have!!** + MANILLAR REGULABLE EN ALTURA



Display digital



NEXUS de 8 velocidades



Batería integrada



**quipplan**  
Mobility

[www.quipplan-mobility.com](http://www.quipplan-mobility.com)  
[q10@quipplan.com](mailto:q10@quipplan.com)

ELÉCTRICA - PLEGABLE - LIGERA - EQUILIBRADA - HOMOLOGADA - URBANA



polo&bike

WWW.POLOANDBIKE.COM

+34 985 343 170

