

Ciclosfera

MÁS BICIS, MEJORES CIUDADES. PERSONAS MÁS PLENAS

INVIERNO 21/22 | CICLOSFERA.COM



38



MUJER POWER

FEMINISMO Y CICLISMO

CICLOSFERA NUEVA ERA

AMERICAN FLYERS/ MEDELLÍN

MUNDOBICI: TREK, BOSCH, LIVALL

EL FULL DE LA BICI/ SYD BARRETT

SHIMANAMI KAIDO/ CÓMIC

BICIS Y ACCESORIOS

ESCAPARATE

BIKE

RIESE & MÜLLER

La Multicharger.



Multicharger vario con equipamiento opcional.
Más información en www.r-m.de

STAFF!

COLABORADORES



BANEZKA

Banezka es Vanesa Carosia, artista y comunicadora visual que trabaja como directora de arte e ilustradora publicitaria, además de transitar el humor gráfico y el cómic. De Buenos Aires, pero residente en España desde hace veinte años, irrumpe con fuerza en *Ciclosfera*: suyos son la ilustración de la portada y el cómic de las páginas interiores.



JAPONISMO

Proyecto de divulgación de turismo y cultura japonesa de Laura Tomàs y Luis Rodríguez. Web líder con podcasts, directos, vídeos y redes sociales, además dan charlas, conferencias y cursos. Autores de los libros *Japón en imágenes* y *Japonismo: un delicioso viaje gastronómico por Japón*, fueron fundamentales al hablar de Shimanami Kaido.



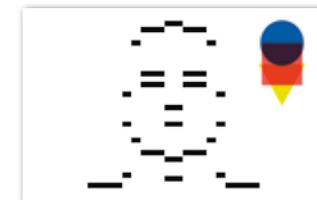
MARTA VILLENA

Periodista especializada en temas de género, medioambiente, movilidad, consumo y salud, escribe en *El País* y trabajó como corresponsal en Reino Unido para *Onda Cero Radio*. Es autora de proyectos documentales y de fotografía: para saber más, visita su web martavillena.com.



CALVOX & PERICHE

Sergi Periche y Xavi Calvo han retratado el movimiento ciclista de Barcelona desde 2017. ¿Su objetivo? Fotografiar la bici de una forma poética y visual, mostrar su belleza y amabilidad, compartirla como figura dibujada en el entorno (urbano) y darle visibilidad con sus fotos.

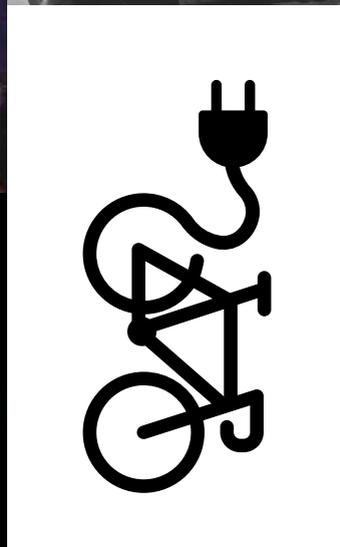


ÁLVARO VALIÑO

Amante de las bicis en tres tiempos: primero como admirador de las grandes vueltas, después como viajero con alforjas y, finalmente, como commuter. ¿Su gran pasión? ¡El grafismo, como demuestran las distintas ilustraciones que salpican este número!

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com). **Director de marketing y producción:** Fernando Lozano (fernando@ciclosfera.com). **Director creativo:** Fernando Rapa Carballo. **Director web:** Diego Kuperman. **Redacción:** Alejandro Lingenti, Marta Villena y Max Boraita. **Ilustración de portada:** Banezka. **Fotos:** Calvox & Periche, Bridget Fleming, Nicolás Pousthomis, Curtis Simmons, Getty Images, Bobike, Festka, Cotaro70, Steven Reynolds, John Menard, Raita Futo, Get Hiroshima, Bielas Salvajes, Ediciones Casiopea, Koen Jacobs, Byron Lippincott, Onny Carr, Raul Lieberwirth, Bonnie Natko, John St. John, Cifor, Robert S, Sascha Kohlmann, Neil Moralee, Ryan Vaarsi, Felipe Daza, Alejandro Bustamante, Juan Felipe Rubio, La Feria a Ritmo de Bicicleta, Trek, Bosch, Livall, Openbike. **Ilustraciones:** Banezka y Álvaro Valiño. **Publicidad:** publicidad@ciclosfera.com / 649 373 218. **Contacto:** contacto@ciclosfera.com. **Edita:** Ciclosfera. **Diseña:** Sole Carballo. **Imprime:** MyC Impresión. **Distribuye:** La Luna. **Depósito Legal:** M-7809-2012.

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



04 EDITORIAL 06 READERS BIKE 07 COMUNIDAD 12 GUSTÓMETRO
14 A DEBATE 16 CONTRARRELOJ 18 BIKE SONG 20 HÉROES
24 EL VIAJE 28 MARAVILLAS 34 RETROVISOR 40 SIN PRISA
48 BICIUDAD 54 MUNDOBICI 76 DÓNDE ENCONTRARNOS
80 ESCAPARATE 104 BAZAR 110 CÓMIC 112 ULTIMÁTUM



Grande. Bonita. Mucho mejor.

No hace falta decirte que tienes entre manos una **Ciclosfera especial**. Diez años después del primer número (esa primera década se cumplirá en primavera de 2022) apostamos por cambiarlo todo, empezando por el tamaño. Nos gustaba el formato anterior, era muy cómodo manejar una revista “tan pequeña”, pero ese era su problema: las dimensiones no estaban a la altura del contenido. Fotos, ilustraciones, reportajes o anuncios no lucían lo suficiente. Ahora sí. Y te vas a dar cuenta de que esos centímetros de diferencia significan **todo un mundo**.

Lo mismo pasa con el diseño. Atados por ese formato reducido y agobiados por las prisas, el aspecto de *Ciclosfera* se había estancado. Cambiaban textos, imágenes o titulares pero nos repetíamos. Así que hemos decidido reinventarnos. **El diseño y el arte de Ciclosfera tienen nuevo dueño y el límite es su creatividad. Queremos una revista original. Impactante, bella, moderna. Algo loca.** Prepárate: recorrer cada número será una montaña rusa, una sorpresa constante.

Y, por último, replanteamos los contenidos. La revista anterior tenía 84

páginas, y ahora supera las cien.

Un salto notable para ser más informativos, ambiciosos, útiles.

La bicicleta y el ciclismo urbano crecen, crecerán más, y con ellos las necesidades informativas del público. La gente quiere saber qué elegir, qué comprar o cómo deben usar la bici, y queremos explicárselo. Cultura, historias o reportajes mantienen su espacio por que son el alma de *Ciclosfera*. Pero haremos muchas revistas en una, con más producto y análisis de utilidad.

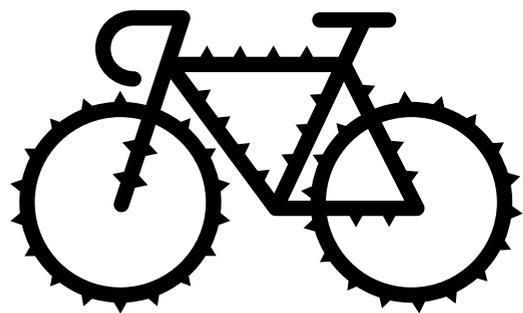
¿El milagro? Que cada vez tenemos más hambre y ganas de trabajar. Que queremos aprender, crecer y hacer una revista mejor. Pero, también, que volvemos a regalártela, a dársela gratis a otras cinco mil personas. ¿Por qué? Porque nuestro gran objetivo es que cada vez más gente se mueva en bici. No queremos limitar nuestro mensaje a quienes puedan pagarlo: una decisión filosófica, existencial, que sigue siendo posible gracias a nuestros anunciantes y suscriptores. Si ahora mismo hueles, tocas, lees esto, es gracias a ellos. Así que, una vez más, un reconocimiento infinito a todos los que nos habéis ayudado a crecer.

Rafa
Vidiella



**Director de
Ciclosfera**

Vietato introducirre biciclette
 ...De todas maneras, ¡Cuidado,
 gerentes! También las rosas son
 ingenuas y dulces, pero quizá
 sepáis que en una guerra de dos
 rosas murieron príncipes que eran
 como rayos negros, cegados por
 pétalos de sangre. No ocurra que
 las bicicletas amanezcan un día
 cubiertas de espinas, que las
 astas de sus manubrios crezcan
 y embistan, que acorazadas de
 furor arremetan en legión contra
 los cristales de las compañías de
 seguros y que el día luctuoso se
 cierre con baja general de acciones,



con luto en
 veinticuatro
 horas, con duelos
 despedidos por
 tarjeta.



COMUNIDAD Ciclosfera



Moviéndonos... sin parar.

Estuvimos en Sea Otter Europe Girona. Hablamos con decenas de amigos de AMBE, la Asociación de Marcas y Bicicletas de España de la que Ciclosfera es ya aliada oficial. Y hasta viajamos, de momento con el corazón, a la región de Flandes, en Bélgica, para conocer todas sus nuevas propuestas de cicloturismo. Como de costumbre, no paramos... ¡como tampoco lo hacemos en web y redes sociales! Una actividad ajetreada y apasionante de la que nuestra comunidad, vosotros, también formais parte.



ENTRE AMIGOS

CUÁNDO
7 de octubre de 2021

DÓNDE
Niu Espai Artistic
(Barcelona)

QUÉ
Afterwork Ciclosfera
en CicloBCN21

QUIÉNES
Amigas y amigos del sector.
Activistas. Emprendedores.
Directivos. Funcionarios.
Todos unidos por dos
pasiones: la bici urbana...
Y Ciclosfera.

FOTOS Calvox & Periche

¿POR QUÉ?
CicloBCN21 fue intenso: tres días, tres congresos y toneladas de ponencias y buena información. ¿Había algo mejor que reunirnos y, relajados, brindar por la bicicleta? Eso hicimos: invitamos a cien personas a tomar algo. Regalamos revistas, láminas y postales. Nos reencontramos. Nos pusimos cara. Reímos e, incluso, nos emocionamos. Y, sobre todo... ¡Nos quedamos con ganas de repetir cuanto antes!

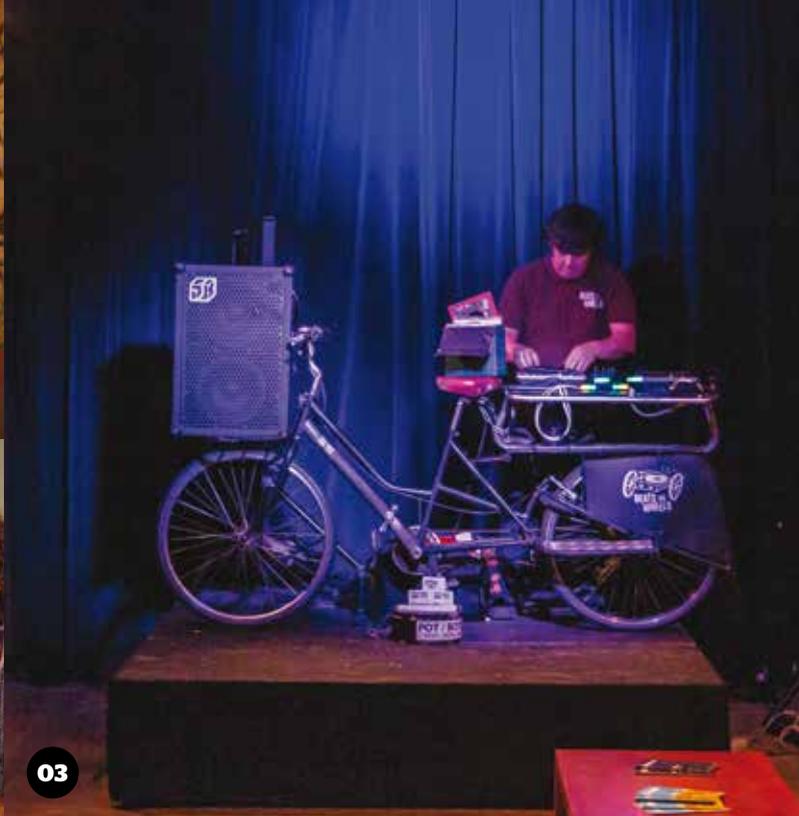




01



02



03



04



05

01 Laura del Río y Cristina Hernández.

02 Íñigo Ansa (Kalapie), Chabi Cañada (La Ciclería), Laura Vergara (ConBici) y Ruth Lamas (AMB y RCXB).

03 David (Beat on Wheels).

04 Eduard Folch (Canvis en Cadena / Bicibus.cat).

05 Nacho Junoy (RCXB), Vanessa Gómez (Ayuntamiento de Gavá) y Diego Gómez (Ayuntamiento de Sevilla).

06 Juan García (Amics de la bici), Virginia Zapico, Nerea Jiménez, Hodei Holgado y Laura del Río.

07 Clara Blanchar (El País) y Rafa Vidiella (Ciclosfera).

08 Jordi Sala (30 Días en Bici) y Marta Casar (BACC).

09 Albert García (Amics de la bici) y Carlos Rodríguez (30 Días en Bici).

10 Gastón Vilella (Zicla) y Juan Cabrera (Zicla).

11 Salvador Fuentes (AMB) y Jaume Carné (Bicicultura).



07



09



11



06



08



10





GUSTÓ METRO

Llegó el frío pero... ¡nuestras redes sociales siguen al rojo vivo! Fiel reflejo de la variedad de nuestras publicaciones, y de la propia audiencia, hay imágenes y contenidos para todos los gustos. Eso sí, con un denominador común: ¡a todos nos encantan las bicicletas!



2.585



1.902



1.896



1.954



1.880



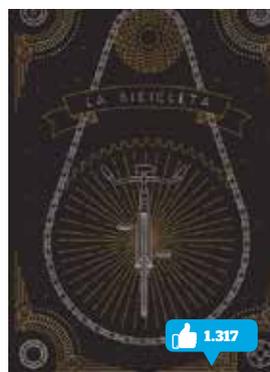
1.729



1.812



1.709



1.317



1.117



1.042



837

GO YOUR OWN WAY

NUEVA EXPLORE E+ PRO

Nº 1 MUNDIAL



GIANT

A DEBATE

¿POR QUÉ NO SE USA MÁS LA BICI EN TU CIUDAD?

"Porque no está adaptada, y el tráfico no nos respeta"
(ENKA CORRALES, GRANADA)

"Porque los coches, taxis, autobuses y motos van como locos"
(CLAUDIA ZM)

"No hay suficientes carriles bici"
(ALICIA PÉREZ GARCÍA)

"Mucha gente lo ve peligroso"
(PABLO CANTALAPIEDRA, MADRID)

"No se sienten seguros"
(BALAZTA ELKARTEA)

"Por falta de seguridad. Por falta de duchas en el destino. Por las distancias"
(MR. BRUNETE, MADRID)

"Creen que se mueven mejor en un coche"
(LEO OLIVARI, BUENOS AIRES)

"Una gran parte, por pereza. Y otra más grande, por miedo a que se la roben"
(POCHOFITNESS)

"Por la falta de infraestructura y educación vial"
(PEDALEANDO ANDO, LIMA)

"Aquí... Porque no hay nada preparado para hacerlo"
(DIEGO B. MAGÁN, GALICIA)

"Por la lluvia y la pereza"
(ADR7ANA, BOGOTÁ)

"Se sienten raros, ¡les da miedo sudar o ensuciarse!"
(CULTURA GASTROBIKE)

"Porque los políticos no invierten en hacerlo posible"
(CHENCHO82)

"Porque el ayuntamiento odia las bicis"
(IGNATXI, PAMPLONA)

"Falta seguridad y falta infraestructura para ciclistas"
(PRINCESSBIKES, BURGOS)

"Faltan parkings seguros"
(ROUSCORE)



¿CUÁL ES LA MEJOR BICICLETA QUE HAS TENIDO NUNCA, Y POR QUÉ?

"La Mihatra holandesa: es como un Volvo antiguo, no se acaba nunca y tiene mucha estabilidad y rapidez"
(PRINCESSBIKES)

"Conor WRC, rueda 26". Con ella me crucé America desde Alaska a Ushuaia, y todavía me está esperando en Buenos Aires para recorrer Uruguay y Brasil"
(BICICLETAMAN).

"Una Strida: era comodísima para subir y bajar por el ascensor"
(RORRY7).

"La Genesis Croix de Fer porque es muy polivalente"
(DOSPEDALES).

"A minha bicicleta. Simplemente por ser a minha, a única que tenho".
(ALYSSONMONTEIRO79).

"La mejor que he tenido nunca es la siguiente que quiero comprar... ¡Y ya van unas cuantas!"
(XICOLA)

"A primeira: uma Monark aro 16 dobravel vermelha, que foi que ajudou a entrar nesse mundo maravilhoso das duas rodas"
(FREE.RIDER73)

"Cualquiera. Máquinas de disfrutar, todas. Buenos recuerdos de cada una por distintos motivos"
(JEXS71).

"Una Brompton: son eternas, cómodas, robustas, eficientes..."
(RUFFUSOOO)

"Siempre, la que todavía no me han robado. Ahora una Nishiki All Terrain, una Dawes Discovery y una Contini flaca"
(CARLOS ENJUTO)

"Una Bianchi verde esmeralda de mujer que me regalaron para mis 15, y me robaron de casa a los 16. Era liviana, elegante, bella. Sigo extrañándola"
(VICTORIA BOSCHIROLI).

CLARA* BLANCHAR

* Periodista del diario *El País*, va a todas partes en bici. FOTO: CALVOX & PERICHE

Durante la semana rueda en bici plegable y el fin de semana en híbrida. Reconoce moverse pedaleando “por egoísmo, porque muchas veces es lo mejor del día, una especie de vacaciones en medio del frenesi”, y aunque cree que falta mucho para conseguir una movilidad sostenible “se ha recorrido mucho camino, y da gusto ver atascos en el carril bici”. Eso sí: es partidaria de que el movimiento ciclista tenga un discurso en positivo, y cree que es cuestión de tiempo el que las ciudades “se lo crean” y alcaldes y alcaldes sean valientes.

¿QUÉ PREFIERES?



- | | |
|---------------|-------------|
| Escapada ● | Sprint |
| Cuadro ● | Componentes |
| Gorra ● | Casco |
| Giro ● | Tour |
| Carril bici ● | Calzada |
| Rodar sola ● | Acompañada |
| Madrid ● | Barcelona |
| Ruedines ● | Equilibrio |
| Fixie ● | Plegable |
| Frio ● | Calor |
| Café ● | Red Bull |
| Playa ● | Montaña |
| Izquierda ● | Derecha |
| iOS ● | Android |
| Día ● | Noche |
| Papel ● | Web |
| Cine ● | Música |
| Correr ● | Pasear |
| Beatles ● | Stones |
| Vino ● | Cerveza |



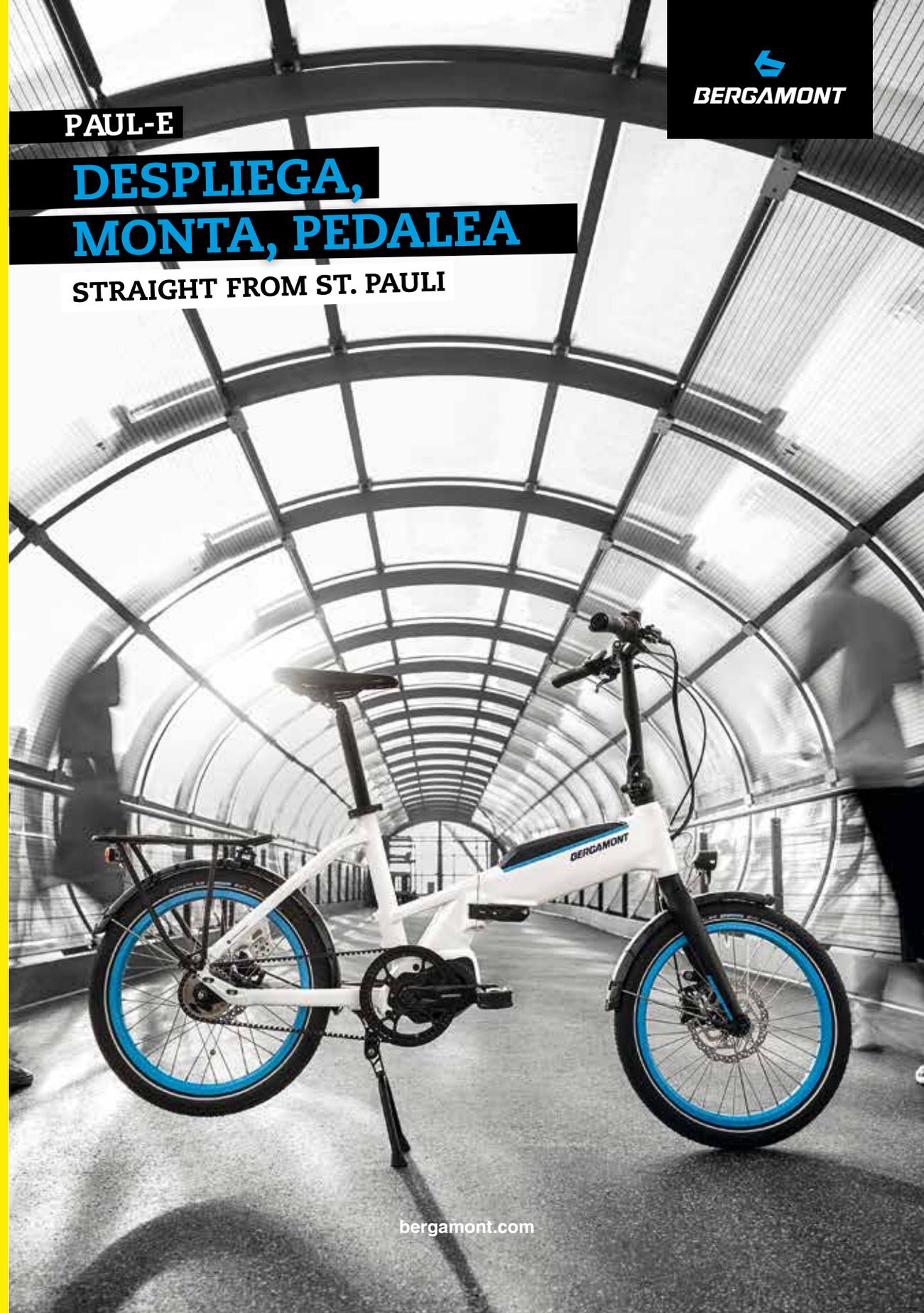
Usa sobre todo una Brompton, pero no será por bicis: Clara también presume de tener una Fetama y, como ella dice, “un trasplante entre Dahon y Nishiki”.



PAUL-E

DESPLIEGA,
MONTA, PEDALEA

STRAIGHT FROM ST. PAULI



BIKE
SONG

PINK FLOYD

BIKE

(1967) SYD BARRETT



En el contexto del debut de Pink Floyd, hablar de viaje implica más de un significado. Poeta psicodélico por antonomasia, Syd Barrett imaginó uno cándido, aventurado y en bicicleta para ponerle un narcótico broche de oro a un disco fabuloso.

POR ALEJANDRO LINGENTI

Bike es la canción que cierra un gran disco, *The Piper at the Gates of Dawn*, debut de Pink Floyd y cumbre de la psicodelia. Editado en 1967, el álbum fue titulado con el mismo nombre de uno de los capítulos de un clásico de la literatura infantil, *El viento en los sauces*, del escritor escocés Kenneth Grahame, novela favorita de Syd Barrett. En sintonía con el clima general del disco, el tema tiene un espíritu ensoñador y lisérgico: sonidos de relojes, gongs y violines preceden a un desenlace narcótico que se acerca a la música concreta.

La canción está dedicada a Jenny Spires, novia de Syd Barrett en la época en la que se grabó *The Piper at the Gates of Dawn* y mencionada también en otro de los temas del disco, *Lucifer Sam*. "Tu eres el tipo de mujer que encaja con mi mundo / Tengo una bici / puedes subir si quieres", dice la letra escrita por Barrett antes de perder la cabeza por su consumo descontrolado de LSD. La historia de amor con Spires nació cuando ambos eran adolescentes, a fines de los años 60, y se prolongó con intervalos, idas y vueltas hasta 1972, cuando Syd inició una reclusión que mantendría hasta 2006, el año de su muerte.



The Piper at the Gates of Dawn es el álbum de Pink Floyd en el que Barrett tuvo mayor incidencia y para muchos el mejor de la historia del grupo. Más allá de los gustos personales, sin dudas se trata de uno de los más singulares que grabó la banda in-

glesa, un viaje musical alucinado en perfecta sintonía con otros discos que son considerados claves en la historia de la psicodelia como *Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band* (1967), de The Beatles, y *Odyssey and Oracle* (1968), de The Zombies.



I've got a bike, you can ride it if you like. It's got a basket, a bell that rings. And things to make it look good.

Tengo una bicicleta, puedes montarla si quieres. Tiene una cesta, un timbre que suena. Y cosas para hacerla bonita.

"La Biblia astral de la psicodelia". "Un disco fracturado y terrorífico grabado en pleno Verano del Amor". "El placer de expandir la mente y la percepción conviviendo con la amenaza subyacente del desorden mental y la locura". Todo eso se dijo de *The Piper at the Gates of Dawn*, elogiado por David Bowie, Gong, Phish y Kevin Parker de Tame Impala. Una de las joyas secretas de la historia del rock.

Gran alquimista de la psicodelia británica, Syd Barrett también grabó dos excelentes discos solistas editados el mismo año, 1970: *The Madcap Laughs* y *Barrett*. Sus ex compañeros de Pink Floyd, donde jugó un papel decisivo durante apenas un lustro, le dedicaron una de las canciones más célebres del grupo, *Shine On You Crazy Diamond*, incluida en el clásico *The Dark Side of the Moon* (1973).



Los herederos de Barrett mantienen una web oficial con mucha información sobre este singular músico que, en *Bike*, nos revela su amor por temas tan dispares como los ratones sin hogar, los ejércitos de hombres-galleta de jengibre y, claro, las bicicletas.



HÉROES

AMERICAN CYCLERS*

Un hervidero de conflictos familiares es el telón de fondo de esta película, una historia de sacrificios y redenciones ambientada en “la competición ciclista más dura de Estados Unidos”. Sí: un desafío perfecto para Kevin Costner, héroe perpetuo de Hollywood siempre al servicio de la épica.

PORALEJANDROLINGENTI

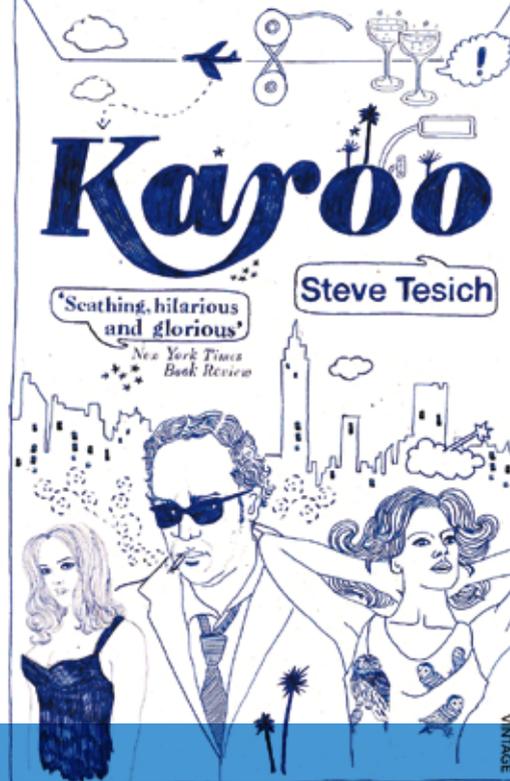
HÉROES
/AMERICAN
FLYERS
ERS*
DATA

1985



Specialized Allez

Estrenada en 1985. *American Flyers* -disponible en Apple TV- cuenta la aventura de los hermanos Marcus y David Sommers, que deciden participar en una competición ciclista a través de las montañas Rocosas del Colorado, bautizada como "El Infierno del Oeste" y considerada la carrera más peligrosa del mundo. Uno de los hermanos ha heredado la enfermedad cerebral que causó la muerte de su padre: además del desafío deportivo, el filme cuenta una historia de lucha y superación personal.



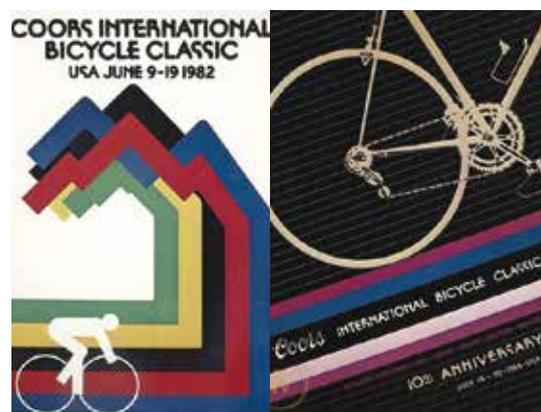
El guionista de *American Flyers* es Steve Tesich, ganador de un Oscar en 1979 por el guión de *El relevo* (*Breaking Away*), película de Peter Yates en la que las bicicletas también tienen un papel muy importante. Para *American Flyers* Tesich se inspiró en la historia de un equipo real de ciclistas, el 7-Eleven, que aparece en el filme y es el mismo que compitió en el Tour de Francia y el Giro de Italia en la década del 80. Gran parte de la película se filmó en el Coors Classic, una carrera por etapas que hizo furor en los años 80.



Ganador de dos Oscars y dos Globos de Oro, Kevin Costner tenía 30 años cuando se rodó la película y aún no era una gran figura. Dos años después Brian De Palma le haría protagonizar *Los intocables de Elliot Ness*: en *American Flyers* encarna a Marcus Sommers, un médico que se reencuentra con su familia y convence a su hermano (David Grant) para participar en una carrera.

La bici roja que monta Kevin Costner en *American Flyers* es uno de los primeros modelos de Specialized Allez, uno de los nombres históricos de la marca californiana, con más de 40 años de historia. La Allez se sigue fabricando pero, por supuesto, con muchas características di-

ferentes que han mejorado notablemente a la original: frenos de disco, ruedas de aleación, cuadro de aleación de carbono y aluminio... Una máquina tan fiable como veloz, pero ya no cubierta por la pátina de encanto y simplicidad de la protagonista de la película.



El director de la película fue John Badham, el mismo de *Fiebre del sábado noche* (1977), *Drácula* (1979) y *A la hora señalada* (1995). Badham venía de dulce gracias a *Fiebre*, que recaudó 240 millones de dólares y llevó al estrellato a John Travolta, pero con *American Flyers* mordió el polvo: el presupuesto (8,5 millones de dólares) quedó lejos de su recaudación (1,4 millones de dólares).



EL VIAJE: BLANÇA FERNANDEZ



En realidad, no importan tanto los kilómetros recorridos, los días empleados o el destino al que llegar: lo decisivo es viajar, aprender... Vivir. Estrenamos sección: 'El viaje'. Trayectos ciclistas que, más que eso, son toda una experiencia vital.

PORALEJANDROLINGENTI



Gente, gente, gente... "Me gustan los lugares", nos cuenta Blanca Fernández, "pero sobre todo, me gusta la gente. Lo importante es el camino, donde no existe la vida artificial y entras en contacto con la vida de cada país".



8/7/2015 SALIDA DESDE LONDRES

- Austria
1.687 km
- Bulgaria
3.395 km
- Turquía
6.491 km
- Irán
9.480 km
- Kirguistán
12.585 km

No había un destino claro ni una duración concreta: más que planes, lo que había era hambre. Hambre de aventura. Hambre de pedalear. "Los sueños están para cumplirlos", sigue repitiendo hoy en día, como un mantra, Blanca Fernández, nacida en Irún y residente en Inglaterra desde hace más de cuatro décadas. Llegó allí joven para estudiar inglés, en los días en los que Margaret Thatcher aplicaba a rajatabla su receta neoliberal. ¿Volverás algún día a vivir en España, Blanca?, le preguntamos. No, asegura. Pero con ella nunca se sabe...

Era un 8 de julio de 2015 cuando, sobre una Surly Long Haul Trucker, Blanca salió de Londres. Cruzó países con nombres exóticos y evocadores: Rumanía y Serbia, Grecia, Turquía, Georgia y Armenia. Y, por fin, llegó a Irán, donde tenía una cita pendiente: conocer el nudo del Pamir, uno de los macizos de alta montaña más imponentes de Asia. "No tenía ni idea de cómo ni cuándo llegaría hasta ahí", confiesa Blanca, "pero sí sabía que el viaje sería largo. ¿Por qué? Porque siempre, al volver de cada viaje, me daba cuenta de que no

- Laos
15.197 km
- Camboya (via Tailandia y Vietnam)
21.000 km
- Bangkok
23.419 km
- El Cairo Sudán
22.200 km
- Uganda
26.224 km
- Malawi
28.077 km
- Botsuana
30.021 km

estaba preparada para volver. De que quería seguir. De que necesitaba más".

Blanca también sabía que no sería un viaje tradicional: más que la línea de salida o de meta, lo importante era lo vivido entre ambas. "Lo que importa es el camino", asegura, "donde no existe la vida artificial organizada para el viajero. Donde puedes entrar en contacto con lo real, con la vida de cada país. Viajar es conocer personas: me gustan los lugares pero, sobre todo, me gusta la gente".

Tras cruzar Pamir atravesó China y llegó a Vietnam, Tailandia, Laos y Camboya. 687 días después, solo la pudo parar el Brexit: sus hijas, que le habían regalado un geolocalizador para saber que seguía rodando, la convencieron de que regresara a Londres para completar unos trámites burocráticos. Y así fue hasta que, en marzo de 2018, retomó su montura para surcar África arrancando desde El Cairo. Pero ese es otro viaje. Otra historia. De Asia quedan datos: dos años de viaje, veintidós mil kilómetros recorridos, veintitrés países

descubiertos. También recuerdos imborrables, nostalgias, textos escritos a carne viva y fotos que inmortalizan momentos, placeres e intensidad. Y, sobre todo, personas y relatos, necesitados unos de otros para construirse y, después, para mantenernos vivos. "Atravesé Capadocia, en Turquía, en enero, cuando las carreteras suelen estar cubiertas de hielo. Me caí varias veces pero llegué hasta Nevşehir, una pequeña ciudad de Anatolia Central bajo una lluvia torrencial. Allí me comuniqué como pude, pero no conseguí nada hasta acabar en un café repleto de hombres. El día era gélido, hasta que me sirvieron un té hu-

meante y, a duras penas, me explicaron que el albergue que buscaba estaba a unos 30 kilómetros. Era tarde y se me cayó el alma a los pies... ¿Cómo pasaría esa noche? Hablaron en su idioma, discutieron, barajaron alternativas y, por fin, uno se acercó y me dio dinero. Durante todo ese rato organizaron una colecta para pagar un taxi en el que meter mi bicicleta y llegar. Todavía me conmuevo cuando lo cuento". Es solo uno de los relatos de Blanca en Asia. Los atesora en un blog. "Ahora África llama", dice en uno de ellos. "Sin plazos. Sin planes. Sin compromisos. Solas yo, mi bici y la carretera".

| 26 |



Del desierto al hielo. El viaje de Blanca no entendía de límites: igual pedaleaba a muchos grados de temperatura como se deslizaba por el hielo o se empapaba en la lluvia. Todo lo reflejó en un maravilloso blog.

● Sudáfrica Cabo de las Agujas	● Angola	● Benín	● Marruecos Tánger	🚲 44.400 KM LLEGADA A LONDRES
33.526 km	36.432 km	39.870 km	41.150 km	

Lo fundamental son... ¡las ganas!
"Cuando empecé a hacer las alforjas para el viaje meti incluso el fregadero de mi casa", recuerda Blanca. "Me pasé horas haciendo y deshaciendo. ¡Llevaba hasta cepillos de dientes de reserva! Ahora que tengo experiencia, puedo aconsejar sin ninguna duda que no hay

que llevar tantas cosas, mucho menos las que se pueden comprar en todas partes". A la hora de emprender una aventura en bicicleta que se prolongue por un buen tiempo, está claro que conviene escuchar a una experta. "En un viaje largo es importante llevar una bicicleta lo más simple posible para poder arreglarla donde sea, saber un mínimo de

mecánica y meter en las alforjas las cosas que te hacen sentir cómoda y segura. Yo soy muy friolera, así que me resultó imprescindible una buena tienda, cómoda y fácil de montar, y un saco de dormir. En Asia Central y África no hay recambios, eso ya lo sabía antes de partir, por lo que llevé conmigo cadenas, radios, aceite para engrasar la

bicicleta, cubiertas y cámaras plegables de repuesto. En la primera parte del viaje, de Londres a Camboya, pinché cinco veces. Y en la parte africana perdí la cuenta... Es obvio que el equipo es importante, pero lo que es de verdad fundamental es el deseo, las ganas de viajar y la decisión de hacerlo con la mente y el corazón abiertos".

▶ AXIS eRIDE EVO TOUR FS

MUÉVETE POR LA CIUDAD

La Axis eRIDE Evo Tour FS es la bicicleta todoterreno definitiva. Gracias a su nivel de integración sin precedentes, el motor Bosch más potente del mercado y la suspensión integral, con la nueva Axis superarás tus límites. Capaz de transportarte cómodamente por viejas calles adoquinadas o por caminos de tierra; equipada con portabultos, luces y guardabarros, es una bicicleta práctica para el día a día, ¡que vale para todo! Las rutas más largas y los ascensos más empinados dejarán de ser un problema. Muévete a tu aire, evita los atascos y deja el estrés atrás.

eRIDE

MARAVILLAS CICLISTAS

JAPÓN

DE ISLA EN ISLA

Setenta kilómetros, ocho islas y un viaje inolvidable: recorreremos la Shimanami Kaido, una autopista de puentes y vías ciclistas que permite cruzar pedaleando el mar interior de Seto, en Japón.

PORRAFAVIDIELLA

Es frecuente que, al oír la palabra Japón, fantaseemos con los rasca-cielos de Tokio. Con el aroma apacible de los templos de Kioto. Con la ceremonia del té verde, el pescado crudo de alguna lonja o, por supuesto, el reposo en un ryokan. Pero Japón también es, sobre todo... Agua. Mar. Islas. Porque eso es lo que es el país, un coloso constituido por 6.852 islas de muy distintos tamaños, rodeadas por tres mares (el Mar de Okhotsk, el Mar de Japón y el Mar de China Oriental) y un océano (el Pacífico). Un país tan de agua que hasta esconde un mar interior, el Mar Interior de Seto, tan bello como desconocido y... ¡perfecto para recorrer en bicicleta!

¿Es posible recorrer un mar en bicicleta? Sí, en Japón casi cualquier cosa es posible y esta, también. La invención humana, la ingeniería, el cálculo, el trabajo y otros valores tan japoneses hicieron posible inaugurar, en 1979, la Shimanami Kaido, una autopista que conecta a través de carreteras y puentes Honshu (la gran isla de Japón, que alberga Tokio, Osaka o Hiroshima entre otras muchas urbes) con Shikoku, una bellísima isla del sur. Entre medias, esta maravilla civil, de 59,4 kilómetros de longitud y que cruza seis islas más: Mukaishima, Innoshima, Ikuchi, Ōmi, Hakata y Ōshima. Nombres mágicos que esconden otro Japón, otro mundo... Otro viaje.

Vida acuática

En un país no demasiado conocido por el cicloturismo, la Shimanami Kaido te permite, en apenas un día (o muchos), perderte y cruzar ocho islas en bicicleta con total seguridad. A veces junto a los coches, rodando sobre carriles bici de doble sentido (y a ambos lados de la vía) anchos, protegidos, muy bien señalizados y repletos de ciclistas. En otras ocasiones, disfrutando de tramos exclusivos para bicis, de rampas de incorporación em-



FOTO: MATTHEW STEVENS



FOTO: RAITA

pinadas pero propias, con distintas alturas, infraestructura dedicada y, en resumen, mostrando el compromiso y preocupación de los responsables por hacerle un hueco a la bici en proyectos tan mastodónticos y futuristas como este.

Y eso sí, una vez dejados atrás los puentes, ya sobre tierra firme y al adentrarnos en cada isla... El mundo. Los caminos en medio de la naturaleza. Las calles apenas transitadas que dibujan pueblecitos remotos. Cruzar esas islas y recorrer esos 59,4 kilómetros en coche es un suspiro. Un trámite. Unas vistas de ensueño, sí, pero encerrados en una caja de metal y cristal. En cambio, en bici... ¡Es toda una vida, un deleite ininterrumpido, unas ganas constantes de pararte y admirar lo que te rodea pero, al mismo tiempo, sentir el hambre y la necesidad de volver a pedalear para conocer un poquito más!

Entre corrientes

Suena a tópico, pero es verdad que el mar y el cielo pueden convertirse en uno. El mar interior de Seto es un ejemplo: el agua turquesa, el cielo añil, los rojos del atardecer quitan el hipo. También las caprichosas formas de islotes y farallones o los bosques de pino que visten las distintas manchas de tierra. Subir a lo alto de la isla de Ōshima es inexplicable: la vista se pierde, buscando el principio y el fin de los puentes, en el horizonte. El corazón se emociona al admirar los remolinos con los que con tremenda fuerza las corrientes estrangulan al mar, como lo hacen sus primos en el no demasiado lejano estrecho de Naruto.

Es precioso. Como preciosa es, también, buena parte de la mancha humana local. Los puertos pesqueros que dan trabajo y comida, los campos de frutales junto a una casa tradicional, los barquitos que unen desde hace

Cruzar estas islas en coche, encerrados en una caja de cristal y metal, es un trámite. Pero hacerlo en bici es... ¡un deleite!

siglos la vida en las distintas ínsulas. La gente, los japoneses, ayudan: personas de campo y mar, orgullosas de su tierra y sus productos, te sonríen y agasajan, acompañan y ayudan. Y, como hemos dicho mil veces, aún lo hacen más si te ven llegar en bici. Acostumbrados a los ciclistas, sabedores de que son buena parte de la riqueza turística que les alimenta, es difícil que los atosiguen. No tendría lógica, porque muchos de ellos también usan la bici y porque tampoco es propio de ese gen calmado, controlado, nipón. Más bien todo lo contrario: agradecidos y respetuosos disfrutan porque hayas llegado hasta allí. No sólo vienes desde lejos sino que lo hiciste sin coraza, a cuerpo, pedaleando. Gracias por haber venido, piensan ellos. Afortunado yo, piensas tú.



FOTO: STEVEN REYNOLDS



FOTO: GET HIROSHIMA



FOTO: JOHN MENARD

Bicicletas de alquiler

Es posible llegar con tu propia bici hasta Onomichi o Imabari, ciudades desde las que empieza o termina la Shimanami Kaido, pero también puedes alquilar tu montura allí: el ciclismo es uno de los atractivos turísticos de la zona y abundan las opciones. Cerca de la estación de tren de Onomichi hay varias empresas de alquiler (una de ellas es la tienda Red Bicycles), y hasta la multinacional Giant tiene un local con varios modelos de alquiler disponibles. También hay un servicio de bici compartida en todas las islas, llamado Shimanami Rental Bike. En Imabari podremos recurrir a la empresa local Sunrise Itoyama o visitar la otra Giant Store, un espacioso local que hay en la estación de tren.

Consejos ciclistas

Aunque la ruta está abierta (o lo estará, cuando pase la pandemia) todo el año, hay momentos mejores y peores para ir. En invierno hace frío y muchísimo viento: mala idea. El verano es muy húmedo y caluroso y, para colmo, en agosto y septiembre hay tifones. Así que primavera y otoño son las mejores fechas. Importante: si vas con tu bici, ten en cuenta que en Japón no es fácil viajar con ella en el tren, y que como poco te exigirán que la lleves en una funda y que hayas reservado espacio. Y, si la vas a alquilar, asegúrate de que hay de tu tamaño si eres alto. En caso contrario, puede resultar muy incómodo tener que estar todo un día (o dos) pedaleando en un modelo que te vaya pequeño.

Para 'pros'

Si hacer la Shimanami Kaido a tu aire te parece aburrido apúntate a Cycling Shimanami, uno de los grandes eventos ciclistas de Japón. Harás el mismo recorrido pero con mucha más gente, organización, podrás elegir la distancia (30, 70, 100 o hasta 140 kilómetros de ida y vuelta) y, aunque no sea competitivo... competirás. ¡La gente se lo toma muy en serio! Zonas de avituallamiento, masaje, una organización exquisita, momentos algo delirantes y, antes de la pandemia, decenas de miles de japoneses con todo tipo de bicis e indumentarias. Está previsto que Cycling Shimanami regrese el domingo 30 de octubre de 2022: limitado a 7.000 personas... ¡Habría que ir reservando plaza ya!

Del mar

Pocos lugares mejores que Shimanami Kaido para comer porque podrás hacerlo antes, durante y después de pedalear. A lo largo de todo el camino te encontrarás con heladerías, donde venden deliciosos helados y zumos de cítricos, la especialidad de la zona y con una variedad insólita, o innumerables kombini, las "tiendas de conveniencia" japonesas. ¿Sabes lo que son? Establecimientos abiertos 24 horas al día, siete días a la semana, para que compres en ellos casi cualquier cosa que se te ocurra. Los nombres de las cadenas te sonarán (7-Eleven, Family Mart, Lawson...), pero lo que no te imaginas es la disparatada cantidad de delicias que ofrecen. Desde aperitivos

(universales, como patatas fritas, o locales, como edamame o judías de soja) a dulces o bollos, los kombini son perfectos para recargar energía de modo fácil, rápido y delicioso. ¿Onigiri (bolas de arroz rellenas) envueltas en plástico -a los japoneses les encantan las cosas envueltas- para llevar? ¿Un bentō para entrar en calor? ¡Lo que quieras! Eso sí, si no tienes prisa y puedes desviarte del camino... prepárate. La especialidad local son las ostras, pero también encontrarás un delicioso besugo, ramen con todo tipo de marisco y pescado y sí, mucha fruta y verdura. ¿Y alcohol? Soy más de sake que de cerveza pero, en esta zona... ¡hay muchas cervezas autóctonas y artesanales, así que habrá que probarlas!

Japonismo

No lo dudes: si vas a Japón visita antes la web japonismo.com. Es la referencia para decenas de miles de personas que quieren saberlo todo sobre el país, pero Laura Tomás Avellaneda y Luis Rodríguez, entrevistados para este reportaje, son algo más... Unos amenos y practiquísimos guías pero también dos magníficas personas que, en cada palabra, en cada gesto, contagian pasión por viajar, aprender, mostrar y compartir. Hijo de sus experiencias y afán por transmitir y explicar Japón, sin ellos este texto no habría sido posible. ¡Ojalá podamos brindar pronto allí juntos, amigos!

EL FULL DE LA BICI

Si hace cuarenta años crear un colectivo **en torno al ciclismo urbano** ya era innovador, publicar una revista sobre el tema suena a visionario. Pero así fue: esta es la historia de Amics de la Bici y, sobre todo, de su legendaria **'El Full de la Bici'**.

PORRAFAVIDIELLA

Barcelona, noviembre de 1984. Los Juegos eran aún una quimera, Pasqual Maragall iba a cumplir dos años como alcalde y el coche era, todavía más que ahora, el rey de la ciudad. Pero, desde 1981, un colectivo ciclista luchaba para que cambiaran las cosas: era Amics de la Bici y sus demandas no sonaban muy distintas a las de cualquier organización actual: hacer ver la bicicleta como un vehículo más, animar a nuevos usuarios y exigir la creación de más y mejor infraestructura.

"Tres amigos nos liamos la manta a la cabeza organizando una primera salida reivindicativa", recuerda Manolo García, uno de los fundadores de Amics. "Los tres trabajábamos en la misma cooperativa, nos movíamos en bici y cuál sería nuestra sorpresa cuando a esa primera marcha se sumaron otras trescientas personas. Debían ser los otros trescientos únicos ciclistas urbanos de Barcelona, pero... ¡Empezamos a organizar más acciones y el movimiento creció!"

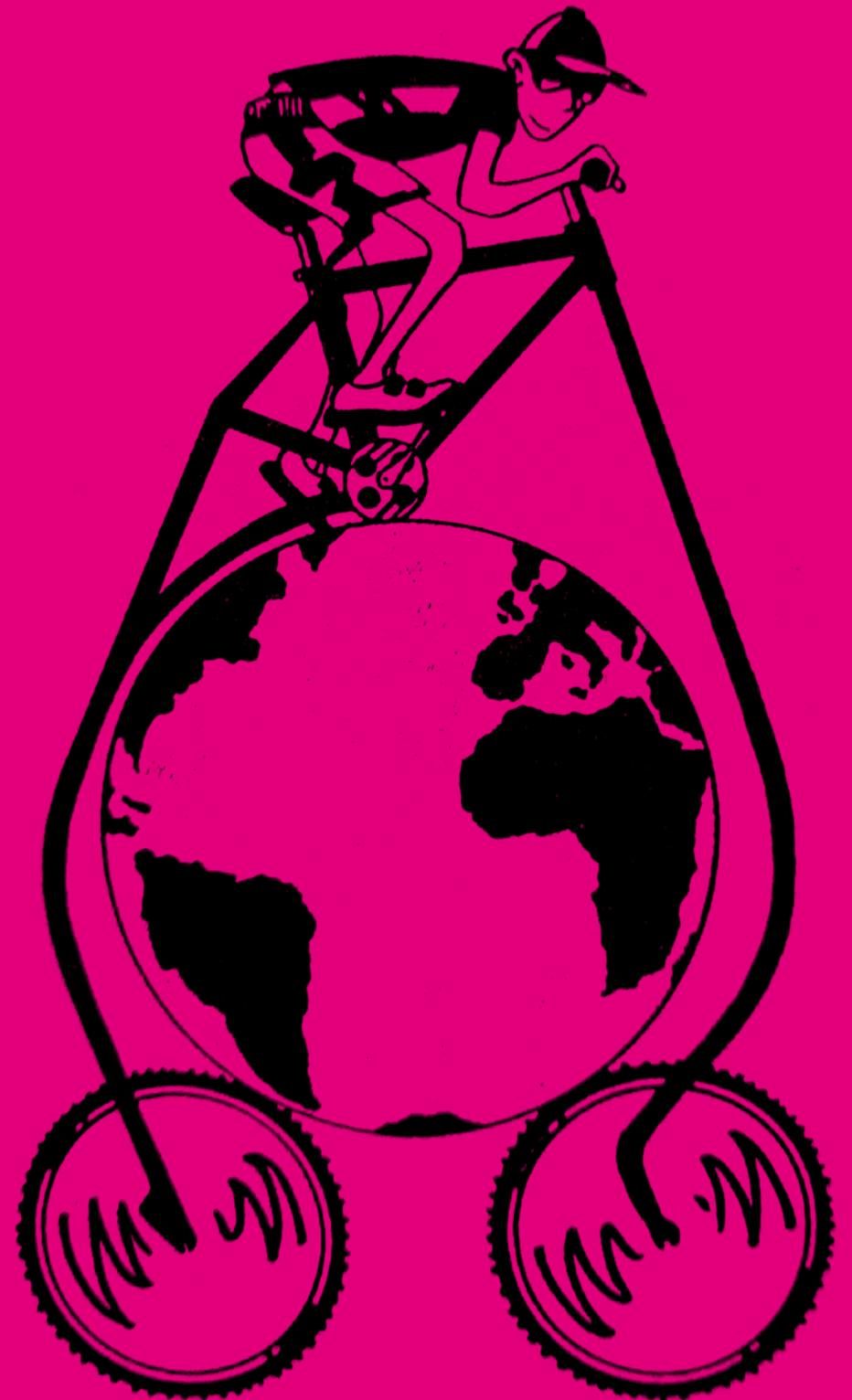


“Para el Ayuntamiento éramos el demonio, pero nos usaban para empezar a coartar el libre albedrío de los coches”

La revista

Manolo García, que ahora vive en Galicia, es uno de esos tres miembros fundadores de Amics de la Bici. Los otros dos son el fallecido Vicenç Bagán y Txetxu Martínez-Marañón. “Para el Ayuntamiento éramos el demonio”, nos explica, “pero había cierta camaradería con nosotros y, sobre todo, nos usaban para empezar a coartar el libre albedrío con el que se manejaban los coches. Les parecía increíble que, con unas cuantas bicis, pudiésemos cortar una calle, pero lo hacíamos, y acabaron prestándonos atención”.

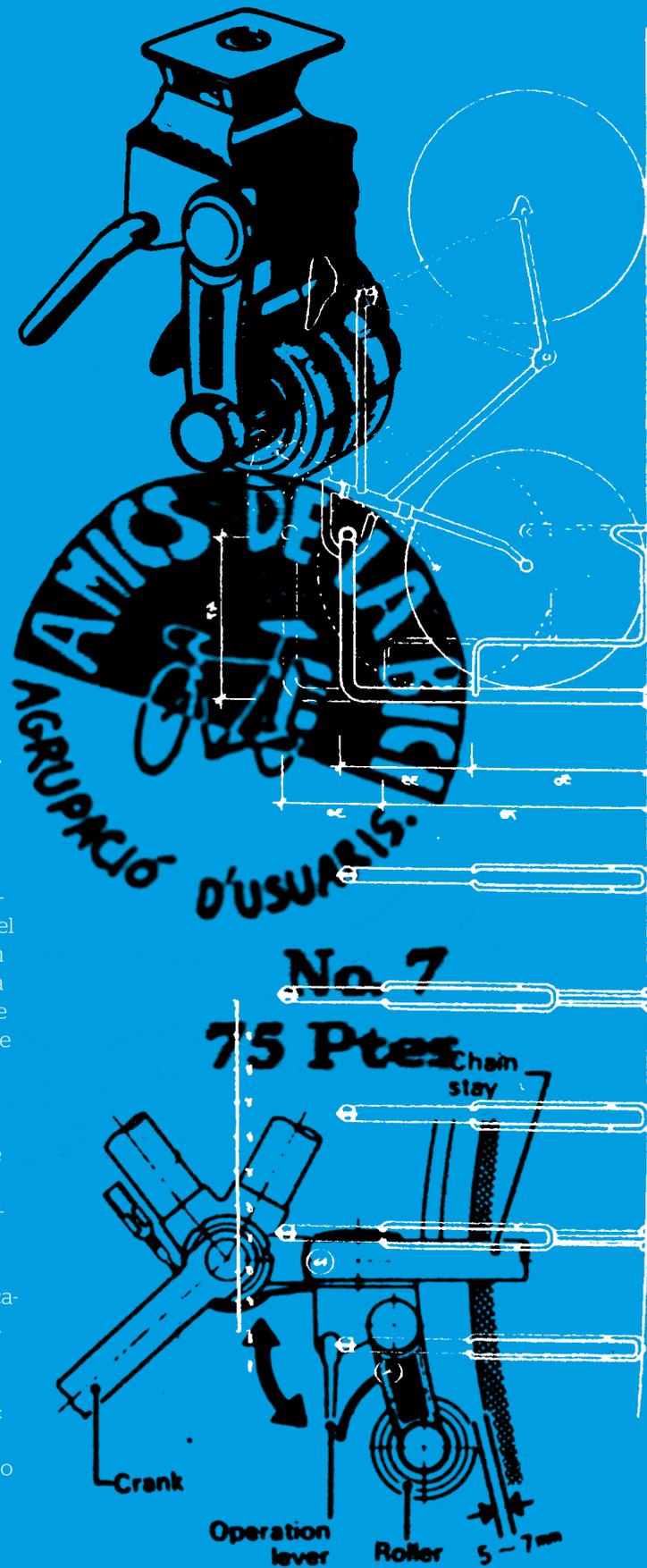
Para ser todavía más visibles, en noviembre de 1984 salió a la calle una publicación histórica: *El Full de la Bici (La Hoja de la Bici)*. Un documento fantástico, la primera de la serie de revistas trimestrales (creemos que 51 números) que, hasta primavera de 2007, fue leída por miles de nuevos usuarios, transformando y haciendo más ciclista la ciudad. “La distribuíamos por las tiendas, en tenderetes de ferias o, simplemente, se las dábamos a los ciclistas con los que nos cruzábamos, porque siempre llevábamos en las alforjas algunos ejemplares”, asegura Albert García, otro nombre legendario del activismo barcelonés. “Teníamos poco recursos”, añade, “pero eso nos permitía no depender de nadie y poder actuar como moscas cojoneras. Generábamos noticias,



“Barcelona era la jungla del asfalto: había tan pocos ciclistas que nos saludábamos al cruzarnos y dejábamos notas en las bicis aparcadas”

contábamos cosas de Europa, invitábamos a acciones... Era una revistilla, un panfleto, pero nos sentimos pioneros: después llegaron publicaciones como *20km/h* o, cómo no, *Ciclosfera*. Esa “revistilla” consistía en doce o catorce páginas, y no está del todo claro cuántos ejemplares se imprimían en cada edición. Medía 14,85 por 21 centímetros (un DIN A3 doblado por la mitad), el papel era barato (aunque desde el número 35 se usó papel reciclado) y, en total, unos 51 números vieron la luz. Como todo, la línea editorial se decidía en reuniones asamblearias, y para evitar que fuese un boletín político se incluían reportajes de viajes, artículos de entretenimiento y cupones de descuento en tiendas.

“*El Full de la Bici* era gratis, informaba y, sobre todo, hizo que la gente que se movía en bici dejara de sentirse sola”, recuerda Albert. “Barcelona era la jungla del asfalto: había tan pocos ciclistas que nos saludábamos al cruzarnos y nos dejábamos notas en las bicis aparcadas porque sabíamos de quién era cada una. Pero llegó un momento en el que, cuando le decías hola a la gente nueva, se sorprendían. Parece mentira, pero ese fue nuestro triunfo: dejar de ser un grupo de conocidos, de amigos, y transformarnos en un colectivo mucho mayor”.



EL FULL

DE LA BICI



Número 25

TARDOR 2000



EN AQUEST NÚMERO:

Pàg.2: Editorial - Pàg.3: Petites Notícies: LA CRITICAL MASS S'ORGANITZA A L'ESTAT / 50 KM DE CARRILS BICI / NOU DOMINI I E-MAIL D'AMICS DE LA BICI / FRASE DEL MES - Pàg.4: Festival SOLC del Lluçanès - Pàg.5: Ja tenim els guanyadors del 1r Concurs de fotografia Memorial Vicenç Bagán - Pàgs.6 i 7: ACTIVITATS TARDOR 2000 - Pàgs.8 i 9: La bici, un mitjà regional! - Pàg.10: Les receptes de la Chus / Operació Ring-Ring - Pàg. 11: Robatori de bicis / Serveis - Pàg.12: Contacta amb nosaltres!

EL FULL DE LA BICI és una publicació trimestral de

amics de la bici



El acoso vial, el diseño de las ciudades o la falta de referentes y espacios seguros son algunas de las causas principales de la brecha de género en el ciclismo urbano y deportivo. Sólo una mirada feminista que tenga en cuenta las necesidades de mujeres y otros colectivos conseguirá incentivar el uso de la bicicleta.

POR MARTA VILLENA

WOMAN POWER BIKERS

A sus 37 años, María Echevarría lleva media vida pedaleando por Madrid y en la última década haciéndolo además por trabajo. Es bicimensajera y, cuando se le pregunta cuántos incidentes tiene al día, le faltan dedos en las manos. A la violencia vial que sufren los ciclistas en las urbes españolas, donde los carriles bicis brillan casi siempre por su ausencia, se suman las

agresiones verbales y comentarios machistas que tienen que soportar aquellas mujeres que deciden usar la bici como transporte. En España, y en otros países, todavía hay muchas que no acceden a este vehículo motivos muy relacionados con la educación, la desigualdad de género o el diseño de las ciudades.

Si bien es cierto que, según el último Barómetro de la Bicicleta, la brecha de género entre ci-

clistas urbanos se ha reducido 10 puntos en la última década, la sensación es que la ciudad sigue siendo hostil. Así lo entiende Gemma Simón, responsable del área de equidad de la coordinadora española ConBici: "Que haya menos mujeres que se desplacen en bici tiene que ver con cómo se estructura el espacio público y los roles de género que se establecen en su uso", argumenta. Echeverría, cofundadora del servicio de mensajería urgente en bicicleta Cleta, conoce estas diferencias. "Cuando charlo y comparto experiencias con mis compañeros", añade, me doy cuenta de que lo que yo vivo no tiene nada que ver con lo que viven ellos. Yo jamás podría increpar a un conductor como hace un hombre ciclista cuando tiene un incidente", asegura.

Al otro lado del charco, en Santiago de Chile, las ciclistas tampoco se sienten seguras. Así lo confirma Daniela Suau, periodista y miembro del colectivo de movilidad sostenible Muévete. De los 1,5 millones de desplazamientos en bicicleta que se realizan a diario en la capital chilena, solo el 30% corresponden a mujeres. "En Santiago en particular, y en Chile en general, tenemos un grave problema de exceso de velocidad en las vías urbanas", explica Suau. "No te puedes imaginar lo que es que te pase un coche, un bus o cualquier otro vehículo pesado a más de 60 kilómetros por hora y a menos de medio metro de distancia. ¿Cómo le vas a recomendar a una sobrina adolescente, por ejemplo, que se meta en semejante jungla?", se pregunta.

“Cuando charlo con mis compañeros me doy cuenta de que lo que vivo en bici no tiene nada que ver con lo que viven ellos”

Seguridad y confianza

Suau circula habitualmente por la calzada por una decisión política: "Tengo el mismo derecho o más que el resto de vehículos", explica. Por eso, aunque entiende la preocupación que la violencia vial puede generar, cree que es imprescindible "empoderar a las mujeres que comparten la calzada con otros vehículos". Y, en ese sentido, la formación es clave para aprender a circular correctamente y sentirse seguras entre el tráfico rodado. "Circular por el medio del carril en lugar de por el lateral", pone de ejemplo Belén Calahorro, responsable del área de formación de ConBici y presidenta de la asociación Aula de la Bici, "transmite al resto de conductores que sabemos que este espacio es también nuestro como ciclistas". Para Calahorro, "en las formaciones se debe trabajar también la percepción subjetiva y enseñar cómo ser asertivas hacia el resto de conductores", apunta.

La falta de experiencia sobre la bici es otra de las causas de la brecha de género. "Por motivos socioculturales hay muchas mujeres de determinadas edades que no pudieron aprender a montar en bici en su infancia, pero que ahora quieren hacerlo", cuenta Calahorro. "Las mujeres muestran más voluntad de aprender, y nos les cuesta tanto como a los hombres reconocer que no saben hacer algo. Por eso suele haber más presencia de mujeres que de hombres en los cursos, ya sea en aquellos para aprender desde cero o para mejorar las habilidades de circulación", añade.



La brecha de género también tiene su origen dentro del propio activismo: mujeres y otros colectivos no normativos no se sienten cómodas con las dinámicas de poder que ejercen los hombres dentro de las asociaciones ciclistas. Así lo explica Almudena García, una de las responsables del colectivo zaragozano Bielas Salvajes, surgido hace ocho años para dar respuesta a la falta de espacios igualitarios. "Con igualitarios quiero decir que todas las voces tengan el mismo valor", aclara García, "algo que no pasa en los espacios masculinizados".

A lo largo de estos años, Bielas Salvajes ha conseguido que más de 70 mujeres y personas no normativas accedan a la bicicleta en Zaragoza, ya sea para desplazarse por la ciudad o para realizar alguna de las rutas por la región que organiza el colectivo. La



ESPACIOS (Y COLECTIVOS) SEGUROS

clave, "fomentar un espacio de aprendizaje basado en los cuidados, donde no importen la edad, el nivel ni la bici que tengas", explica García.

Para Bielas Salvajes, es muy importante la formación y la sororidad (la Real Academia

de la Lengua la define como "amistad o afecto entre mujeres" o "relación de solidaridad entre las mujeres, especialmente en la lucha por su empoderamiento"). Por ejemplo, la actividad Rutas seguras crea confianza entre las mujeres que deciden empezar a usar la bici en sus desplazamientos urbanos: "Hacemos una vez con ellas esos recorridos hasta su trabajo", cuenta García, "para encontrar las rutas con las que se sientan más seguras y despejar otras dudas que puedan tener".

Cuando comenzaron Bielas Salvajes no había colectivos similares, pero con el paso del tiempo este modelo de asociacionismo no mixto ha crecido en otras partes de España: Mulleres Bicivisibeis de Vigo, el colectivo Cicliques de Barcelona o el Club Ciclista de Lavapiés en Madrid son buen ejemplo de ello.

Además de generar ciclistas más responsables y experimentadas, la formación incentiva el uso de la bici como medio de transporte urbano, como explica Simón. "Sólo hay que ver lo que está sucediendo en países como Reino Unido, donde desde hace años se lleva a cabo un programa de formación vial reglada para adultos que ha conseguido incrementar el número de mujeres ciclistas", comenta.

Infraestructura adecuada

El aprendizaje es fundamental para ganar en confianza: sin embargo, no es suficiente para reducir la brecha de género en el ciclismo urbano. "Necesitamos también un desarrollo de las infraestructuras ciclistas adecuado que apueste por los carriles bicis segregados", añade la responsable de equidad en Conbici, que pone de ejemplo el modelo danés y el holandés. "Por diferentes motivos", añade, "vemos que los ciclocarriles no transmiten seguridad a las mujeres". Para Simón, el ejemplo danés y holandés ejemplifican que, con una infraestructura adecuada y una cultura ciclista afianzada, las mujeres se desplazan más en bici que los hombres.

En España, sólo ciudades como Bilbao, Sevilla, Valencia, Barcelona y Zaragoza cuentan con más de 12 kilómetros de carril bici por cada 100 kilómetros de vía pública abierta al tráfico: en Madrid, la ratio es de apenas uno. Sin embargo, para facilitar el acceso a la bicicleta de las mujeres también es importante prestar atención al diseño de las ciudades: como explica Andrea María Navarrete, gerente del departamento de la Bici de Bogotá (Colombia), muchos de los desplazamientos de las mujeres son, condicionados por la

conciliación familiar, distintos a los de los hombres. "Llevar a los niños al colegio, hacer la compra u otros quehaceres se suman a los desplazamientos laborales", aclara Navarrete, "por lo que las mujeres se mueven de otra manera por la ciudad". Por ello, el desarrollo de infraestructura ciclista no puede realizarse de cualquier forma: "Los carriles bici deben planificarse y ejecutarse teniendo en cuenta aspectos como la red de conexiones entre los principales ejes de la ciudad, la anchura para que quepan carros bicis que permitan transportar compra o niños y, desde luego, su protección", añade Simón.

Brecha deportiva y laboral

La conciliación familiar trae consigo todavía más consecuencias para las mujeres: la falta de tiempo para sí mismas se traduce, por ejemplo, en menos oportunidades para practicar el ciclismo, un deporte ya de por sí muy masculinizado. A día de hoy, y según datos de la Real Federación Española de Ciclismo, las mujeres federadas apenas representan un 6,4% de las casi 75.000 fichas que hay en España. Simón cree que otra de las causas es la falta de atención que el sector presta a las mujeres: "Coges una revista especializada y todo está hecho por y para el hombre. Quien escribe los textos, a quién entrevistan, quién protagoniza los anuncios... ¡Es evidente que es un mundo que no intenta atraer a las mujeres!"

A la falta de atención a las ciclistas en el ámbito deportivo se le suma la poca presencia de mujeres en la industria de la bici, tanto en cargos comerciales y de dirección como en puestos técnicos. Así lo argumentaban, por

"¡Eh, guapa, llévame en tu bici!". Ese es uno de los muchos comentarios sexistas que, casi a diario, María Echevarría tiene que escuchar cuando pedalea por las calles de Madrid. "En bici vas mucho más expuesta", explica, "y al final acabas haciendo cualquier cosa para pasar desapercibida. Antes llevaba mallas o alguna otra prenda más ajustada, pero ahora me visto como mis compañeros". Y es que la seguridad vial significa, también, poder desplazarse

EL ACOSO SEXUAL

sin ser agredida verbal o físicamente. "Una de las razones que desincentivan el uso de la bici entre las mujeres es el acoso callejero", comenta Andrea María Navarrete desde Bogotá, "y eso es consecuencia del dominio de un género sobre otro en el espacio público". Navarrete sabe de lo que habla: en la capital colom-

biana, el porcentaje de mujeres ciclistas es apenas del 24%, algo que en su opinión podría paliarse con el desarrollo de una buena infraestructura ciclista y una correcta iluminación de las vías, lo que reduciría esa inseguridad personal que ahora afecta a mujeres y personas no normativas. Desde Chile, Daniela Suau lo tiene claro: "Es un problema que trasciende más allá del ciclismo, y que tiene que ver con la idea de ciudades seguras y sociedades igualitarias".



"La bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo". Lo dijo Susan B. Anthony en 1896, y más de un siglo después la frase sigue vigente. El nombre de las mujeres que subidas a una bici desafiaron el poder masculino, es muy extensa: Amelia Bloomer (que peleó porque las ciclistas pudiesen llevar pantalones, y no incómodas y peligrosas faldas), Annie Londonberry

UNA HISTORIA A CONTRAPEDAL

(primera mujer que dio la vuelta al mundo en bici), Alfonsina Strada (que participó en el Giro masculino e, incluso, se disfrazó de hombre para poder hacerlo)... Sin embargo, queda mucho por hacer. En los últimos meses, por

ejemplo, se ha hecho célebre el caso de las mujeres ciclistas de Afganistán: cientos de deportistas tuvieron que esconderse de los talibanes, que las perseguían y amenazaban con matar por, simplemente, practicar este deporte. Algunas han podido salir de país (gracias, por ejemplo, a la ayuda de la Federación Italiana), pero el número de casos similares es, por desgracia, elevadísimo.

De las 46 empresas que forman AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), sólo una es dirigida por una mujer

ejemplo, Natalia González, coordinadora del departamento de marketing de la marca Canyon en España y Portugal, Eva Castro, responsable de ventas de GT Bicycles, y Silvia López, dueña de la tienda Todobici Valencia, durante el debate "Mujeres en el ciclismo y en la industria de la bici" del festival online de ciclismo urbano Ciclosferia 2021. Las participantes relataban lo difícil que es trabajar en un sector tan masculinizado y que pone en duda, constantemente, sus conocimientos. "Siempre estás más observada que un hombre", explicaba González, "y tienes que demostrar una y otra vez que puedes hacer ese trabajo igual o mejor que ellos".

Sin embargo, la profesionalidad de las que han podido acceder a esta industria está consiguiendo abrir camino y, poco a poco, reducir la brecha de género. Castro apuntaba cómo "cada vez es más común ver a mujeres en diferentes áreas, ya sea en tienda, de comercial o en marketing, aunque todavía queda mucho por hacer". Sin embargo, queda mucho por hacer, y como muestra un ejemplo: de las 46 empresas que a día de hoy forman parte de AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España)... ¡apenas una está dirigida por una mujer! "Es cierto que cada vez más empresas del sector cuentan en su personal con mujeres", explica Jesús Freire, secretario general de AMBE, "pero deben ser todavía más: si realmente queremos llegar a un público diverso y, como es lógico, que cada vez más mujeres se muevan en bicicleta, la in-

dustria debe comprenderlas mejor. Es un proceso que, por el propio interés de las marcas, ya está en marcha, y que afortunadamente considero imparabile".

Comunicación positiva

Las expertas consultadas lo tienen claro: es necesario concebir la bicicleta como algo más que deporte. "Vemos como, a edades tempranas, el uso de la bici entre niños y niñas es muy equitativo", explica Simón, "pero la representación de la bici sólo como herramienta deportiva y, además, muy masculinizada hace que muchas adolescentes se desmotiven y dejen de utilizarla para sus desplazamientos", asegura. Por ello, es importante "una comunicación en positivo" que muestre los beneficios de moverse en bicicleta y que consiga sumar más ciclistas. "Cuanto más bicis haya circulando, más tranquilidad habrá en la calzada. Y eso invitará a más mujeres ciclistas a unirse a la bicicleta", apunta Calahorra, responsable durante varios años de la Agencia de la Bici en el Ayuntamiento de Valencia.

Por su experiencia, Calahorra sabe que hay voluntad de cambio dentro de las administraciones públicas para fomentar la movilidad sostenible en las ciudades y hacerlo, además, desde una perspectiva feminista. "Pero cuando se requieren cambios tan profundos, todo se vuelve más complicado", explica. "Lo importante es que haya áreas de género en las instituciones para que se consideren de verdad todas estas cuestiones", concluye.



Copenhague, Koen Jacobs



Hanoi, Bryon Lippincott



Camboya, Onny Carr



Cartagena de Indias, Raul Lieberwirth



Burkina Faso, Cifor



Chicago, John St. John



NY, Bonnie Natko

EN TODOS LOS RINCONES DEL PLANETA

Camboya. Cartagena de Indias. Nueva York, Burkina Faso o Berlín. El dónde no importa: como vehículo universal, la bicicleta es una herramienta fundamental para mujeres de todo el mundo. En cualquier lugar se repite la misma escena: mujeres pedaleando con todo tipo de destinos, cargas y propósitos. Con diferentes anhelos, preocupaciones, alegrías, necesidades y sueños. Con, eso sí, la sensación común de sentir el viento en la cara, el sol en la piel y la energía generada por las piernas y, sobre todo... el corazón.



Brooklyn, robert S



Londres, Neil Moralee



Berlín, Sascha Kohlmann



Utrecht, Ryan Vaarsi

BI CIU DAD

MEDELLÍN

LUCES Y SOMBRAS



FOTO: FELIPE DAZA

Queda lejos el dudoso honor de ser considerada la ciudad más peligrosa del mundo: Medellín, la segunda urbe de Colombia, es dueña de una enorme belleza, clima acogedor, vibrante cultura y donde, en especial, brilla la calidez de sus habitantes. ¿Y la bicicleta? Eso... ¡mejor descubrirlo con nuestros tres anfitriones!

PORRAFAVIDIELLA



RODAMOS CON...

LAURA PALACIOS

Gerente de la Bici en la Gobernación de Antioquia y responsable de Antioquia en Bici.

MANU CHAVARRÍA

Ciclista urbano y activista de la bicicleta.

MAURO MESA

Portavoz del colectivo SiClas de Medellín.



MEDELLÍN

LUCES Y SOMBRAS

La ciudad

Aunque el cono urbano aloje a más de 2,5 millones de personas, la metrópolis supera los cuatro millones. Surcada por el río Medellín que la divide de norte a sur, es elevada (a partir de 1.500 metros sobre el nivel del mar), húmeda y templada, con una temperatura media en torno a los 22 grados y un clima bastante uniforme. Ubicada entre montañas, las lluvias son frecuentes, los vientos suaves y la vegetación abundante, aunque el hombre ha dejado huella a través de un urbanismo irrespetuoso y, por supuesto, la desenfundada construcción de infraestructura para el tráfico motorizado.

Ciclismo urbano

Pese a los esfuerzos de los colectivos locales, Medellín nunca ha sido demasiado amable con el ciclista. La propia orografía no lo pone fácil: situada en el Valle de Aburrá, en la cordillera central de Los Andes, Medellín está rodeada de montañas y buena parte de sus barrios se sitúan en lomas elevadas. El uso de la bici es escaso, en torno al 1% de los desplazamientos, y los reyes de la movilidad son la moto (un millón) y el coche (600.000), lo que según Mauro Mesa genera "un descontrol absoluto". "La mayor parte de los conductores renuevan sus licencias sin examen ni formación, por lo que carecen de educación vial", añade el portavoz de SiClas, "y la moto sigue siendo un objeto aspiracional para buena parte de los jóvenes".

Infraestructura ciclista

Hay unos 120 kilómetros de carriles bici, aquí llamados 'ciclorutas' o 'ciclovías', y aunque se instalaron decenas de kilómetros provisionales con la llegada de la pandemia muchos se han eliminado. Los conservados siguen en la provisionalidad, mal trazados y poco protegidos, por lo que según Manu Chavarría



FOTO: FELIPE DAZA



FOTO: ALEJANDRO BUSTAMANTE



FOTO: FERIA A RITMO DE BICICLETA



FOTO: JUAN FELIPE RUBIO



La orografía de Medellín no lo pone fácil para la bici: buena parte de sus barrios están muy elevados

"se han vuelto muy peligrosos al volver de forma masiva el tráfico motorizado". Para Laura Palacios, la mejor cicloruta de Medellín es la que discurre por la Avenida de Las Vegas: "Está muy bien conectada, segregada y tiene abundante vegetación", afirma Laura, "con intersecciones bien señalizadas y la sensación de rodar con seguridad".

EnCicla, la bici compartida

Nacida en 2011, EnCicla llegó a tener casi ochenta estaciones y unas tres mil bicicletas en uso, convirtiéndose en uno de los sistemas de bici compartida más aplaudidos de Latinoamérica. Ahora no vive su mejor momento: problemas de licitaciones (en los que, por cierto, estuvo implicada una empresa española de software) paralizaron el sistema, aplazaron la ampliación y renovación de estaciones y flota y, para colmo, el estallido social de abril de 2021 hizo que muchas máquinas fueran vandalizadas. Para Mesa, "el sistema ha empeorado, desilusionando al usuario", mientras que Palacios considera que EnCicla "vuelve a funcionar bien y es un referente".

Ciclogística

Pese a las dificultades, el reparto de mercancías en bici está creciendo. La celebre empresa de entregas Rappi ha comenzado a sustituir algunos de sus servicios en moto por bicis, aunque siempre en zonas próximas al río y, por tanto, llanas como Laureles o El Poblado. También es posible cruzarse con algunas Pargal, marca colombiana que fabrica bicis de carga, y la empresa Lola te mueve hace a diario hasta 120 entregas sobre alguno de sus ocho triciclos.

De tiendas

Gracias al auge de la bici de montaña, carretera y el gravel, el número de tiendas ha crecido en Medellín. En la zona del Estadio Atanasio



FOTO: GRAHAM MULLIGAN



Girardot, cerca del cruce de la carretera 73 con la Avenida San Juan, hay muchos pequeños talleres donde conseguir accesorios y reparaciones baratas. Al sur, en la zona de El Poblado, abundan las tiendas más lujosas, como las de Giant Liv y Specialized o las prestigiosas Bikexperts y BikeHouse.

'Trancón' ciclista

Si quieres cruzarte con ciclistas urbanos lo mejor es que madrugues y, a las siete de la mañana, pases por el cruce de la Carrera 65 y la Avenida San Juan. Ahí confluyen varias ciclovías, está en pleno centro físico de la ciudad y, como corrobora Manu Chavarría, "no da abasto para tanto ciclista: las bicis se quedan atascadas en la mitad del camino".

La noche es nuestra

Manu Chavarría lo sabe: "a los ciclistas de Medellín nos gusta mucho bailar". La salsa es la reina, y uno de los hits es el Son Habana.

Pero también puedes ir hasta la carrera 70, un bulevar "de mucho ruido, agite y abundantes sitios de rumba", según el propio Chavarría. Los amantes de la electrónica disfrutarán en el Calle 9+1 y, sobre todo, en Salón Amador, y si quieres divertirte al aire libre puedes acercarte al skate park junto al Estadio, donde abundan los ciclistas nocturnos, los improvisados conciertos y el aroma a cualquier cosa que se pueda fumar. Eso sí: si de verdad quieres ver a mucha gente "rumbear" pedaleando, Laura nos recomienda Amalfi, un pueblo a 145 kilómetros donde "las puertas de los lugares nocturnos están llenas de bicis parqueadas".

El mejor café

Medellín y, en general, el departamento de Antioquia tienen una enorme tradición cafetera. Manu Chavarría cuenta la historia de La Sierra, un barrio al oeste de la ciudad antes célebre por su violencia y, ahora, famoso por reinventarse a través de la economía circular

Comer rico

Medellín es un deleite para los sentidos y eso incluye, por supuesto, el paladar. El bonito restaurante Ajiacos y Mondongos, abierto desde 1991, es perfecto para probar esos dos platos típicos locales: el primero una sopa con pollo, maíz y patatas, y el segundo muy similar a los callos. Los carnívoros disfrutarán mucho en las parrillas callejeras en torno a la Estación Metro Hospital y el cruce de la Avenida Guayabal y la calle 10, y los que busquen variedad (y buena conexión con las ciclorutas) deben

ir al Mercado Del Río, donde encontrarás cervecerías, comida internacional y todo tipo de opciones culinarias, aunque para Laura Palacios, el mejor asiático de la ciudad es el Cuon. ¿Más platos imprescindibles? No lo dudes: las carimañolas (una especie de croqueta con todo tipo de rellenos), la arepa de huevo o las suculentas empanadas de iglesia, llamadas así porque, tradicionalmente, las hacían y vendían las mujeres que vivían cerca de una parroquia para ayudar a recolectar fondos.

¡Hasta paella! Aparca tu bici en Plaza Minorista, donde siempre hay un incesante trajín de productos y puestos de comida callejera. Y ve a Aquí paró Lucho, restaurante cuya especialidad es... ¡la paella!

en torno al café. Además, siempre es un placer sentarse en Naturalia, Cariñito Mío o, por supuesto, Al Alma Café.

Con niños

No es fácil pedalear (incluso por las ciclorutas) con niños: mejor ir a Parques del Río, un parque lineal en el centro que discurre a ambos márgenes del Río Medellín. Inaugurado en 2017, hizo necesario soterrar varios kilómetros de autopista en una inversión millonaria muy criticada al considerarse que había asuntos mucho más urgentes en la ciudad. Pero el resultado es muy agradable, aunque lo será todavía más cuando se completen los otros nueve tramos previstos. Cerca podréis encontrar el Parque de los Pies Descalzos y, un poco más al norte, el Planetario o el Parque Explora.

Seguridad

Pese a los avances, Medellín sigue siendo una

La educación vial, mejor infraestructura y el esfuerzo de colectivos como SiClas pueden hacer crecer el ciclismo

ciudad algo complicada, y tanto Mauro como Laura o Manu insisten en que, con el crecimiento del ciclismo (y por tanto, la compra de máquinas más caras), cada vez son más los asaltos a ciclistas. El consejo es obvio: es mejor no volver a casa pedaleando sin compañía y, en especial, si la cicloruta está oscura o en mal estado será mejor rodar más rápido por la vía principal.

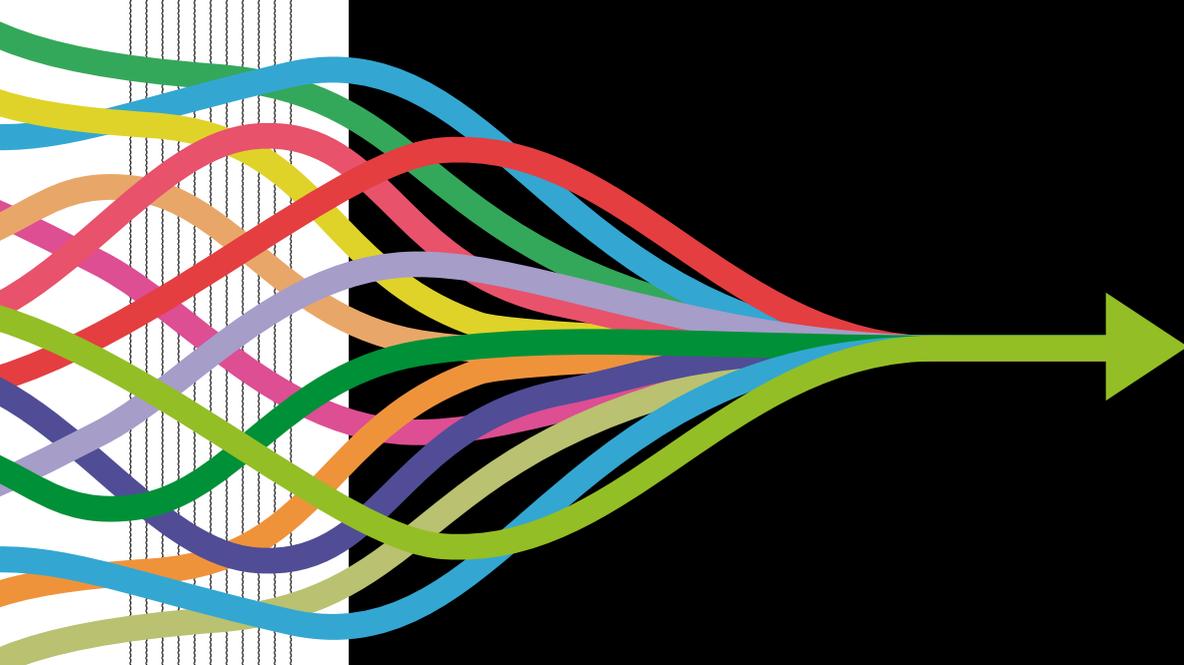
¡La SiCleada sigue!

En cuanto la situación médica lo permitió la SiCleada, la cita que cada miércoles reúne a cientos (y hasta miles) de ciclistas para recorrer juntos pedaleando la ciudad volvió a celebrarse. "Apenas nos dejaron", recuerda Mauro, "corrimos despavoridos a celebrarla, y ya vamos por la 492 edición. Es un espacio perfecto para volvernos a encontrar y conversar, para romper con la rutina de la semana y para disfrutar de la ciudad y la bici. El equipo logístico se ha consolidado y unido todavía más, y desde el colectivo SiClas queremos promover más iniciativas como la biciescuela o acompañamientos en bici al trabajo".

Antioquia en Bici

Es uno de los programas bandera del gobierno de la región, y aspira a fortalecer las conexiones ciclistas, el uso de la bicicleta y el auge del cicloturismo entre los 125 municipios de Antioquia. Pueblos como el mencionado Amalfi, La Ceja o Chigorodó ven como cada día muchos de sus desplazamientos se hacen pedaleando, y desde Antioquia en Bici se trabaja en fomentar la movilidad sostenible, crear sistemas de bicicleta compartida, celebrar eventos que difundan la cultura ciclista o exploten la economía ciclista, bien a través de la formación y la creación de empleo o ayudando a desarrollar industria e iniciativas económicas en torno a la bicicleta.

CIGLOSFERA
**MUNDO
BICI**



Tecnología, sostenibilidad
y emprendimiento en la
industria de la bicicleta

Cambio climático. Salud pública. Atascos de tráfico.

Tres problemas tan concretos como urgentes a los que la bici aporta soluciones. Este es el compromiso de Trek, una de las grandes marcas de bicicletas, para hacer máquinas aún más eficientes y cambiar el mundo... pedaleando.

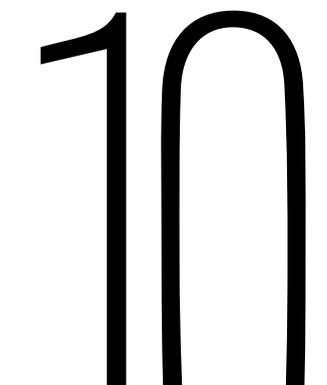
PORALEJANDROLINGENTI/RAFAVIDIELLA

LA HUE LLA CICLISTA

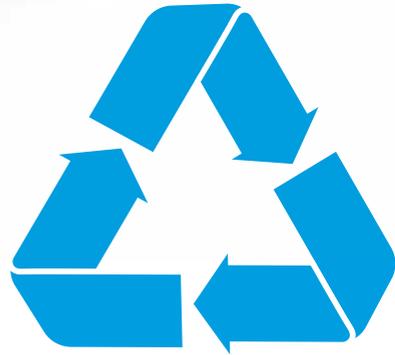
El ser humano tiene una gran urgencia y un enorme reto: cuidar el medio ambiente. Algo muchas veces minimizado e incluso despreciado por determinados sectores, y por desgracia aún merecedor de un lugar muy pequeño y marginal en la agenda política. Pero los datos son categóricos: la temperatura media del planeta ha aumentado dos grados en el último siglo. La población crece de forma continua (ya somos unos 7.700 millones de personas, y en 2050 seremos unos

2.000 millones más). Y cada vez contaminamos más (las emisiones de carbono crecen, cada año, entre un 1,4% y el 2,1%).

Según los expertos, tenemos diez años para invertir el cambio climático: las consecuencias serán, después, imprevisibles. Por eso John Burke, presidente de Trek Bicycle, ha hecho que desde las oficinas centrales de la compañía en Waterloo, Wisconsin (EE UU), se tomen el asunto muy en serio. "La mayor amenaza para nuestro planeta es creer que otros



DIEZ MANDAMIENTOS DE SOSTENIBILIDAD



lo salvarán”, sostiene Burke. Por eso, su compañía aspira a convertirse en una referencia a la hora de enfrentar estos problemas. Adoptando políticas orientadas a reducir la huella ecológica en la fabricación de bicis, accesorios o componentes. Adecuando y optimizando el funcionamiento interno de la compañía. Y, por supuesto, fomentando el uso de la bici para crear una sociedad, un planeta, más saludables... y ciclistas.

El coste (ecológico) de una bici

Es cierto: hacer bicis contamina. Pero también lo hace el tener hijos, trabajar, estudiar o, simplemente, vivir. Por eso Trek se alió con la consultora especializada WAP para diagnosticar su huella de carbono a nivel mundial: esta fue de 300.000 toneladas métricas de CO2. Un impacto que, además, está atenuado por la

Simplásticos

Otro de los grandes retos de Trek es eliminar los residuos plásticos de sus embalajes. La marca ya ha conseguido eliminar 12 de los 24 elementos no reciclables del embalaje de su modelo más vendido, la Marlin, lo que supone eliminar 45.359 kilos de embalaje plástico sólo en 2021. Pero el ahorro va mucho

más allá: Trek ha eliminado 111.583 kilos de residuos en sus bicis de acceso a la gama para adultos. 18.143 kilos en la gama alta para adultos. 26.308 kilos en las bicis infantiles. 5.715 en la gama Electra y hasta 29.664 entre todas sus e-bikes. En total... ¡196.677 kilos menos de residuos plásticos en embalajes sólo desde 2020!

LA REGLA 692

RECORRER 692
KILOMETROS EN
BICI EN LUGAR DE
EN COCHE SUPONE
AHORRAR EL GASTO
DE CARBONO
QUE EXIGE LA
FABRICACION DE ESA
MISMA BICICLETA

pandemia del Covid-19, que redujo de forma drástica eventos, viajes corporativos o desplazamientos al lugar de trabajo. Un impacto muy elevado, por supuesto, pero relativo: es la misma huella que generan 65.000 automóviles en el mismo espacio de tiempo.

Yendo todavía más allá, la marca analizó cada modelo y quiso saber las emisiones de carbono generadas en la fabricación de cuatro de sus modelos más populares. Las cifras no mienten: una sola Marlin, su bici más vendida en el mundo, genera 116 kilos de CO2. La Madone, referencia en bicis de carbono de carretera, 197 kilos. La Fuel EX, bici de montaña de doble suspensión, 153 kilos. Y una eléctrica, el modelo Rail, implica generar 229 kilos de CO2. Sí, cifras que implican contaminación, pero que esconden una buena noticia: conociendo el proceso y su resultado es posible reducirlas, mitigarlas o compensarlas.

Diez mandamientos de sostenibilidad

Manos a la obra: para Trek, era el momento de crear dinámicas para mejorar esas cifras. La primera clave hacía referencia al mayor generador de emisiones de carbono de la compañía: el transporte de mercancías. Y es que, cuando uno es proveedor a nivel mundial, es necesario transportar (enviar y recibir) muchísimo material por tierra, mar y aire. En cuanto a velocidad, coste e impacto medioambiental, cada medio tiene unas exigencias. El transporte aéreo es, por ejemplo, muchísimo más rápido, pero su huella de carbono se multiplica por 84. Toca reducirlo: Trek aspira a dejarlo en el 25% respecto a los niveles previos a 2020. Medidas que pueden hacerse realidad mejorando los procesos de planificación y trabajando para que el número de viajes sea inferior.

¿Cómo? Por ejemplo, agrupando y consolidando los envíos a las tiendas a nivel mundial en 2024. Pero hay muchas más medidas: Trek quiere que todas sus instalaciones en propiedad utilicen energía 100% renovable en 2023. Reducirá los viajes de negocios al 50%. Au-

mentará el uso de materiales alternativos. Se ha comprometido, como miembro fundador de NextWave Plastics, a fabricar productos con plástico recuperado de los océanos. Categorizando todos los residuos de sus fábricas para no enviar nada a los vertederos en 2024. Y, claro, creando proyectos como la Trek Foundation (apoyo financiero a los propietarios de terrenos para crear senderos ciclistas de uso público), PeopleForBikes (organización líder en la defensa de la práctica del ciclismo en EE UU) o PlacesForBikes. Entidades que, para Trek, "consiguen que nuestro planeta sea un lugar mejor para las bicicletas".

La regla del 692

Esfuerzos. Mejoras. Decisiones sostenibles de Trek. Y, claro, la necesidad de promocionar el ciclismo para alcanzar los objetivos. La, según Trek, "regla del 692": recorrer 692 kilómetros en bici en vez de en coche ahorra el gasto de carbono de fabricar esa misma bicicleta. Y también las instituciones deben actuar, con infraestructuras que incentive el ciclismo. El 60% de los desplazamientos en coche son inferiores a diez kilómetros... ¡y perfectamente realizables en bici!

El resultado sería inmediato: un cambio del 1% en la cuota modal de la bici en EE UU evitaría 5,5 millones de toneladas de CO2. Si el cambio sube al 10% sólo en EE UU evitaríamos 55 millones de toneladas de CO2. No es una quimera: en los Países Bajos la cuota modal del uso de la bici ya es del 24%. Utrecht, Groningen y Amsterdam son paraísos ciclistas, como lo podrían ser Barcelona, Sevilla o cualquier otra ciudad española.

Un informe. Un mundo

Que Trek adopte esta actitud y apuesta por el cambio es todo un ejemplo, como lo es el que analice y explique los procesos que lo componen en un informe, donde explica la situación y propone soluciones para revertir dinámicas. Dinámicas vitales, globales y personales. Las empresas son claves en el cambio. Y tú también: si pedaleas, y animas a los demás a comprometerse, el planeta estará agradecido. Y nosotros, todos, viviremos mucho mejor.

TREK HA CREADO EL PORTABIDÓN BAT CAGE, EN LOS QUE SE HAN EMPLEADO MÁS DE 1.750 KILOS DE REDES DE PESCA ABANDONADAS



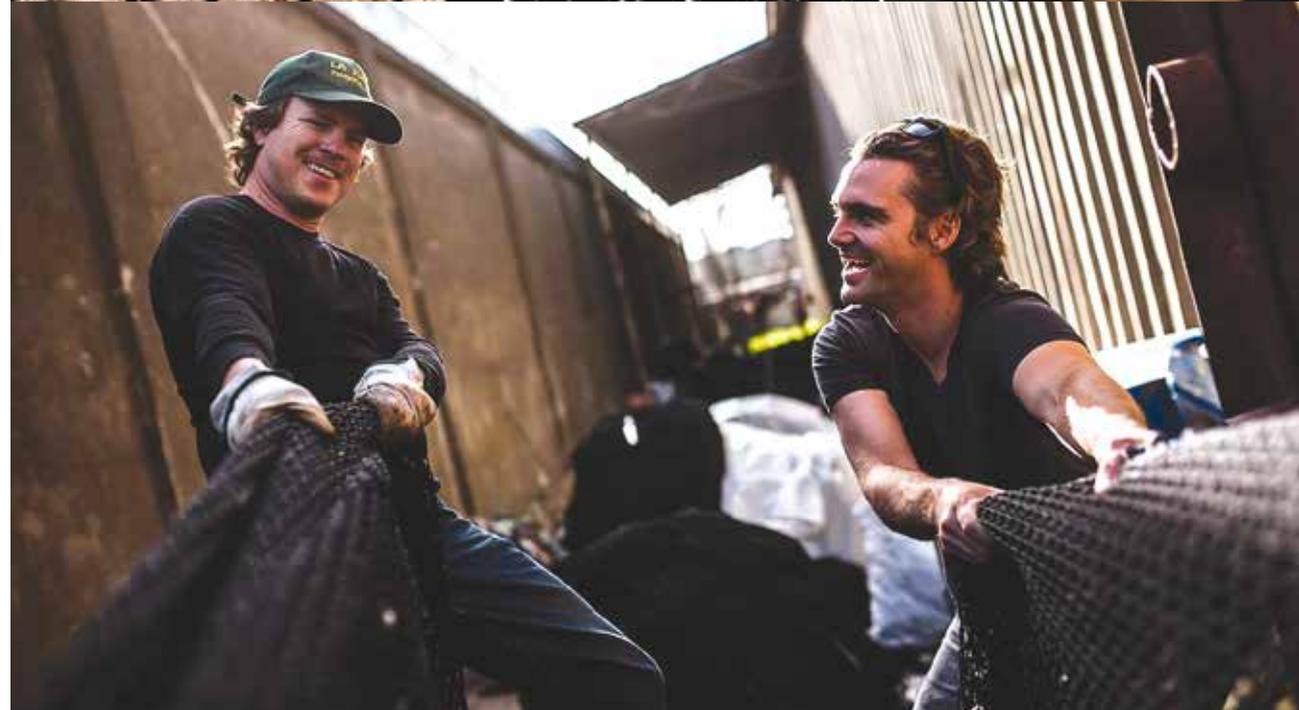
Del mar a tu bici

Los propósitos son ya muchas veces realidades: aunque no lo sepas, es probable que tu Trek tenga ya elementos hechos con materiales reciclados. Como el portabidón Bat Cage, en los que se han empleado más de 1.750 kilos de redes de pesca abandonadas. Los puños Bontrager XR Trail Comp, Elite y Pro, que esconden más de 25.000 kilos de material

reciclado desde 2020. O cualquiera de las bicis Trek de aluminio: el 30% de su cuadro ya era de aluminio reciclado, pero la marca desarrolla acuerdos para usar cada vez más un material que conserva la misma integridad estructural independientemente de las veces que se reutilice.



Informe de sostenibilidad y compromiso corporativo de Trek





CARGADOS DE OPTIMISMO

No es un eslogan, ni una estrategia de marketing:

las bicicletas eléctricas ayudan de un modo real, concreto y demostrable a cuidar el medio ambiente. En un mundo en el que más de una quinta parte de las emisiones de dióxido de carbono proceden de los vehículos de combustión, las e-bikes son una herramienta imbatible frente al calentamiento global.

PORALEJANDROLINGENTI/RAFAVIDIELLA

Silenciosas, pequeñas, ligeras y libres de emisiones. Útiles para el transporte personal y de carga. Mucho más baratas que los vehículos tradicionales alimentados por combustible. Y, por supuesto, eficientes, muy eficientes: una e-bike consume unos 7 Wh por kilómetro recorrido. El Wh (vatio-hora) es la unidad de energía que sirve para medir la cantidad de "trabajo" realizado por una máquina eléctrica y, en el caso de una bici eléctrica con batería de 500Wh, nos permitiría superar los 80 kilómetros. ¿El coste energético? El mismo que el de usar media hora el microondas. Dos horas el ordenador. Tener la nevera encendida durante sesenta minutos.

Es cierto: tener una batería y motor hacen que la fabricación de una e-bike exija más energía que una bici tradicional. Pero también está demostrado que los usuarios de e-bikes pedalean con más frecuencia y recorren distancias más largas que los de una bici convencional. Y, sobre todo, es cierto que una e-bike vale para algo más, muy importante: puede sustituir al coche en muchas situaciones.

Uno de los cálculos más fiables a la hora de comparar la sostenibilidad entre distintos medios de transporte es medir su huella de CO₂ a lo largo de su vida útil. Con la colaboración de TÜV Rheinland Energy GmbH, una prestigiosa consultora, Bosch calculó que aproximadamente el 75% de la huella de dióxido de carbono de una e-bike está relacionado con su fabricación, el 15% con el uso (cargas de la batería) y el 10% restante con el transporte, embalaje y reciclaje final de la e-bike. En resumen: la huella de CO₂ de una bicicleta eléctrica es de unos 14 gramos por kilómetro. ¿La de un automóvil? Según la Agencia Federal de Medioambiente alemana, de 150 gramos. La del transporte público, de entre 60 y 80 gramos. La sostenibilidad tiene un claro vencedor: la bici.

Sin huella

Pero hay más: desde 2020, Bosch ha querido ir más allá en su lucha por reducir su huella de carbono. Desde sus oficinas centrales en Stuttgart, Alemania, la empresa ha implementado una serie de medidas en sus más de cuatrocientas delegaciones de todo el mundo, involucrando a todos sus departamentos:



desde desarrollo y producción hasta gestión, o, por supuesto, el departamento Bosch eBike Systems, enfocado de manera exclusiva a las e-bikes. ¿La mejor noticia? Bosch lo ha logrado: esos más de 400 emplazamientos en el mundo no dejan ninguna huella de carbono.

Para conseguirlo, Bosch analizó cada uno de sus procesos de trabajo y decidió políticas específicas para diseñar productos sostenibles en toda la cadena de valor. Desde la selección de materias primas, respetuosas con el medioambiente, al uso de materiales reciclados, evaluó modalidades de fabricación que ahorraran energía. E intentó que, en cada generación, sus componentes fueran más pequeños, compactos y ligeros que en la anterior. También lo ha conseguido: la nueva línea Performance Line CX es, por ejemplo, un 25% más ligera que el modelo anterior, y desde septiembre de 2020 se entrega a los clientes en envases de fibra moldeada sostenibles. ¿Algo más? Por supuesto: los componentes más importantes proceden de una red de proveedores europeos y alemanes. Los productos se han estandarizado y, limitando

LA HUELLA DE CO₂ DE UNA BICICLETA ELÉCTRICA ES DE UNOS 14 GRAMOS POR KILÓMETRO. ¿LA DE UN AUTOMÓVIL? 150 GRAMOS. LA DEL TRANSPORTE PÚBLICO, DE ENTRE 60 Y 80 GRAMOS. LA SOSTENIBILIDAD TIENE UN CLARO VENCEDOR: LA BICI



La e-volución de la bici

Las bicis son especialmente eficientes, pero la asistencia al pedaleo supone un paso evolutivo más: las e-bikes te permiten rodar más tiempo, cubrir mayores distancias y superar mayores diferencias de altitud. Las e-bikes amplían las opciones de uso sin cambiar, de forma significativa, la sostenibilidad respecto a una bici convencional, considerando que además los eBikers las usan como alternativa al coche u otras formas de transporte.

Reciclaje: tesoros recuperados

Una vez que una batería ha llegado al final de su vida útil, debe eliminarse de forma adecuada: Bosch insta a sus usuarios a llevar las baterías defectuosas o en desuso a un distribuidor local especializado, que se encargará de eliminarlas de la forma correcta. Para los eBikers es un proceso sencillo y gratuito pero, para el Planeta, supone un paso fundamental: reciclar ahorra recursos, y las valiosas materias primas

que constituyen una batería se devuelven al ciclo de los materiales. Aluminio, cobre, cobalto o níquel pueden recuperarse con una alta eficiencia y estar disponibles para nuevos productos, por lo que Bosch eBike trabaja con muchas empresas de reciclaje y apoya métodos nuevos y sostenibles. Y, aunque el nivel de eficiencia de recuperación varía, en procesos como el de la solución industrial alemana GRS se recupera más del 80% de muchas materias primas que se reutilizarán en nuevos productos.

Sostenibilidad. Flexibilidad. Diversión.

Cambiar y mejorar el mundo empieza por uno mismo, y una e-bike es la mejor herramienta para hacerlo: es la forma de transporte más sostenible y polivalente. Te otorga una independencia total, permitiéndote llevar una vida más saludable y activa. Te hace ganar tiempo y dinero, alejándote de atascos y costes de combustible. Y sí: como buena bicicleta que es, una e-bike es rápida, divertida, sostenible... y sin emisiones. ¡A pedalear ahora mismo!



el número de variantes y piezas, se han escalado procesos de fabricación, reduciendo así significativamente la energía necesaria en los desarrollos.

Esfuerzos visibles y palpables orientados a una tarea común: cuidar un planeta en crisis. Una tarea que parece hercúlea pero que, gracias a la bicicleta, es sobre todo saludable, razonable... y divertida. Porque viajando más horas, más lejos y superando más desniveles que en una bici convencional no sacrificarás la sostenibilidad. En una e-bike te desplazarás y transportarás cargas de una forma, especialmente en distancias cortas, más eficaz y eficiente que en un coche. Y porque, como dicen desde Bosch, pedaleando conservarás y alimentarás tu conexión con la naturaleza y el Mundo. "Hacer una contribución positiva a la protección del medio ambiente no es sólo una cuestión de sentido común", nos dicen, "sino también de corazón". Por ti. Por todos.

¿Puede reinventarse algo, a priori, tan sencillo como un casco? Sí, se puede, y una empresa asentada en España lo está demostrando. **El CEO de LIVALL, Manuel Marín**, nos explica cómo sus 'smart helmets' cargados de tecnología aspiran a revolucionar tu seguridad personal y la movilidad en general.

POR RAFA VIDIELLA

DISRUPCIÓN Y ACCIÓN PARA LA MOVILIDAD

SEGURO



En tiempos de emprendimientos cortoplacistas, hablar con alguien con tanto entusiasmo y ganas de cambiar las cosas como Manuel Marín resulta conmovedor. Nacido en Jaén en 1976, Marín es, desde hace cinco años, uno de los máximos responsables de LIVALL, empresa china especializada en cascos inteligentes que aspira a ser un actor fundamental en la nueva movilidad. Con Marín al frente, la empresa ubicó hace doce meses su sede europea en Madrid, y desde entonces ha vendido 30.000 cascos y aspira a alcanzar los 100.000 en 2022. "Pero mi objetivo no es vender", asegura Marín, "sino hacer una disrup-

“El mundo se ha vuelto inteligente, smart, y nuestros cascos deben ser un elemento decisivo para que la movilidad también lo sea”

pretendía ayudar a gestionar la movilidad en China, donde a diario se producen cientos de accidentes entre automóviles, motos, patinetes o bicicletas. "Tener tantas opciones de movilidad es muy interesante", explica Marín, "pero para ser escalable la movilidad debe ser segura. Nos pusimos en marcha y pasamos de facturar un millón de euros en 2015 a los 21 millones actuales, me convertí en cofundador CTO y CEO de LIVALL en Europa invirtiendo parte de mi patrimonio en la empresa y decidimos instalarnos aquí".

Y es que, además del mundo empresarial, la gran pasión de Marín es la movilidad. "La forma de desplazarnos en las ciudades ha cambiado", asegura, "y cambiará mucho más: combinamos el automóvil con la bici o el patinete, mucho más sostenibles y prácticos para las distancias cortas, pero mi obsesión es que además sean seguros, y para eso debe haber más controles y homologación. El tráfico no debe ser una feria, sino un espacio marcado por la educación y las normas. Por eso hacemos cascos inteligentes que sirvan para comunicarte con los otros usuarios de la vía. El casco va integrado al usuario, viaja en un lugar muy visible e incorpora la tecnología necesaria para interactuar: si el automovilista sabe lo que vas a hacer te respetará, y así podrás pedalear más seguro".

Por eso el ciclismo urbano juega un papel muy importante en la filosofía de LIVALL.

ción en la movilidad y prevenir accidentes. El mundo se ha vuelto inteligente, smart, y nuestros cascos deben ser un elemento decisivo para que la movilidad también lo sea".

Exdirectivo de Telefónica, Marín creó en 2015 Yellow River Capital, fondo de inversiones del que forman parte proyectos como Wallbox, start-up española que debutó en Wall Street con un valor inicial de casi 1.800 millones de dólares. "Inicialmente solo invertía en empresas españolas", recuerda Marín, "pero conocí a Carlos Alfonso Oyarvide, Jefe de Operaciones de Morgan Stanley en Asia, y me ofreció ayudarme a buscar start-ups de tecnología disruptiva en ese mercado". Así descubrió LIVALL, fabricante de cascos inteligentes que

"La bici tiene una imagen muy buena", explica Marín, "porque es sostenible, ecofriendly, saludable. Pero además las bicis son seguras, cada vez más universales gracias a la electrificación y van disponiendo de más infraestructura propia en las ciudades. Lo que genera dudas es el patinete: su irrupción ha sido abrupta y descontrolada, por lo que no está demasiado bien visto, y las instituciones les pondrán limitaciones como seguro y casco obligatorio. Así esperan que sólo los usen personas convencidas y responsables para hacerlo". ¿Y la bici? "Su camino hacia el casco o el seguro será distinto", explica. "En Países Bajos o Escandinavia crecen los sistemas de suscripción en los que pagas un renting y te dejan una bici, acompañada por un mantenimiento, casco y seguro. Tanto empresas como entidades financieras harán lo mismo en España porque es la forma de volver más segura y escalable la nueva movilidad. Ojo: a mí las imposiciones no me gustan, pero si te vas al suelo en bici el casco puede salvarte. Y, sobre todo, nuestro casco te va a ayudar a que no te tiren. Nunca habría apostado por los cascos si no fuesen inteligentes: nuestro aporte es distinto, con un LIVALL puedes hablar por teléfono o escuchar música pero, sobre todo, estarás conectado al tráfico que te rodea".

Para conseguirlo, desde la marca colaboran con Google o Seat en el marco del Automotive Innovation Lab (AIL), están en conversaciones con el presidente de la Real Federación Española de Ciclismo, José Luis López Cerrón, y forman parte de la DGT 3.0, el proyecto que, gracias a la tecnología 5G, hará que los conductores compartan información en tiempo real. "España tiene una gran ventaja", asegura Marín, "y es que la DGT es toda una referencia europea en cuanto a regularización y seguridad vial, con una imagen internacional muy fuerte y mucho peso como entidad, por lo que será importante la homologación y normalización de nuestra tecnología. A cambio, la DGT suele funcionar con mucha lentitud y validar y homologar nuevos productos les exige demasiado tiempo. Pero deben hacerlo: la nueva movilidad no espera a nadie, y es urgente



Además de comunicarte con los otros usuarios de la vía, los Livall están conectados para llegar mucho más allá

La diferencia

¿Qué hace "inteligentes" a los LIVALL? La tecnología. A simple vista ya son distintos, porque incorporan luz frontal y trasera de posición además de luces laterales intermitentes. Pero hay más: gracias a un acelerómetro también llevan luz trasera de freno. El acelerómetro también activa una alarma: en caso de caída o reducción súbita de la marcha enviará un mensaje compartiendo nuestra situación geográfica. ¿Algo más? Sí: conectados por Bluetooth al teléfono, los LIVALL nos permiten hacer y recibir llamadas o escuchar nuestra música favorita. Y todo es legal, porque incorporan altavoces laterales externos que nos permiten escuchar lo que ocurre a nuestro alrededor.

El espacio para experimentar la movilidad tecnológica

Además de en grandes superficies como Mediamarkt, o por supuesto a través de Internet (o, lo que es casi lo mismo, Amazon), es posible conocer los LIVALL en la primera tienda física de la marca en España. La LIVALL Store está en el Centro Comercial Plaza Norte 2, en las afueras de Madrid, y es un lugar inmejorable para descubrir su catálogo y, sobre todo, probar en primera persona su gama para bicicleta urbana, de montaña, carretera y hasta para practicar esquí. El objetivo es que pronto haya LIVALL Stores en Barcelona, Valencia y Lisboa, y que aterricen en 2023 en París, Londres y otras ciudades europeas.

Premios y vidas salvadas

Los LIVALL han visitado ya algunas

«NUNCA HABRÍA APOSTADO POR LOS CASCOS SI NO FUESEN INTELIGENTES: NUESTRO APORTE ES TOTALMENTE DISTINTO»

MANUEL MARÍN
CEO DE LIVALL



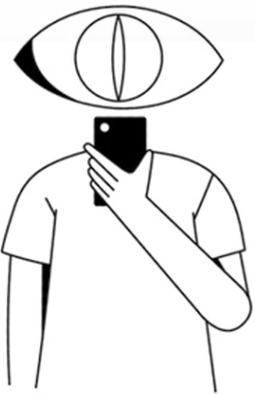
de las ferias tecnológicas más importantes del mundo, como el CES de Las Vegas o la IFA de Berlín, y recibido galardones como el iF Gold Award 2021, el mayor premio de diseño del mundo. Pero, además, los LIVALL han merecido el galardón AXA Ponle Freno, ya que tres usuarios salvaron su vida gracias a llevar un casco con el servicio SOS Alarm, que les permitió ser encontrados y rescatados a tiempo. Por todo ello, AXA ha incorporado los LIVALL en su oferta comercial de seguros de vida y accidentes.

gobernarla y regularizarla. Por supuesto, hay que empezar con la educación vial, con que el automobilista respete a los otros usuarios y que los que viajen en patinete o bici cumplan también las normas, pero hay que ir más allá. España, la DGT, aceptan y quieren hacer realidad esa movilidad sostenible, pero debe gestionarse a un ritmo más ágil por la velocidad a la que está creciendo".

Ser protagonista y líder de esa nueva movilidad, lograr la máxima rentabilidad con un proyecto empresarial así... ¿Cuál es el mayor reto de Marín en LIVALL? "Como CEO", dice, "intento participar en todos los ámbitos: seleccionar proveedores, desarrollar prototipos... ¡Si hasta me meto en el diseño de las cajas! Pero, sobre todo, me gusta compartir nuestra visión, nuestra misión, con los clientes, y uno de mis retos es el de desarrollar una comunidad. Tenemos la aplicación LIVALL Riding para compartir tu ubicación y rutas, comunicarte con compañeros, subir fotos y hasta desarrollar retos comunes. Y funciona, ya somos dos millones de usuarios y ese es un gran objetivo: tener una conciencia común. Construir un mensaje grupal. Y, en resumen, pedalear por algo concreto: obtener la máxima seguridad y satisfacción personal pero, también, construir una eficiencia, una sostenibilidad y una seguridad para todos".

OPEN BIKE

BICI Y FUTURO PARA TODOS



Ensamblar: unir partes, elementos, para que entren unos en otros y ajusten a la perfección. Pueden ser piezas de madera, pero también equipos, personas... o bicicletas. Por eso ensamblar es una palabra clave dentro de un proyecto como Openbike.

POR ALEJANDRO LINGENTI

La fortaleza más evidente de #openbike está relacionada con la capacidad de unir cosas: los ideólogos de este estimulante proyecto supieron cómo reunir el interés por el medio ambiente con el aprovechamiento inteligente de las posibilidades que ofrece el avance tecnológico en esta era digital y el despliegue de la imaginación para el diseño, imprescindible para lograr un resultado que privilegie la ambición estética pero no deseche la funcionalidad. "Openbike

es un manifiesto sobre el transporte urbano, la fabricación distribuida, el conocimiento compartido, la comunidad y el uso responsable de los recursos que pone al alcance de cualquiera los métodos para la fabricación de un medio de transporte urbano no contaminante, la bicicleta", anuncian los responsables de esta iniciativa, Iñaki Albistur y Raquel Ares, fundadores de Arquimaña, un estudio de arquitectura que cuenta con su propio taller de fabricación digital desde 2010 y es pionero en el País Vasco en ese campo.

AVAILABLE AT YOUR FAB LAB!

- CNC MACHINING:
 - 1-21 90° BENCH PLYWOOD PARTS
 - 2-5MM ALUMINIUM DRIFTS
- 3D PRINTING:
 - 3-BLACK TPU SADDLE (USA SHORE)
 - 4-BLACK TPU FIVELLS (USA SHORE)
 - 5-CARBON FIBER PLA HEAD TUBE SLEEVE

AVAILABLE AT YOUR LOCAL STORE!

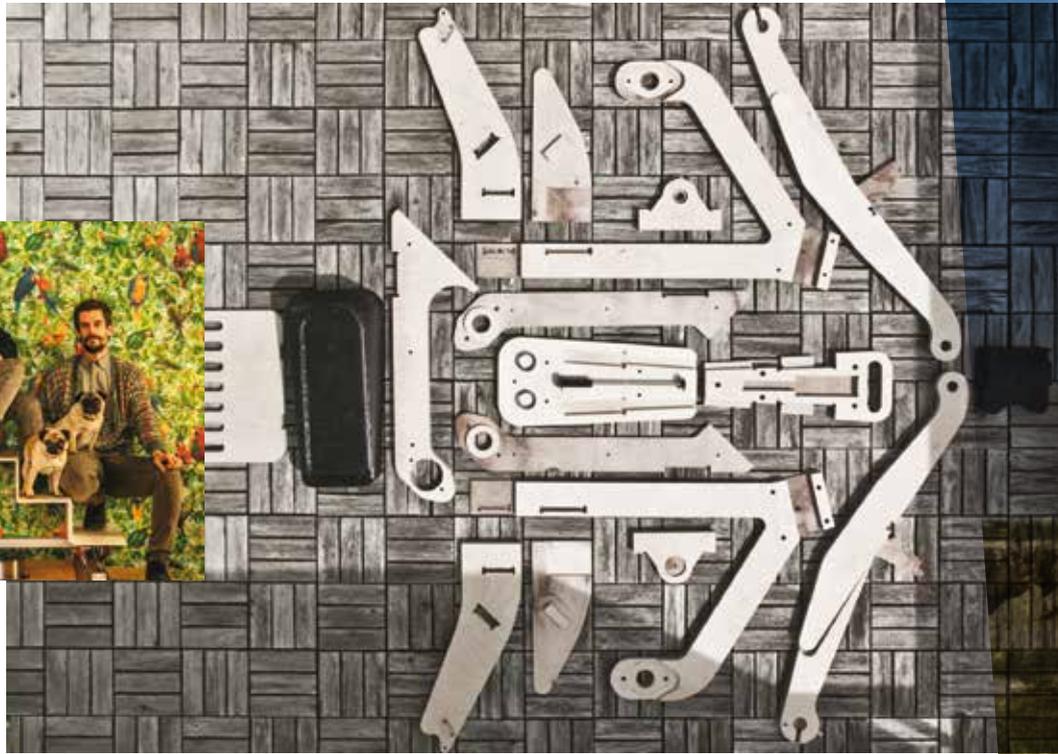
- COMMERCIAL/REUSED BIKE PARTS:
 - 6-8MM PRESSFIT BOTTOM BRACKET
 - 7-SINGLE SPEED CRANKSET 20MM SPINDLE (SPE)
 - 8-CHAIN
 - 9-FLAT PEDALS
 - 10-1 1/8" STEM LODK 200-225mm
 - 11-TAPERED 1 1/8" HEADSET
 - 12-20" REAR WHEEL WITH COASTER BRAKE 9"5x130mm
 - 13-20" FRONT WHEEL 9"5x130mm
 - 14-18T SPROCKET

La idea de Arquimaña es atractiva: una bicicleta original -fuera de la norma, digamos- que se puede armar con los recursos de un taller de fabricación digital local (fablab) -impresión 3D y corte por CNC, ideal para trabajos de alta precisión en plásticos, madera, metacrilato y aluminio- y está basada en los principios del diseño abierto, para que todo aquel que tenga algo útil y novedoso que aportar pueda hacerlo. El material clave de esta bicicleta es entonces la información: Openbike piensa la tecnología en función de la producción a pequeña y mediana escala llevada a cabo desde una perspectiva ecológica, y también funciona como herramienta de comunicación que potencia el conocimiento compartido.

El proyecto fue parte del Pabellón de España en la Bienal de Arquitectura de Venecia 2021 y de la exposición "Cities, Craft/Digital" de la

SBAU 2021, Bienal de Arquitectura y Urbanismo de Seúl. "Es una idea que hemos tenido en la cabeza desde que empezamos a trabajar con fabricación digital. Nos preguntamos hasta dónde es posible la autoproducción", señala Iñaki. "La bicicleta es un medio de transporte universal y respetuoso con el medio ambiente, la ciudad y sus habitantes. Entonces tratamos de imaginar cómo sería una bicicleta que fabricas tú mismo en un fablab y nos dimos cuenta de que abrir esa posibilidad podría permitirnos reflexionar acerca de temas que nos interesan especialmente, como la fabricación distribuida, la sostenibilidad y las ciudades productivas".

Arquimaña inició el proyecto con la meta clara de crear una comunidad a través de una convocatoria abierta hecha desde el Centro de Cultura Contemporánea de Tabakalera. Se

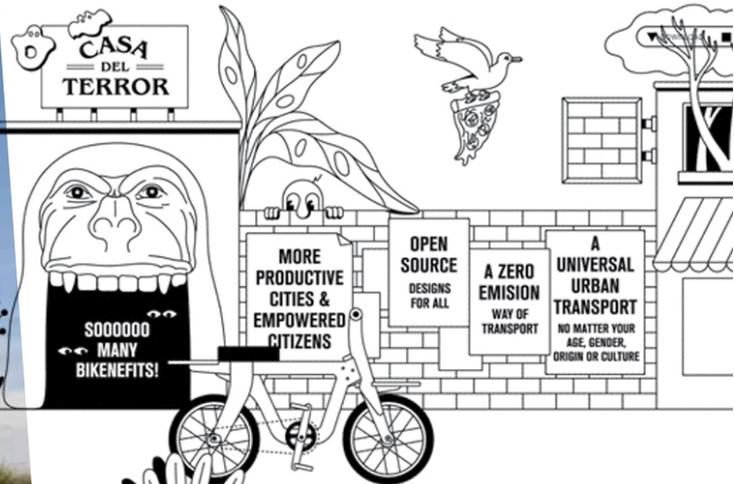


formó muy pronto un grupo de investigación y trabajo (además de Iñaki y Raquel, Iván, Sandrine, Xabier, Joseba) que diseñó el primer modelo de la bicicleta. “Nos inspiramos en proyectos open source como Wikihouse y Opendesk, y sobre todo observamos cómo la gente construye sus propias bicicletas a lo largo de todo el planeta utilizando solo lo que tiene a mano”, apunta Raquel. Hoy Openbike cuenta con el soporte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, una ayuda que se tradujo en el desarrollo de una web propia del proyecto (opendesk.cc), donde las personas interesadas pueden acceder a una serie de archivos y manuales útiles para conocer esta modalidad de trabajo contemporánea.

El modelo desarrollado por Arquimaña tiene puntos de contacto con otros similares, fabricados en madera: Aero, Sandwichbikes, Bough Bikes... Todos tienen su web para los que quieran conocer al detalle cada uno, y en

la web de Ciclosfera también hay un apartado dedicado íntegramente al trabajo con ese material en la industria de la bicicleta. “Nuestra propuesta de diseño es una bicicleta sencilla, robusta y atractiva -asegura Iñaki-. Le hemos querido dar un toque nostálgico que recuerde a las Torrot en las que anduvimos de niños”.

No hay demasiadas posibilidades de que los de Openbike se transformen en modelos de uso corriente. Pero tampoco era la idea original: “Lo que sí nos gustaría es que se fabricaran las suficientes bicicletas de este tipo para analizar su evolución y su capacidad de adaptación a las necesidades de los usuarios y las ciudades”, admite Raquel. “Nuestra intención con este proyecto es potenciar la curiosidad y la proactividad, demostrar que hay muchas maneras de generar economía a través de la fabricación distribuida y llamar la atención sobre los beneficios que supone circular en bicicleta por las ciudades. Cada usuario debería asegurarse de que su Openbike cumple con



“Queremos potenciar la curiosidad y la proactividad, demostrar que hay muchas formas de generar economía con fabricación distribuida y llamar la atención sobre los beneficios de la bici”



Memoria histórica

Una de las fuentes de inspiración del proyecto Openbike es un nombre legendario, ingrediente imprescindible de la nostalgia común: hablamos de las Torrot, marca fundada en Vitoria en 1948 que, aunque fabricó bicis de paseo y carretera durante muchos años, ha

permanecido en la memoria por sus ciclomotores y, sobre todo, bicis tan populares como la Cross MX. Solo verla nos trae maravillosos recuerdos a lo *Verano Azul*: mañanas y tardes infinitas pedaleando en el barrio, o en el pueblo, con nuestros mejores amigos.

las normas de su ciudad antes de utilizarla”. Desde 2015 Arquimaña desarrolló cuatro modelos de bicicletas que tienen freno contrapedal y un buje interno de siete velocidades. Actualmente, el foco es crear uno pensado para el transporte urbano de mercancías. Iñaki y Raquel viven en Donostia, “una ciudad muy cómoda para recorrer a pie o en bici, aunque con cosas por mejorar como el trazado de los bidegorris y los espacios para aparcar bicicletas”, resaltan. A la hora de citar referencias que los inspiran, sueltan una lista nutrida y heterogénea: “La arquitectura de Shigeru Ban, los diseños de UM Project, las sillas de Dirk Van der Kooij, los edificios de Lacaton & Vasal, el trabajo textil de Hella Jongerius, el diseño abierto de Enzo Mari, la cerámica de Rael Sanfratelo, cualquier cosa de Jean Prouve, la visión de Javier Jaén y Chema Madoz, los objetos de Ionna Vautrin, las prendas de David Mendez Alonso, el uso de la artesanía de Andreu Carulla y, por terminar hablando de bicicletas, las que diseña Kilo Design”.



Shift Cycling Culture: el compromiso 'verde' de la industria

Aunque la bicicleta juega un papel importante en la descarbonización del planeta, la forma en la que la industria ciclista fabrica y vende sus productos también contribuye al problema. Por eso, los directores ejecutivos de distintas marcas de referencia (entre otras, Brompton, Dorel Sports Group, Rapha, Riese & Müller, Schwalbe, Selle Royal Group o Specialized) han firmado una carta en la que invitan a todo el sector a cumplir con los objetivos del Acuerdo de París de la ONU, en el que 195 países se comprometieron a mantener el calentamiento global por debajo del nivel crítico de 1,5 grados Celsius y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55% para 2030. El grupo de trabajo se llama Shift Cycling Culture, y en él se



pide "un esfuerzo colectivo" basado en "reducir las emisiones relacionadas con la producción", "crear productos más duraderos", "trabajar con los clientes para asegurar el mantenimiento y la máxima durabilidad" y "desarrollar un sistema cerrado para recuperar materiales". Además, las empresas deben comprometerse a divulgar sus emisiones de carbono y sus planes para reducirlos. Según los firmantes "el desafío es enorme, y si no trabajamos juntos como industria no se producirá un cambio transformador". La mayor parte del impacto procede de la producción: entre el 50 y el 80% de las emisiones se dan en los procesos de extracción, abastecimiento y producción de materiales y piezas.

SunRider: la primera cargobike con paneles solares

"La electrificación es un buen comienzo, pero es fácil olvidarse de que el 90% de la energía empleada para cargar baterías sigue generándose con combustibles fósiles". Eso afirman desde SunRider, una empresa de los Países Bajos que ha lanzado la primera bicicleta de carga equipada con paneles solares. La SunRider, capaz de transportar hasta 150 kilos de carga, cuenta con un motor convencional de 250Wh y tres paneles solares con células de alta eficiencia, capaces de suministrar hasta 545 Wp (vatios pico) a la batería. ¿El resultado? Una máquina con autonomías superiores a los 100

kilómetros y mucho menos dependiente de la red eléctrica.

250 millones para hacer París más ciclista

Construir carriles bici. Crear plazas de aparcamiento protegidas. Y, por supuesto, limitar el tráfico de automóviles en el centro de la ciudad: sobre esos tres ejes París quiere adaptarse a la bicicleta, que ya significa el 5,6% de los desplazamientos frente al 9% del automóvil particular. "Aceleramos la transformación de la ciudad en torno a la bicicleta y modificaremos el espacio público", ha asegurado David



Belliard, teniente alcalde de la ciudad para el Espacio Público, el Transporte y la Movilidad. "En ciertas partes de París", dice Belliard, ya vemos más usuarios de bicis que de coches". Y, sin duda... ¡ese es el camino!

La UE importa más bicis

Efectivamente, la bicicleta vive una explosión, algo que corroboran los datos: los países de la Unión Europea importaron un total de 3.797.000 bicis entre enero y agosto de 2021, un 13,88% más que en las mismas fechas de 2020. Durante los últimos años esas cifras estaban descendiendo debido a las políticas de dumping y a cierta tendencia de fabricar (o ensamblar) bicis en Europa, pero las necesidades del mercado han provocado este aumento. Camboya es el país que envía más bicicletas a Europa (un total de 753.587 unidades), seguido por China, Bangladés, Taiwán y Filipinas. India, que ocupa el séptimo lugar, es el país que más subida porcentual ha vivido en los últimos doce meses.

La bici crece en Eicma, el 'paraíso motero'

Milán volvió a ser escenario de la 78ª edición de Eicma, la gran feria del motociclismo que se celebró del 23 al 28 de noviembre. Aunque, por supuesto, la moto fue la gran

protagonista, la presencia de bicicletas fue mayor que nunca: además de muchos metros de exposición, la organización instaló un circuito para que todos los asistentes pudiesen probar algunas de las nuevas bicicletas (en especial, eléctricas) que están llegando al mercado. Marcas como Fantic, Polini, Bottecchia, Atala o Bafang Electric no faltaron a una cita que corroboró, como ya ocurriera hace unos meses en la feria del automóvil de Munich (bautizada como IAA Mobility), la cada vez mayor importancia de la bici como medio de transporte. ¡Ojalá sea todavía más palpable también en la calle!



La DGT ayuda... ¡a los vehículos contaminantes!

¿Tiene alguna explicación que un SUV híbrido, con más de 500 CV y dos toneladas largas de peso, tenga una etiqueta ECO y reciba todo tipo de ventajas? Evidentemente, no. O sí: la Dirección

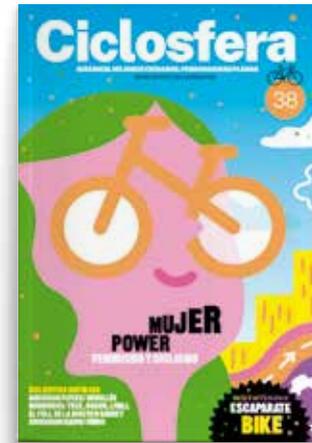
General de Tráfico (DGT) sigue ignorando las demandas de las organizaciones ecologistas para reformar y actualizar los distintivos ambientales para vehículos, poniendo así en riesgo "la descabornización y el proceso de transformación y transición del sector del transporte y la movilidad". Cristian Quílez, responsable de proyectos de ECODES, ha señalado que "estos distintivos son la herramienta principal para que medidas como las Zonas de Bajas Emisiones sean efectivas, y la DGT no puede poner en peligro los esfuerzos para avanzar hacia una movilidad urbana eficiente y limpia". Carmen Duce, co-coordinadora de transporte de Ecologistas en Acción, detalla que se deben "incluir las emisiones reales de CO2, reservar la etiqueta CERO a los vehículos sin emisiones y eliminar la confusa etiqueta ECO, que actualmente beneficia al gas y a los SUV híbridos". Carlos Bravo, experto en políticas de Transport & Environment España, concluye: "Es absurdo que la DGT, que no es un órgano ambiental, esté suplantando al Ministerio para la Transición Ecológica".





¿CÓMO RECIBIRLA EN CASA?

👉 ¿DÓNDE ENCONTRAR CICLOSFERA?





HAZ QUE TU TIENDA SEA VISIBLE PARA TODA LA COMUNIDAD CICLOSFERA



¿Quieres distribuir Ciclosfera? ¿Quieres que hablemos de ti en nuestra revista, web y redes sociales? ¡Ciclosferiza tu negocio, tenemos mucho que hacer juntos!

DeQueBikes
TALLER DE BICICLETAS

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

Instagram Facebook Twitter

VENTA - TALLER - ALQUILER

DOYOUBIKE

Tu tienda especializada en
bici deportiva y urbana

BROMPTON **CONDOR** TREK
RIESE & MÜLLER **tern**

WWW.DYOUBIKEONLINE.COM

LA ESTACIÓN DE BICICLETAS

Taller de bicicletas

ELECTRIFICACIÓN

RESTAURACIÓN

Componentes y Accesorios

Personalización y Diseño

VENTA DE BICICLETAS

@laestaciondebicicletas
C/ Rey Don Pedro, 56 - Burgos 09005
675 73 28 23
www.laestaciondebicicletas.es

motorverde

Venta y alquiler
de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

LA LUNA shipping

transporte y logística
internacional

Especialistas en
import/export de bicicletas

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

LITTIUM

Bicis urbanas eléctricas

sanferbike
partes de repuesto

ZIKLOTEKA

Un CENTRO DE DOCUMENTACIÓN ESPECIALIZADO en movilidad ciclista

Buscador ONLINE con referencias en soporte escrito, gráfico y audiovisual

Documentación TÉCNICA Y REVICICLATIVA

Reservación de citas para consultas, acceso directo o préstamo

943 45 35 26 - zikloteka@donostia.euz - cristiananena.euz@zikloteka

Especialistas en **BROMPTON** desde 2001

Cap Problema

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

CICLOSFERA Road + Test

Riese & Müller Roadster Touring

Una flecha de Riese & Müller: la marca alemana es siempre sinónimo de calidad y lujo, características que en este modelo se mezclan con un tono deportivo enfocado al día a día. Hay donde elegir, porque la Roadster está disponible en varias versiones, colores y acabados, e incluso en formato Speed e-bike. Todas tienen en común un conjunto eléctrico Bosch y la certeza de estar pedaleando sobre una máquina con una calidad casi única.

www.r-m.de/es-es/

E-BIKES



Cuadro: Líneas clásicas para un conjunto tecnológico y moderno. Apariencia urbana. Guiños al ciclismo deportivo. Colores elegantes: sobre todo Black Matt o Grey Matt, aunque alguna versión puede ser también blanca o turquesa. Tres tallas disponibles y un cableado muy escondido para que nada enturbie su impactante silueta.

Equipamiento

La Roadster es la bici más ligera de R&M (peso estimado que parte de 23,5 kg) y apuesta por la máxima "simplicidad" para hacerla similar a una máquina de carretera. Pero su hábitat es la ciudad: guardabarros, luz delantera y trasera, pata de cabra y hasta la opción de un kit de confort por 50,90€ adicionales.



Asistencia

Todas las Roadster cuentan con batería Bosch PowerTube 625Wh (integrada en el cuadro) y motor Bosch Performance Line CX. La autonomía mínima no debería bajar de los 80 kilómetros.

Dinámica y práctica

Cambio Shimano Deore XT de 11 velocidades o buje progresivo Enviolo 380 con transmisión por correa. Cubiertas Schwalbe y opción de portaequipajes delantero y trasero.



RX Connect: Las Roadster llevan chip RX: si contratas el RX Service ConnectRide (39,90€ al año) y lo combinas con la app RX Connect podrás localizar tu bici, obtener estadísticas y el bloqueo Lock Feature.



Home Delivery: Opción de recibir la bicicleta en tu casa. Basta abrir el embalaje para disponer de la bici completamente montada y calibrada, con un destornillador multiusos para poner el sillín a tu altura.



Display: Hay tres opciones: el display de serie Purion Bosch, el SmartphoneHub (teléfono en el manillar, 121,90€) o display Nyon, pantalla táctil a todo color con navegación y un sobreprecio de 304,90€.

Riese & Müller
Roadster
Touring

A partir de
4.379€



Specialized Turbo Tero 4.0 EQ



Esto sí que es un SUV: Specialized amplía su catálogo de urbanas eléctricas con la nueva

Tero, apta para casi todo tipo de excursiones off-road pero equipada y concebida para el día a día por la ciudad. Aunque la familia Tero se componga por seis modelos (con precios comprendidos entre los 3.300€ y los 5.400€), esta versión 4.0 EQ incluye todo tipo de accesorios orientados a un uso más cotidiano.

www.specialized.com/es/

Indescriptible

Una bici de trekking para el fin de semana. Una e-bike de montaña para quemar adrenalina. O una eléctrica perfecta para ir al trabajo, hacer la compra o transportar familia. La Tero reúne muchas de las virtudes de las Vado o las Como sumándoles buena parte de la deportividad (y componentes) de la gama deportiva de Specialized.

Enchufada: La Tero 4.0 lleva motor Turbo Full Power 2.0 integrado en el cuadro de aluminio junto a la batería de 710 Wh. La combinación hace que esta versión 4.0 sea la que ofrece más autonomía de toda la gama (la 3.0 lleva batería de 530

Wh y la 5.0 tiene un motor más potente, el 2.2), capaz de rozar los 100 kilómetros con la máxima asistencia eléctrica y abundantes subidas. La batería cuenta con llave y es fácilmente extraíble para recargarla donde quieras.

Step-Through

Puestos a ampliar su público, la Tero 4.0 EQ hasta cuenta con una versión Step-Through, o lo que es lo mismo con un cuadro con barra baja para hacer más cómodo el subir y bajarse de ella. Para ellas, para ellos... Un ejemplo más de que esta Tero va dirigida a todos los públicos que busquen una de esas e-bikes que causarán sensación.

Urbana

Aunque los neumáticos Ground Control 29", los frenos de disco SRAM, la tija telescópica y los 110 mm de recorrido de la suspensión delantera Rock Shox sugieran que es una MTB, su equipamiento la hace apta para un uso cotidiano: guardabarros, pata de cabra, timbre, luces, portabultos y preparada (y homologada) para sillita infantil y hasta remolque.



Control: El célebre Mission Control, que distingue desde hace años a las Specialized eléctricas, ya está plenamente integrado en la gama urbana. El resultado es extraordinario: además de poder configurar a tu gusto los tres niveles de potencia estándar, la aplicación nos permite gestionar y racionalizar la carga restante desde el móvil, además de aumentar la seguridad al poder bloquear el motor y activar la alarma de movimiento.

Specialized
Turbo
Tero
4.0 EQ

5.000€



Braih RC1 250 StartingLine Edition

¿Una bici? ¿Una moto? Nacida en España, la Braih está diseñada para ciclistas muy especiales: es una bici con pedaleo asistido y muy capaz de atravesar todo tipo de dificultades en el campo sin perder de vista la ciudad y tus recorridos cotidianos. La marca define sus bicicletas como 'Super e-Bikes', y vamos a contarte por qué... www.braihbikes.com



Garantía española: fabricadas a mano en Barcelona, sus creadores no sólo son fanáticos del ciclismo y el motociclismo, sino que cuentan con una dilatada trayectoria profesional en ambos sectores. Y, sobre todo, creen en su producto: por eso ofrecen al usuario una garantía de hasta cinco años para el cuadro de su máquina (chasis, basculante o subchasis), además de los dos años obligatorios en el resto de partes y componentes.

Una autonomía récord

No se nos ocurren muchas más e-bikes capaces de hacer más kilómetros: la marca habla de 184 kilómetros de autonomía (bajo ciclo de homologación R200), gracias a su gigantesca batería Braih Li-ion de 1.254 Wh a 26.8 Ah, que además puede desmontarse en segundos, facilitando así el transporte de la bici.

Carga inteligente

Para gestionar la bestial batería de 1.254 Wh Braih ha creado un sistema de carga muy avanzado, que nos permite controlar el porcentaje de electricidad almacenado. Algo vital al guardar la bici cuando estamos un tiempo sin usarla y no sufran sus células de energía. ¿El resultado? Más capacidad futura y vida útil de la batería.

Estética rompedora

Algunos la llamarán bicho raro, pero nos parece... ¡preciosa! E indudablemente es una máquina imparable, lista para moverte por donde te plazca sin pensar más que en divertirse y pedalear sin parar.



Súper-sensaciones: Parece una moto de enduro. Y, aunque es una bicicleta eléctrica... ¡Cuando te subes a ella es como moverte en una moto de enduro! No es solo cuestión de diseño: la Braih tiene



un centro de gravedad muy bajo, una estabilidad envidiable y tanto sus suspensiones como las ruedas están preparados para dejar atrás casi cualquier irregularidad del terreno.



Y si quieres más... Hay dos opciones más en su catálogo: la RC1-R (con luces frontales LED, guardabarros frontal de carbono o conectividad Bluetooth, y cuesta 400 euros más) o la RC1-R1000. Esta última entra en otra categoría: su motor de 1.000W, con 160Nm de par, la hacen apta solo para entornos privados (7.790€).



Braih RC1 250 StartingLine Edition

6.590€



Liv Amiti E+ 2

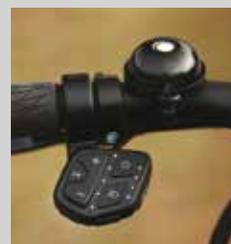


Hay una marca que se dedica a hacer bicicletas enfocadas al público femenino.

Se llama Liv, y tiene un amplio catálogo en el que destacan sus modelos deportivos y, cada vez más, las propuestas urbanas o polivalentes. Buen ejemplo es esta Amiti E+ 2, una eléctrica cuya estética elegante no debe llevarnos a engaños: es tan capaz de transportarte con rapidez y comodidad por la ciudad como de acompañarte a toda una aventura off-road. Pasen y descubran esta joya...

www.liv-cycling.com/es/

Para mujeres
¿Por qué diseñada para mujeres? Liv lo explica con su filosofía 3F, que traducido sería "ajuste, forma y función" e implica analizar dimensiones del cuerpo, actividad muscular y patrones de fuerza.



Con fuerza: Si decimos que la Amiti E+ 2 te va a dar más de una alegría en tus excursiones más allá del asfalto es por algo: horquilla delantera SR Suntour con 75 mm de recorrido, frenos de



disco hidráulicos Tektro e imponentes ruedas 700x45c concebidas, por ejemplo, para recorrer caminos de tierra.



Inteligencia: Tecnología Smart Assist que evalúa al instante distintas variables para optimizar y suavizar la asistencia y ofrecer un funcionamiento similar al de la transmisión automática de un coche.

En la ciudad
Además de poderosa, la Amiti E+ 2 es suave, cómoda, agradable y equipada. Y para muestra, varios ejemplos: su barra baja permite subir y bajar con facilidad, incorpora guardabarros delantero y trasero y un estupendo portaequipajes trasero que multiplica su usabilidad.

Control
Mando Ridecontrol Ergo 2 con botones muy cómodos. Control del nivel de asistencia, datos de nuestros recorridos y activación de luces. Liv emplea la reciente RideDash Evo, con gráficos a todo color y cableado oculto.



(Casi) infinita: Si necesitas muchos kilómetros de asistencia, la Amiti E+ 2 no te va a decepcionar. El conjunto eléctrico, basado en el motor Yamaha SyncDrive Sport, proporciona un torque de 70Nm, seis niveles de asistencia y una asistencia de hasta el 350% de tu pedaleo. La batería, integrada en la barra inferior del cuadro y fácilmente extraíble, es una EnergyPak Smart con 500 Wh: según la marca, puedes llegar a recorrer hasta 180 kilómetros.

Liv Amiti E+ 2

3.049€



Cannondale Tesoro Neo SL EQ

La sencillez. La eficiencia. La calidad. La belleza. Pero, también, la simplicidad. En resumen, muchas de las virtudes de la bicicleta como concepto se encuentran en esta Tesoro Neo SL EQ, con la que Cannondale ha creado una bicicleta eléctrica sobria pero equipada, moderna pero nada estridente, elegante pero preparada para los desafíos de cada día. ¡Nos encanta!

www.cannondale.com



Para ti: Con el propósito de adaptarse, todavía más, a todos los perfiles, la Tesoro Neo SL EQ está disponible con dos tipos de cuadro: el estándar, con barra horizontal baja y de fácil acceso, y el unisex, con la barra horizontal todavía más baja y todavía más cómoda para subir y bajar cuantas veces queramos.

La discreción: La Tesoro Neo SL EQ es una bicicleta eléctrica... que no lo parece. Porque, a simple vista, es una elegante bici de toda la vida, pero llena de tecnología. ¿Dónde? En su cuadro, donde integra a la perfección una potente batería. O en el buje trasero, desde el que nos empuja el ligero motor eléctrico.

EQ de Equipada

La lista es larga: portabultos trasero, guardabarros en ambas ruedas, pata de cabra, elementos reflectantes para ir con más seguridad por la noche y luces delantera y trasera Herrmans.

Primera clase

Hay un punto fundamental para comprender la comodidad de esta bici... ¡Dónde nos vamos a sentar! La EQ trae el estupendo sillín Cannondale Fitness Ergo Double Density.

Con intuición

Para controlar la asistencia eléctrica hay dos opciones. La primera es el iWoc TRIO, minimalista control en el manillar que se conecta al teléfono, que también podemos enganchar gracias al sistema Intellimount. La otra opción de control es el bonito botón verde de la parte superior del cuadro: más sencillo, más básico... ¡pero igual de divertido!



Eléctrica: Porque sí: la Tesoro Neo SL EQ tiene el alma de una bici clásica pero el corazón de una moderna e-bike. Por eso equipa un motor de buje trasero Mahle ebikemotion



X35 y batería Mahle X35 de 250W, integrada en la barra inferior del cuadro y capaz de proporcionar más de 75 kilómetros de autonomía.



Componentes: Los detalles, sabido es, son muchas veces los que marcan la diferencia. Esta Cannondale está repleta de ellos: frenos de disco hidráulicos Tektro, horquilla de carbono, cambio microSHIFT Advent X de diez velocidades...



Cannondale
Tesoro Neo
SL EQ

2.499€



Bergamont E-Cargoville LT Expert



Indestructible. Robusta. Versátil. Y muy, muy configurable. Estas palabras y muchas

más definen a esta Bergamont, una máquina extraordinaria más que capaz de sustituir a un coche, o una moto, como medio de transporte urbano. Como vamos a explicarte la E-Cargoville LT Expert tiene de todo, pero hay mucho más si la tienes cerca... ¡Porque vas a quererla usar sin parar!

www.bergamont.com/es/es/



Indestructible

Es uno de los adjetivos que Bergamont usa para definirla, y les sobran los motivos. La horquilla delantera, por ejemplo, es una BGM Cargo rígida, reforzada con carbono CrMo. El manillar, la potencia y la tija del sillín también son BGM. Para las ruedas contamos con unas Schwalbe-Super-Moto X. Y, en general, todo en la bicicleta transmite solidez y aplomo.



Para todo: Hay muy pocas cosas que no podrás hacer con esta eléctrica en la ciudad, porque la E-Cargoville es una máquina polivalente concebida para transportarte, a ti y a casi todo lo que necesitas. Delante tienes una parrilla tan



amplia como resistente. Detrás llevas un bastidor al que puedes añadir todo tipo de accesorios. Y, por todas partes, elementos que denotan el conocimiento en torno al ciclismo urbano de la marca y su esfuerzo para ofrecer un modelo completísimo.



Corazón eléctrico: El de esta Bergamont es de primer nivel. Motor Bosch Performance Line Cruise de tercera generación, con ubicación central, y 250W. La batería, enclaustrada en el cuadro, es una Bosch PowerPack de 500Wh. ¡Perfecto para llevaros a ti y a tu carga!

Bergamont E-Cargoville LT Expert



Diversión: Pero, y eso mismo nos ha pasado con otras Bergamont, como la también maravillosa E-Cargoville LJ, el hecho de ser duras y prácticas no está en absoluto reñido con la diversión. Porque esta E-Cargoville LT es una bici muy, muy dinámica, algo a lo que contribuye el muy bajo centro de gravedad, la eficacia del cambio Shimano o los frenos Magura de disco hidráulicos. Y, cuando nos bajemos y la dejemos estacionada, otro detalle de buen gusto: un caballete para que la bici nos espere con la máxima seguridad.



Desde St. Pauli

Bergamont es una de las marcas con más personalidad: se vanagloria de su origen (aún tiene ahí su sede) en el barrio de St. Pauli, Hamburgo, un barrio repleto de cultura, ocio y vida nocturna.

Diferente

La LT Expert tiene una capacidad de carga es mayúscula. En la parte delantera, por ejemplo, cuenta con una robusta parrilla con una preciosa base de madera. Y detrás y en los laterales... ¡cabén mochilas y cajas, niños, tablas de surf o un adulto! ¡Tú eliges!

Scott Axis eRIDE Evo

La “solución perfecta” para quienes buscan una bici que ofrezca las mismas sensaciones por una adoquinada calle de ciudad o por el sendero de un bosque: eso cuenta Scott de su nueva Axis eRIDE Evo, “fabricada y diseñada para dominar todo tipo de superficies”, con una gama muy variada y especial hincapié en su motor o en el diseño...

¡Aquí te lo contamos todo!

www.scott-sports.com/es/



Lady: Por supuesto, la gama también incluye opciones de barra baja, lo que hace mucho más cómodo el subir y bajar de la bici. De este modo, la Evo Tour Lady es una opción ideal para chicas que también lo quieren todo: equipada, potente, cómoda y con un impactante color verde oscuro.

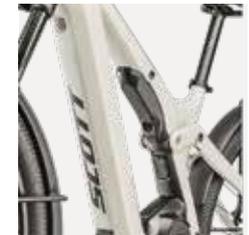


De todo

Tanto para ir de aventura como al trabajo, las Axis eRIDE Evo tienen mucho equipamiento y elementos imprescindibles como guardabarros delantero y trasero, portabultos Racktime SnapIt 2.0 para transportar hasta 15 kilos o una espectacular luz delantera Supernova, con 600 lúmenes y visible a un kilómetro.



Tecnológica: y La Axis incorpora pantalla Bosch Kiox 30. Integrada en el manillar, puede desmontarse y ofrece conectividad Bluetooth compatible con Android e iOS,



navegación giro a giro y datos como velocidad media y máxima, potencia, cadencia o carga de la batería. Si le unes la app eBike Connect en tu móvil, las posibilidades son casi infinitas...

Tope de gama

La Axis eRIDE Evo Tour FS (tope de gama) incorpora el motor Bosch Performance Line CX BES, con un peso de 2,9 kilos, par motor máximo de 85Nm y hasta una asistencia del 340% de la potencia que tú apliques. La batería está a la altura: una Bosch Performance CX BES3 de 750 Wh desmontable con unos cien kilómetros de autonomía.

All-Terrain

Ese es el concepto que Scott usa con sus Axis. ¿Por qué? Por la suspensión TwinLoc (muy orientada a la montaña), que conecta con tecnología patentada la horquilla con la amortiguación o el cuadro y permite adaptar la horquilla con un solo mando. Si quieres más... ¡la versión Tour FS incluye hasta amortiguador trasero integrado!

Scott Axis eRIDE Evo

Desde 3.999€



Haibike Trekking 6 Low Step

Haibike cumple diez años de su primera eléctrica, y qué mejor forma de celebrarlo que con un catálogo de lujo.



En él destacamos este auténtico todoterreno, la Trekking 6 Low Step, una eléctrica con aspecto imponente y pensada para regalarte la máxima comodidad y las mejores prestaciones.

www.haibike.com/es/es



Campera: La comodidad y el equipamiento no están reñidos en con cierto espíritu aventurero. La Trekking 6 tiene suspensión delantera con horquilla SR Suntour NEX y 63 milímetros de recorrido o neumáticos Continental Contact Cruiser de 26.5 pulgadas y anchura de 2,4', concebidos. Y, por supuesto, la posibilidad de aprovechar el portaequipajes trasero para sumarle un buen par de alforjas a nuestro viaje.

Alto voltaje

Las Haibike se caracterizan por su robustez, y esta no es una excepción: equipa un motor central Yamaha PW-ST System de 250W y 70Nm de torque y batería Yamaha InTube de 500Wh integrada en el cuadro. Suficiente para garantizar unos 75 kilómetros de autonomía.

Alemana 100%

Hemos probado varias Haibike y destaca su solidez, prestaciones y, en general, comportamiento. Todas las virtudes que se le presumen a una máquina alemana, elevadas a la máxima potencia.

A rodar

La Trekking 6 Low Step está lista para que te la lleves puesta, poabarros delantero y trasero. Parrilla trasera portaequipajes Massload. Luces delantera y trasera. Pata de cabra Ursus Mooi. Sillín XLC. Y, sobre todo, la sensación de desplazarte en una máquina de una solidez envidiable.



A gusto: Lo dice su nombre: Low Step. O lo que es lo mismo, con cuadro de barra baja, un punto de gravedad más cercano al suelo, la máxima seguridad y comodidad superior. Enfocada a la máxima



usabilidad urbana, podrás subir y bajar de ella en un parpadeo y siempre con una postura perfecta para el tráfico.



Imparable: Una de nuestras debilidades son las bicis capaces de ser tu vehículo cotidiano y, a la vez, darte más de una alegría en las excursiones del fin de semana. La Haibike es una de ellas: es cómoda, práctica y eficaz, pero tampoco quiere esconder cierto carácter aventurero y off-road. En resumen: una bici con un precio muy razonable, muy equipada y con el sello Haibike.



Haibike
Trekking 6
Low Step

2.999€



Eléctricas



Y, si después de todas las “sugerencias” anteriores, todavía no has encontrado la máquina que te llene... ¡Aquí van seis más! Y si tienes dudas, ya lo sabes: mándanoslas a **contacto@ciclosfera.com**



O2feel iVog City Up 3.1

O2feel es una de las firmas más reputadas de Francia: el escalón de entrada a su gama es esta iVog City Up 3.1, con un diseño muy atractivo (y disponible en tres colores), detalles como el portaequipajes con carga de hasta 27 kilos, la horquilla delantera Suntour o el sillín y puños con acabado en simil cuero. Con motor Shimano E5000, ofrece batería de 400Wh pero puedes añadirle la iPowerFid Duo para multiplicar su autonomía.

O2feel iVog City Up 3.1

1.999€



Moustache Lundi 20

4.699€



Una de nuestras marcas preferidas, Moustache, acaba de presentar su nueva y primera... ¡bicicleta de carga! Está inspirada en uno de sus modelos más icónicos, la Lundi 27, pero sobre una estructura “long tail” o, lo que es lo mismo, con una parte trasera alargada para transportar lo que quieras. La barra de protección Albert permite añadirle varios accesorios, las ruedas de 20” son perfectas para movernos con agilidad y el conjunto eléctrico corre a cargo de Bosch. ¡Queremos probarla ya!



Panot

2.399€



Quiere cambiar la movilidad urbana, y tiene armas para conseguirlo: Panot es una nueva marca nacida en Barcelona, que ofrece una bici con motor Shimano STEPS E500, batería con hasta 185 kilómetros de autonomía y detalles como la correa de carbono Gates o el cambio integrado en el buje trasero. Además, ofrece accesorios como un rastreador GPS Bike Trax para evitar robos y financiación a medida.



Youin You-ride Amsterdam

749€



Si lo que buscas es una bicicleta eléctrica al mejor precio pero con garantías, aquí va otra propuesta: la You-ride Amsterdam. Porque, por muy poco dinero, encontrarás una máquina con batería portátil y extraíble, cambio Shimano de seis velocidades, cinco niveles de asistencia y plegable. Además, el 1% de su coste será entregado a Bicicletas sin Fronteras, una de nuestras organizaciones ciclistas favoritas.



Mondraker Prime R X

4.399€



Una de nuestras bicis favoritas urbanas de Mondraker es esta Prime R X: bonita, práctica y que rebosa calidad por los cuatro costados. ¿Ejemplos? Nos sobran: cuadro Prime 6061 Xtralite Alloy con batería integrada, horquilla RockShox Silver TK 29, frenos y grupo de cambio SRAM y conjunto eléctrico Bosch, con motor Performance Line CX Cruise y batería Powertube 750Wh. ¡Esta Mondraker tiene pinta de imparable!



Giant Explore E+1 Pro GTS

3.799€



La Explore E+1 Pro GTS es un dechado de comodidad y rendimiento gracias a su cuadro ALUXX SL (disponible con barra alta o baja), que combinado con el motor SyncDrive Pro y un equipamiento casi infinito convierte a este modelo en perfecto para un amplio abanico de ciclistas. La asistencia puede configurarse a tu gusto, los neumáticos anchos tubeless aseguran manejabilidad y confort... ¿A qué esperas para subirte a ella?

CICLOSFERA Road Test

BIKES

Ahooga OV Comfort +



Y, de pronto... ¡Ahooga!
Tenemos nueva marca en
el mercado: centrada en
el ciclismo urbano, con

un catálogo de lo más interesante y varios guiños
muy interesantes a la cultura pop.
Empezando por su nombre
(ese Ahooga se pronuncia a-hú-ga, y
hace referencia al sonido que emitían
las bocinas de los primeros coches Ford) y
terminando por esta preciosa plegable, con
soluciones de lo más ingeniosas, la belga Ahooga
aterrija en España dispuesta a revolucionar la
movilidad y hacer las ciudades más sostenibles.
Viendo esta OV Comfort +... ¿alguien tiene dudas
de que pueden conseguirlo?

www.ahogabike.es

Plegado: Hemos probado todo tipo de plegables... pero pocas como esta urbana belga. Plegada es muy pequeña y manejable, pero bastan unos segundos para desplegarla y encontrarnos una bicicleta de tamaño ideal para movernos por la ciudad. ¿Lo más llamativo? El hecho de montar y desmontar la rueda delantera en el plegado, lo que algunos usuarios dicen que subraya su polivalencia.

Y, de pronto... ¡Ahooga!
Tenemos nueva marca en
el mercado: centrada en
el ciclismo urbano, con

Accesorios: Como buena urbana lleva luces LED delantera y trasera (con 40 y 20 lúmenes, respectivamente), unos pedales muy resistentes (y plegables) o la posibilidad de incorporar una tija de sillín extralarga si mides más de 1,90 metros.



Ahooga OV
Comfort +

A partir de
1.495€



Eléctrica (si quieres):
¿Necesitas un empujoncito? También está disponible con asistencia. Se llama Power + y lleva motor de 36 V, pantalla OLED ergonómica e inteligente y sólo pesa unos 16 kilos. Su precio es de 2.279€.



Plegado

Hemos probado muchas plegables, pero pocas como ésta. Plegada es muy pequeña y manejable, pero bastan unos segundos para desplegarla y tener un tamaño ideal. ¿Lo más llamativo?

El montar y desmontar la rueda delantera en el plegado, lo que subraya su polivalencia.

Cuadro

De aluminio 6061, plegable, ligero (toda la bici pesa unos 11 kilos) y con un diseño que... ¡llama la atención! Esta Ahooga prescinde de bisagras, mejora así la estabilidad y aumenta su robustez y durabilidad.

Única

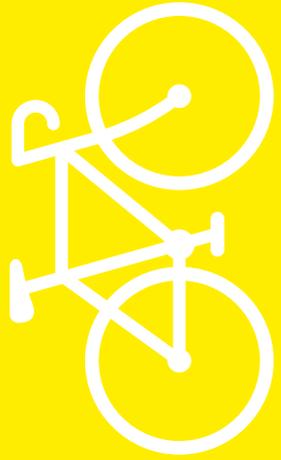
Es bonita y personalizable: desde los colores (puedes elegir entre 215 colores RAL) a los complementos (como un portabultos trasero de bambú hasta una mochila para transportarla). Detallazo: su guardabarros trasero es una lengüeta desplegable que recrea la lengua de un personaje de dibujos animados clásicos. Ya sabes... ¡Ahooga!

Dinamismo

Estamos seguros de que no te vas a aburrir: la Ahooga cuenta con ruedas de 20 pulgadas, y equipa neumáticos Schwalbe Marathon Plus, toda una referencia en el mercado. Además, incorpora cambio Shimano Acera de siete velocidades y frenos Promax caliper (hay frenos de disco opcionales).



BICIS



Cambia tu vida y únete a la movilidad ciclista: todo son ventajas. Aquí te damos seis opciones excelentes si buscas tu modelo perfecto: si tienes más dudas o quieres consultarnos directamente, no dudes en preguntarnos mandándonos un mensaje a contacto@ciclosfera.com



Brompton P Line

La marca de bicicletas plegables más celebrada del mundo, la británica Brompton, cambia la nomenclatura de sus productos. Lo que no cambia es la calidad de los mismos, un sistema de plegado imbatible y las posibilidades de personalización para tener tu máquina soñada. La P Line hace referencia a su ligereza: partes del cuadro son de titanio, cuenta con un nuevo cambio de cuatro velocidades y hasta ruedas más ligeras y resistentes. Lo sabemos por experiencia: una apuesta ganadora para tu vida en la ciudad.

Brompton P Line

2.719€



Merida Speeder 200

975€



La deportividad no tiene por qué ir reñida con la comodidad: la Speeder 200, de la gama Fitness de Merida Bikes, es tan estable, divertida y dinámica como segura y eficiente.

Disponible en negro o rojo, la Speeder cuenta con frenos de disco hidráulicos, un moderno cuadro de aluminio y la opción de incorporarle accesorios como guardabarros o portabultos trasero.



Kross Trans 1.0 Lady

469€



La marca polaca Kross es una buena opción para quien busque bicis de calidad y buen precio. Su gama Trans es fantástica: esta vez elegimos la 1.0 Lady, clásica bici de paseo disponible en blanco o negro y un equipamiento más que suficiente con portabultos, luces, guardabarros o suspensión delantera incluidos.



Santafixie Born Dirty Black Track Tracklocross

550€



¿Quién ha dicho que las fixies o las single speed ya no se llevan? Siguen siendo una opción maravillosa para quienes busquen el mínimo peso y la máxima diversión. La tienda online Santafixie lanzó hace unos años su propia línea y esta Born, diseñada y montada en Barcelona, es una de sus estrellas. La versión Tracklocross lleva manillar plano mountain bike y cubiertas de gravel para salir a explorar más allá de la ciudad.



BH Oxford JET

1.299€



La Oxford Jet no solo tiene una apariencia imponente, que puedes afinar con el color que más te guste de los cuatro que están disponibles: es, también, una máquina que resume buena parte de la experiencia de la marca de Vitoria. Y es que, con luces delantera y trasera, guardabarros, portabultos, pata de cabra o timbre... ¡a la Oxford Jet no le falta de nada!



Trek 1120

2.799€



“El sueño de cualquier mochilero”: eso dice Trek de su 1120, cuya robustez se aprecia a simple vista y dueña de una de esas estéticas que nos enamoran. Cuadro de aluminio con puntera trasera ajustable, horquilla de carbono, sistema portabultos patentado, transmisión Shimano 1x11, cubiertas de 29” o tija telescópica Bontrager que te permite total comodidad a la hora de subir y bajar de la bici.

6

SEIS IDEAS PARA REGALAR A CUALQUIER AMANTE DE LA BICI



¿Buscando el regalo perfecto para estas Navidades? Te proponemos una selección de seis buenas ideas para regalar a alguien que le guste el ciclismo y se desplace en bici por la ciudad.



BIDÓN THERMO ELITE MIA 550 ML NEGRO/PLATA

La botella de estilo urbano de Elite, fabricada en acero inoxidable, ideal para el deporte y el uso diario. Totalmente libre de plástico, la MIA Thermo es también una botella térmica, capaz de mantener inalterada la temperatura de los líquidos calientes hasta 12 horas y de los fríos hasta 24 horas.

REF: 709722 PVR: 34,90€



ALFORJAS BASIL BLOOM FIELD

Alegre y moderna, ideal para ir de compras y que destaca por su alegre color amarillo miel. Hecha en plástico PET reciclado, resistente al agua y capacidad de 28 a 35 litros. Completamente forrada y con cierre plegable, cuenta con elementos reflectantes. Puedes acoplar fácilmente la bolsa doble Basil Bloom Field con la placa adaptadora MIK.

REF: 719256 (Amarillo) PVR: 104,99€
Disponible en otros colores y medidas.



KIT INFANTIL RALEIGH PROPAGANDA (BICICLETA + CASCO NEGRO)

La bici de aprendizaje tiene un cuadro liviano y estilo moderno, y es ideal para desarrollar coordinación, confianza y equilibrio. El casco protegerá al pequeño ciclista y no puede ser más bonito.

REF: 707901
PVR: 178,50€



CANDADO PLEGABLE AXA FOLD ULTRA 90CM NEGRO

Articulaciones flexibles y longitud de 90 cm para fijar tu bici fácilmente. Fabricado en acero endurecido, es resistente a ataques. La carcasa blanda de los eslabones garantiza que la bicicleta no se raye. Cubierta antipolvo que protege el cilindro de humedad y polvo.

REF: 714349 PVR: 109,95€

LUZ DELANTERA BOOKMAN CURVE

Luz recargable con brillo de hasta 220 lúmenes y duración de hasta 70 horas. Fácil de colocar y separar con la banda elástica de silicona. Con un clic puedes cambiar entre los cuatro modos disponibles. Su diseño curvo garantiza una amplia gama de luz.

REF: 720075 (Beige) PVR: 39,00€
Disponible en otros colores.



GUANTES SEALSKINZ IMPERMEABLES

Te mantendrán caliente, seco y protegido. Con tecnología patentada Fusion Control™, son una elección perfecta para los desplazamientos lluviosos. Con un forro interior de lana merina y cierre de velcro.

REF: 707282 (talla M)
PVR: 70,00€. Disponibles en más colores y medidas.





Bolsa de manillar Detroit Cargo Jefferson

Hechas a mano en EE UU, las mochilas, bolsas y alforjas de Detroit Cargo son todo un clásico. No se comercializan directamente en España, pero es posible hablar con sus responsables comerciales para conseguirlas. De momento... ¿Qué te parece este modelo Jefferson, disponible en varios colores?

detroitcargo.com PVP: 86,56€



Timbre de titanio Van Nicholas

Hasta un timbre puede ser símbolo de refinamiento, como este Van Nicholas, fabricante de bicicletas especializado en cuadros de titanio y accesorios de este material. Hecho de aleación de titanio aeroespacial, con acabado cepillado y disponible en dos diámetros de abrazadera: 22,2 ó 31,8 milímetros.

vannicholas.com PVP: 89€



Maleta BikeBoxAlan

Si viajas con tu bici, la marca inglesa BikeBoxAlan lleva años fabricando maletas para transportarla. Lo mejor de esta Classic Azure/Flame no son su peso (11,2 kilos) o sus siete años de garantía, sino también las posibilidades de personalización que permiten añadirle pegatinas y, claro, elegir el color principal, que puede ser azul o naranja.

bikeboxalan.com PVP: 504,73€



Gorra Cinelli + Paul Smith

Herramientas Silca, bolsos y mochilas Restrap y gorras Cinelli: esos son algunos de los accesorios de Paul Smith. Nos quedamos con las gorras, hechas en Italia, monotalla y 100% poliéster. Hay tantas propuestas y diseños que es difícil que no encuentres alguna que te fascine.

paulsmith.com PVP: 29€



Bolsa para el sillín Evoc

Esta bolsa de Evoc apenas pesa 48 gramos y puede almacenar 0,5 litros: más que suficiente para un par de cámaras y una multiherramienta. Ah, y tus llaves en el bolsillo elástico del interior. Por fuera detalles reflectantes, y la opción de adquirir una versión algo más pequeña de 0,3 litros (41 gramos).

evocsports.com PVP: 22€



Capa para la lluvia Cleverhood

Esta marca estadounidense lleva años creando estupendas capas protectoras, y no para de lanzar novedades. Ponchos, anoraks, chaquetas y, claro, nuevas capas. Como esta Rover Rain Cape, disponible en tres tallas y seis colores, que después de usar puedes doblar hasta dejarla en un tamaño infimo.

cleverhood.com PVP: 85,50€



BAZ ZAR





BAZ ZAR



Zapatos Specialized 2FO Roost Canvas

Resistentes en tus aventuras ciclistas y muy bonitos para una noche especial. Specialized no sólo hace buenas bicis: también accesorios como estos zapatos con suela de goma anti-resbalones, entresuela de espuma EVA y parte superior de lona. Disponibles en dos colores.

specialized.com PVP: 130€

Mochila Brooklyn de Alchemy Goods

Fabricada en Washington (EE UU), es capaz de transportar 16 litros y está fabricada con viejas cubiertas recicladas. Tiene varios acabados (a nosotros nos gusta, en especial, este de cremallera naranja), pero todos tienen en común bolsillos exteriores y un compartimento interior para llevar tu ordenador.

alchemygoods.com PVP: 121€



Sudadera Courage Cycling Club

Os mostramos en nuestras redes sociales esta sudadera y... ¡Bummmm! Aquí os decimos dónde encontrarla: es de una marca francesa, de París, que hace todo tipo de accesorios y prendas de vestir ciclistas. ¡Ellos hablan, nosotros pedaleamos!

couragecyclingclub.com PVP: 65€



Casco Thousand Heritage Stay Gold

"Llamamos nuestra marca Thousand con un objetivo: ayudar a salvar mil vidas haciendo cascos que la gente quiera usar". Eso afirma la fundadora de esta marca: su colección Heritage está disponible en múltiples colores y además de tener un acabado superlativo incluye detalles como las correas veganas.

explorethousand.com 99€

Intermitentes WingLights 360 Fixed

Tras pedalear en Londres, Luca Amaduzzi decidió crear unos intermitentes ciclistas, se asoció a su amigo e ingeniero Agostino Stilli y fundaron Cycl: siete años después sus Winglights son una referencia. Basta con atornillarlos al manillar y apretarlos para ser mucho más visibles, y un toque adicional activará la función intermitente.

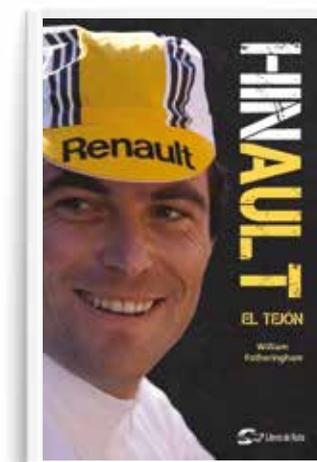
cycl.co.uk PVP: 29,99€



Combo Kit de luces Cateye

Este pack incluye luces delantera y trasera, con tres modos de iluminación, visibilidad lateral y correas resistentes y muy cómodas de enganchar. Pueden iluminar durante unas cien horas (en modo flash rápido y lento, mientras que encendidas de manera permanente se quedan en la mitad).

cateye.com PVP: 54€



Libro 'Hinault: El Tejón'

Después de escribir libros sobre Tom Simpson, Eddy Merckx y Fausto Coppi, Fotheringham puso sus ojos sobre Bernard Hinault. El resultado es una apasionante biografía que recorre la personalidad, la carrera y, en resumen, la existencia del ciclista bretón. Simplemente... ¡imprescindible!

librosderuta.com/ PVP: 21,76€



Manu va al trabajo, como cada mañana

BICISTORIES URBANAS MANU & MONA

~ CAPÍTULO 1 ~

POR BANEZKA

08:45H

Surfeando la urbe...

BAH TÍO, TERMINO EL MÁSTER Y ME PIRO A CALIFORNIA

UF, UNA PASTA ESO

QUÉ VA, VENDO MIS LUISVIS EN UALAPOC Y ME DA PARA UN AÑO

09:15H

Ocupando un lugar

"No pare, siga, siga"

Carlitos Weiss, 1984

09:30H

HOLA MANU, ES EL CUMPLE DE ALGUNO

¡HAY BOLLOS GRATIS!

En el que se siente un extraño.

11:30H

Por eso, de a ratos viaja a los lugares donde fue feliz.

¡VAMOS BELLO DURMIENTE, SE ACABÓ LA FIESTA!

15:15H

15:15H

"No pare, siga, siga"

Carlitos Weiss, 1984

20:15H

Lo que Manu aún no sabe...

HAPPY BURGER

9€

...es que su viaje más feliz está por comenzar.

CONTINUARÁ...

SIGUE LA HISTORIA EN @CICLOSFERA

21:40H



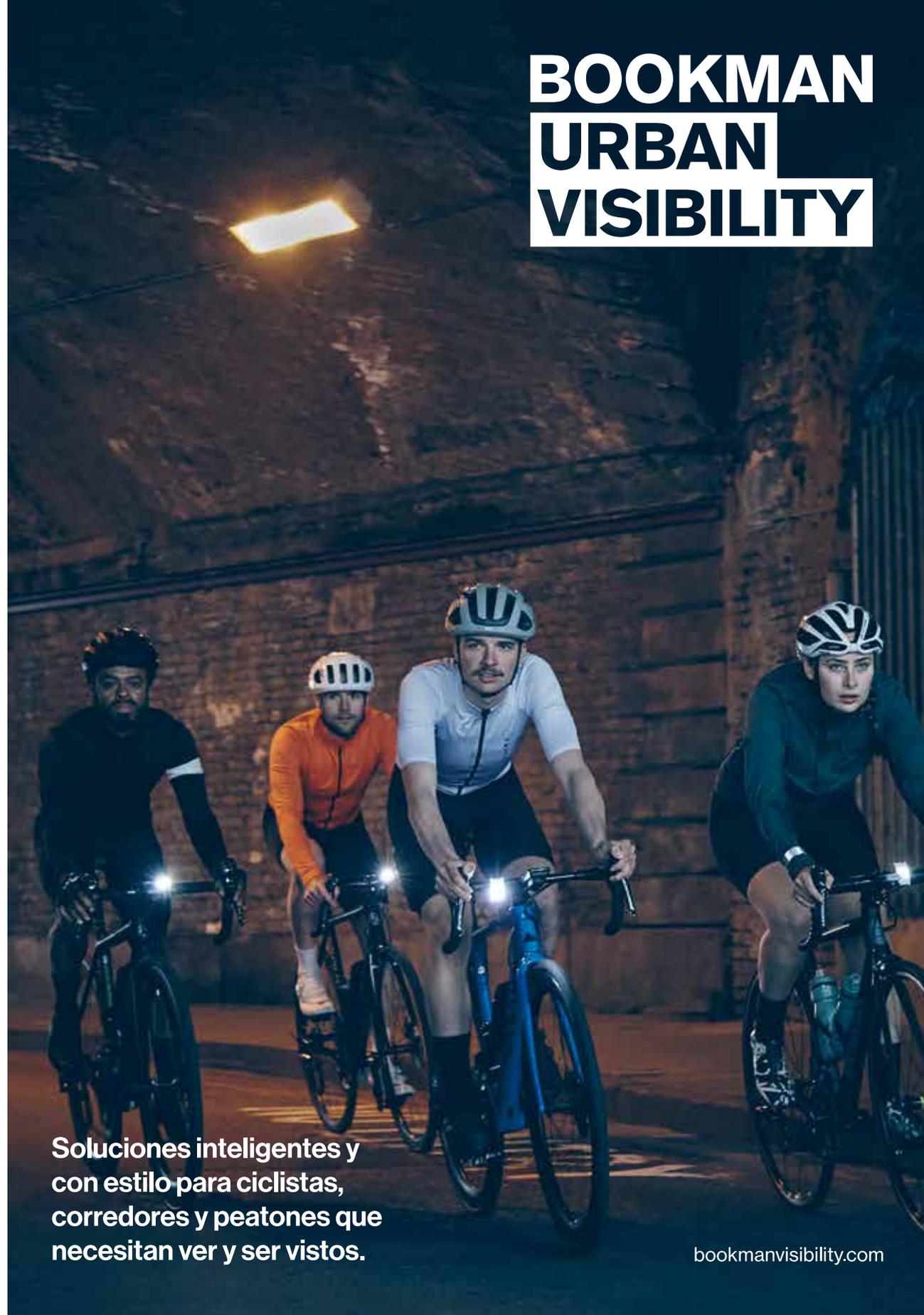
ULTI
MÁ
TUM

ART

**'De Fiets:
Openbaar Voer'**
(DE VRIESE ZEEFF, 1973)

Amsterdam no siempre fue un paraíso ciclista: también sucumbió durante décadas a la invasión del automóvil. Pero ante la violencia vial y, en concreto, el creciente número de atropellos mortales de niños, la sociedad se rebeló y carteles como este son un ejemplo. Se traduciría como 'La bicicleta: comida pública', hace un juego de palabras con 'openbaar vervoer', transporte público en neerlandés, y es una imagen muy poderosa: el coche devorando a la bici, a las personas, el coche como símbolo del abuso, el matonismo y la deshumanización. Una película de terror a la que, ojalá, todavía podemos poner un final feliz.

BOOKMAN URBAN VISIBILITY



**Soluciones inteligentes y
con estilo para ciclistas,
corredores y peatones que
necesitan ver y ser vistos.**

bookmanvisibility.com

SPECIALIZED

TURBO COMO SUPER LIGHT | ERES TÚ, PERO MÁS RÁPIDO

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

DIVERSIÓN AL INSTANTE

ES
ELÉCTRICA

