

Ciclosfera

MÁS BICIS, MEJORES CIUDADES. PERSONAS MÁS PLENAS

VERANO 2024 | CICLOSFERA.COM



48



**CASA
NO
HO
HOGAR
DE BICIS**

**CICLOSFERIA / ZOPI / MARCOS VALLE / VERANO AZUL
UPCYCLE MILÁN / ALAIN PROST / FRANK PATTERSON**

RIESE & MÜLLER

La Multitinker.



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



URBAN eBIKES FOR CITY LOVERS



BOOSTER
EASY



CROSSCORE RC



WABASH RT



**Muévete por la ciudad que quieres
como tú quieres.**

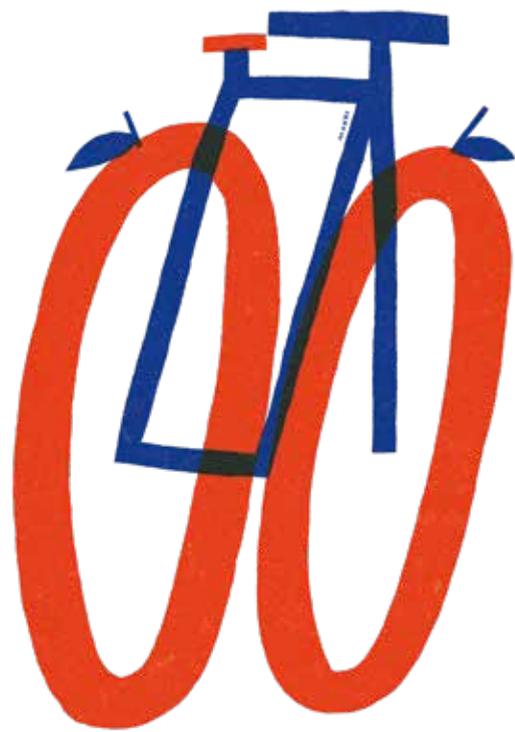
A tu ritmo, libremente, sin atascos ni emisiones.



www.yamaha-motor.eu



Descubre la nueva familia de eBikes Yamaha. Su relación precio/rendimiento combinada con alta tecnología hacen de estas bicicletas eléctricas las mejores herramientas para experimentar la libertad, tanto para el día a día como para las escapadas de fin de semana.



*INDEX



STAFF:)

COLABORADORES



MARÍA RIVERA

Periodista, fundó Bicitlán, el primer programa de radio en torno al ciclismo urbano de México. Lo hizo con Zopi, su pareja, buen amigo y a quién queremos homenajear y dedicar este número. Le pedimos a María un poco de información para honrarle, y nos envió un precioso texto. Gracias, Zopi. Y mucho amor, mucha paz, muchas gracias, María.



MARTA MORANT

Nunca es fácil organizar un evento como Ciclosferia, donde decenas de expositores y miles de visitantes tienen que sentirse a gusto. Pero conseguirlo con Marta es sencillo: su paciencia es infinita. Su energía inagotable. Y su simpatía, única. Gracias por hacer que todo fluya, Marta, y por muchas Ciclosferias, todos juntos, más.



JAVIER AGUSTÍN ROJAS

Nacido en Buenos Aires en 1989, es arquitecto, editor y fotógrafo de arquitectura. Es también el autor de la imagen de la portada y las fotos que ilustran la sección *Maravillas* de este número, que reflejan el ambiente tan especial de Casa HO, un original y muy ciclista edificio de la capital argentina.



AARON BORRÁS

Fotógrafo mexicano que ha retratado el ciclismo urbano en la Ciudad de México, capturando tanto acciones gubernamentales a favor de este movimiento como movimientos de protesta. Es también el autor de la foto que abre el reportaje sobre nuestro querido Zopi.



BARBARA BONORI

Siempre se ha dedicado a temas medioambientales, en particular a la gestión de residuos. Es cofundadora de Upcycle Bike Café de Milán, y concibe y organiza iniciativas para promover el uso de la bicicleta, difundir la cultura del ciclismo y respetar el territorio.

- 04 ÍNDICE 05 STAFF 06 EDITORIAL 08 CONTRARRELOJ**
- 10 A DEBATE 12 COMUNIDAD CICLOSFERA 22 MOMENTOS**
- 26 READERS BIKERS 30 BIKE SONG 34 HÉROES 38 RINCONES**
- 44 UNO DE LOS NUESTROS 50 MARAVILLAS 56 ILUSTRADOS**
- 64 ESTO SÍ ES ÁMSTERDAM 70 MUNDOBICI 79 DÓNDE ENCONTRARNOS**
- 82 ESCAPARATE 94 BAZAR 102 CÓMIC 104 ULTIMÁTUM**

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Director de marketing y producción:** Fernando Lozano (fernando@ciclosfera.com) **Directora de entornos digitales:** Elena Alcalde (elena@ciclosfera.com). **Director creativo:** Fernando Rapa Carballo. **Director web:** Diego Kuperman. **Director de comunicación:** Jaime Novo (jaime@ciclosfera.com). **Redactor jefe:** Alejandro Lingenti (alejandrolingenti@ciclosfera.com) **Redacción:** Ana Castán, Max Boraita, Catalina Serrano, Alicia Rentero, Soledad Ruiz, Jaime Novo, Alejandro Lingenti y María Rivera. **Fotos:** Javier Agustín Rojas, Javier V. Herrero, Lydia Martín, Juan Vaquero, José Pérez Hinojosa, Óscar Saavedra, Víctor Saavedra, Aaron Borrás, Frances Campos, Olug Benro, Alejandro Cubino, Lenneke Veerbeek, Amsterdamize, Greg Ramirez, Screenpunk, Max Boraita, Fernando Rapa, Rubén Vega y Chacho Montoya. **Ilustraciones:** Miguel Monk, Frank Patterson, Tiit Paasuke, Banezka. **Publicidad:** publicidad@ciclosfera.com / 649 373 218 y 627 642 428. **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.



Delante, detrás, ahora

Claro que podemos encontrar motivos para el pesimismo, pero no vamos a recordarlos aquí porque debes tenerlos a mano. Es más: ya se ocuparán otros, muchas veces en su propio beneficio, de transmitírtelos. El miedo y la frustración se contagian. Son formas casi insuperables de dirigirnos sibilinamente a determinados, lamentables e inhumanos lugares.

Pero lo que toca y queremos decirte aquí es todo lo contrario. Hay muchos motivos para la felicidad y el optimismo, y lo decimos con conocimiento. Empezamos el año con incertidumbres pero hemos llegado al verano exultantes. Temíamos un frenazo comercial pero no paramos de encontrar proyectos e infinitas oportunidades. Vivimos cambios políticos que afectaron a la planificación pero hemos comprobado que la bici es un vehículo de unión y consenso. Y a nivel personal también hemos tenido dudas, miedos, malas noticias, pero sería absurdo, poco estimulante e hipócrita vivir siempre instalados en la satisfacción y la fe.

Sin saber muy bien por qué, veníamos preparándonos para las dificultades. Habíamos dejado de mirar solo al frente para detenernos un poco, contemplar lo que teníamos alrededor y valorar lo pasado. Llegaron, llegan y llegarán problemas, retos, dificultades, desgracias y cambios inesperados. Estaban agazapados, pero nos encontraron armados.

Benditos cambios, problemas, incertidumbres y retos. Benditos los nuevos caminos que sacuden y hasta volatilizan estructuras que dábamos por supuestas. Perder cosas implica, además de despedirlas, agradecerlas. Y tener que estar listo para sustituirlas por otras que quizá sean aún mejores.

Quizá lo importante sea que la base, el propósito, sean firmes. Montar en bici, hablar de ciclismo, lo es. Implica congraciarse con el mundo y uno mismo. Nos enseña sacrificios, luchas, convicciones que aplicar en otros ámbitos. Recibir golpes es una sacudida de energía: bien aprovechada, te hará más fuerte. Reconcíliate contigo, con los demás, con el mundo. Aquí estás. Aquí seguimos. Aprovechémoslo juntos.

Rafa
Vidiella



**Director de
Ciclosfera**



MANUEL MARSILIO

* Director general de **CONEBI**

La Confederación de la Industria de la Bicicleta de Europa, CONEBI, es la entidad encargada de representar a fabricantes y distribuidores del sector de la bici en Europa. Como no podía ser de otro modo su director general, el italiano Manuel Marsilio, es un ciclista urbano de primer orden.

Repartidas entre Italia y Bruselas, Bélgica, Marsilio tiene tres bicicletas: una de montaña de Decathlon, una Cube de gravel, con la que también sale a la carretera, y una eléctrica Batavus, de estilo holandés, con la que más kilómetros acumula y que comparte con su familia.



¿QUÉ PREFIERES?



- | | |
|---------------|--------------|
| Escapada ● | Sprint |
| Cuadro ● | Componentes |
| Gorra ● | Casco |
| Giro ● | Tour |
| Carril bici ● | Calzada |
| Subida ● | Descenso |
| Madrid ● | Barcelona |
| Ruedines ● | Equilibrio |
| Fixie ● | Plegable |
| Frio ● | Calor |
| Café ● | Red Bull |
| Rodar solo ● | Acompañado |
| Izquierda ● | Derecha |
| iOS ● | Android |
| Día ● | Noche |
| Papel ● | Web |
| Cine ● | Música |
| Correr ● | Pasear |
| Beatles ● | Stones |
| Vino ● | Cerveza |
| Tenedor ● | Cuchara |
| Eléctrica ● | Convencional |



absorbe CO₂

“Somos tu aliado contra la lucha del cambio climático”

“Por una movilidad sostenible”

“Por un planeta Cero Emisiones”

Cálculo huella de carbono

Tramitación proyectos de absorción verde/azul

Reforestación

Validación y Certificación bajo el esquema de **GOLD ESTÁNDAR**

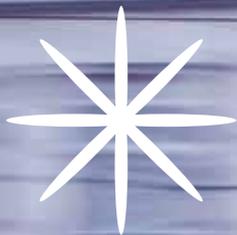
Elaboración informe sostenibilidad exigido por la directiva CSRD

 +34 960 201 691

 info@absorbeco2.com
www.absorbeco2.com

 Calle Pizarro nº 1, 5º, puerta 17
C.P. 46004 Valencia





A DEBATE



¿ALGUNA VEZ TE HAN INCREPADO DESDE UN COCHE?

"¿Alguna vez? Si tienen tiempo, empiezo... ¡Qué ganas de que no existan más calles compartidas con coches y tengamos carriles bici divinos, cómodos y que nos lleven a todos lados!"

(Sofia8Muriel)

"En Sao Paulo pasa todos los días. Sí o sí, y más de una vez: las muertes de ciclistas son rutinarias"

(Rickphotos2)

"Transitaba por una calle sin carril bici y un señor me pitó acelerando, y gritándome que fuera por el carril bici que para eso nos lo habían construido"

(Ruedayuna)

"Me pasó en Madrid con un coche de la Policía Municipal. No era una emergencia, pero se pegó y me pitó tres veces en una cuesta. ¡Así nos luce el pelo!"

(Enanaraja.es)

"Me han tocado la bocina porque no podían pasar, me han echado el coche encima para avanzar, me han insultado por ocupar un carril..."

(Matias Galindez)

"Todo el tiempo. Se ha creado un estado de supremacía del coche sobre todo lo demás que ha sumido a la sociedad en un alto nivel de prepotencia, creyendo que conducir te pone en lo más alto de la pirámide y otorga los más inalienables derechos"

(Pablo Lebedinsky)

"Siempre que vas lento y no hay espacio para adelantar, te estresas porque te puede pasar. Pero cada vez hay menos energúmenos que piensan que el coche tiene siempre preferencia en la calzada"

(Juan)

"Muchísimas veces. Para algunos automovilistas, el ir en bici es como una bofetada en la cara. Por algún motivo que no logro entender les ofende muchísimo intentan darte una lección"

(La Ciclopática)

"Muchas veces. Y algunas terminaron con una denuncia a la policía"

(David Aguilar)



SÓLO PUEDES USAR UNA BICI EL RESTO DE TU VIDA. ¿CUÁL SERÍA?

"Difícil pregunta, cuando ya estábamos consensuando si el número ideal de bicis era entre 10 y 18"

(Okocicle)

"Mi contrapedal, con unas buenas llantas para poder cambiar neumáticos de 25 a 40 para rodar en asfalto o caminos de tierra"

(lachicaquecorre)

"Una cargobike eléctrica. Si puedo elegir, Christiania. Para cualquier etapa de tu vida, llevar cosas, llevar hijos, llevar nietos"

(conciyando_coworking)

"Mi plegable, que lleva más kilómetros que mi híbrida y mi eléctrica juntas"

(tol.kaia)

"Buscaría la más versátil, pero tengo claro que de acero. Amo las bicis de acero"

(joan1983)

"La que tengo, heredada de mi abuelo"

(marinarse)

"¿A cuál de tus hijos quieres más? ¡Eso no se pregunta!"

(moisesenbici)

"No seáis así. No podría elegir, imposible dividirme entre las tres. Amo a mi rutera, amo a mi mountain y amo a mi gravel, la última que llegó a mi vida"

(Negro.Sergio.71)

"Una gravel con cuadro de titanio, una buena transmisión monoplato o cambio Rohloff y dinamo de buje con sus luces y frenos de herradura"

(poquetacosa)

"Yo quisiera que la mía durará toda la vida. ¡Pero todavía más que las que me duren sean mis rodillas!"

(Ma Ry Mary)

"Difícil: he cambiado nueve veces en los últimos siete años, y la que más uso ahora tiene 35 años"

(Girociclo Laciana)



CICLOSFERIA VALENCIA

GRANDES HORIZONTES

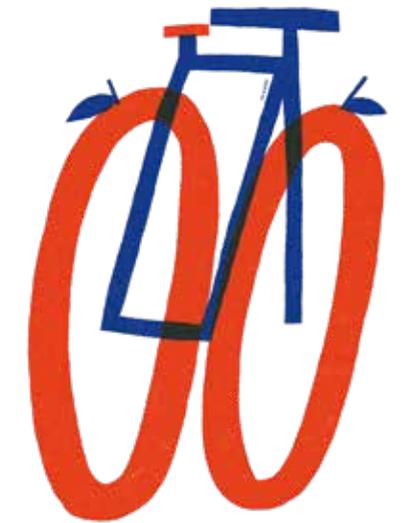
ILUSTRACIONES: MIGUEL MONKC



Más de 11.000 visitantes. Bicicletas únicas.

Destinos y proyectos repletos de ilusión. Y un público tan variado como fresco y sorprendente. En su tercera edición, Ciclosfera (Valencia, 17 al 19 de mayo) se consolidó como una oportunidad única para conocer y probar modelos y servicios excepcionales.

Pero, sobre todo, fue el escenario perfecto para comprender la universalidad del ciclismo y, por lo tanto, las enormes posibilidades que tiene la bicicleta para conquistar nuevos ámbitos.



CERCANA Y ÚTIL

Queremos que en Ciclosferia pase de (casi) todo. Que, además de descubrir y probar bicicletas o recibir información sobre destinos y servicios, los visitantes aprendan cosas que los lleven a amar todavía más el ciclismo. Buen ejemplo fueron los talleres de mecánica básica o imprescindibles para bikepacking, que registraron un lleno absoluto.



ARMA DE FUTURO

Hemos ido a muchas ferias ciclistas y en ninguna hemos visto tantos niños. Una inmensa cantera de ciclistas que confirmaron que la bicicleta es sinónimo de diversión, autonomía, salud. Bebés en bicicletas de carga. Niños rodando en el circuito de habilidades o en el de educación vial. ¡Una auténtica fiesta!



ENCUENTROS Y REENCUENTROS

Las ferias son para hacer negocios. Para conocer y probar productos. Ciclosferia es todo eso. Pero, también, un fin de semana en el que reencontrarnos con amigos. Donde vernos en persona tras tantas reuniones online. El escenario en el que, juntos, trabajar codo con codo. Un punto de encuentro y reencuentro pero también, claro, de sumar más compañeros para hacer este proyecto, esta industria, más grande y más especial.

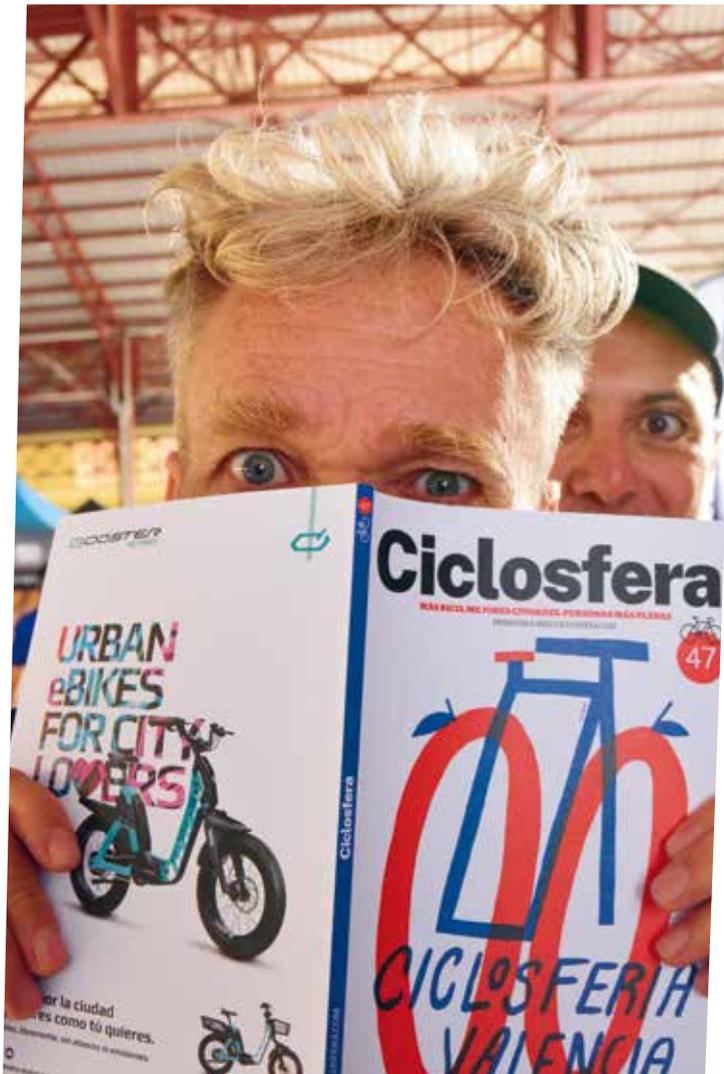


A PRUEBA Centenares de test en el mejor escenario posible: las calles de una gran ciudad. Ciclosfera permite probar bicicletas en un circuito, o junto a la playa, o recorriendo parques o, por supuesto, surcando carriles bici o en pleno asfalto y en mitad del tráfico. Tú eliges. O, quizá... ¿prefieres pedalear en el mar?



EN TUS MANOS

Desde hace doce años regalamos la revista que tienes ahora mismo en tus manos. En total hemos repartido más de 300.000 ejemplares. Mucha gente nos ha leído, nos lee y nos leerá. Una de las maravillas de Ciclosfera es poneros cara, ver cómo reaccionáis la primera vez que abris nuestra publicación o, a estas alturas, seguir recibiendo halagos por un trabajo muy exigente pero para el que hemos nacido. ¡Por muchas Ciclosferas más!



UN MES DE FOTOS Y BICIS

La bicicleta es fotogénica. Mejora, casi siempre, cualquier imagen. Pero ganar el Concurso Fotográfico que, cada año, organizan 30 Días en Bici y Ciclosfera es mucho más. Imagínate haciendo fotos, durante todo un mes, de tus paseos cotidianos pedaleando, y después conseguir un premio por ellas. ¿Suena bien, verdad?

JAIMENOVO

MEJOR FOTOGRAFÍA 'Tiempo muerto' (Javier V. Herrero)

“Hice la foto en el paseo del Muro de Gijón, en la Playa de San Lorenzo” nos cuenta el autor de esta alucinante imagen, capaz de captar la esencia de todas esas sensaciones únicas que nos regala el mar al atardecer. “Simplemente pasaba por ahí con mi Olympus y vi la escena”, asegura el premiado fotógrafo, que se mueve en bici por su ciudad sobre una GT híbrida y en una Kona Sutra para salidas más largas.



EN BICI AL TRABAJO 'Reflejos en la estación' (Víctor Saavedra)

Es una foto... ¿o un sueño? Algo de onírico, desde luego, tiene. El ciclista, como debe ser, no monta sobre su bici sino que camina con ella en un lugar como una estación de tren. La estación, acristalada, preciosa, es como una catedral o un museo. Y la bicicleta, sin duda, llevará fiel y feliz a su propietario a donde este le pida. Una instantánea, en resumen, que refleja las enormes posibilidades de la bici, su capacidad para hacer de cada desplazamiento algo único y, por supuesto, cómo hasta en el viaje al trabajo podemos encontrar belleza.



EN BICI POR LA CIUDAD 'Buscando la Luz' (Lydia Martín)

Nos vamos hasta Alemania. Más en concreto a Colonia, al Puente Hohenzollern. "Me levanté para ver amanecer", explica Lydia, "y me regaló esta imagen. El ciclista, simplemente, pasaba por allí, y sólo tuve que apuntarle con mi Canon", nos cuenta una ciclista cotidiana que usa su Megamo Tamariu para hacer la compra a diario.



CICLISMO EN LA NATURALEZA 'Ciclismo inclusivo' (José Pérez Hinojosa)

Vía Verde del Plazaola. Tres ciclistas. La pareja de la cooperativa Ciclobab y José, que asegura: "Me gusta por igual el montar en bici y la fotografía". Así que tiene el corazón dividido entre su Olympus y una GT Karakoram del 98. No es mal tándem ese, tampoco.



CICLISMO EN FAMILIA 'Por la playa' (Juan Vaquero)

Lo que ves es Costa Nova, una deliciosa playa de Portugal, más en concreto al sur de Oporto. Eso sí, desconocemos quiénes son los afortunados ciclistas. Lo que sí sabemos es que Juan captó un momento de belleza, sencillez, espontaneidad y vida. ¿Cómo? Con una Canon para hacer la foto y una MMR de montaña para llegar hasta allí.



VETERANOS EN BICI 'La Bicicleta del Vigilante' (Óscar Saavedra)

Óscar montaba en su Felt y, bajo el paraguas, estaba su mujer. "Es en el recinto de la Expo de Zaragoza. Nos pareció buena idea que se subiera al triciclo para hacer la foto, pero el guardia nos llamó la atención diciendo que era la bici del vigilante". Color. Tranquilidad. Y experiencia.

VUELA ALTO ZOPPI



“Hay dos cosas a tener en cuenta en la muerte de Zopi. La primera es que no vivió el final como una derrota: creyó que, gracias al tratamiento, había ganado dos años de vida que le permitieron lograr muchas cosas. Por eso no quería que las personas desistiesen de tratarse el cáncer, porque creía que siempre valía la pena luchar por la vida y ganar así tiempo. La otra cosa es cómo aplicó durante su tratamiento todo lo aprendido en el ciclismo, sobre todo en ruta. No pensar en la meta, sino concentrarse en cada metro siguiente. Aprender a sufrir. La disciplina necesaria para seguir un tratamiento tan complicado”.

MARÍA RIVERA / FOTO DE APERTURA: AARON BORRÁS

Hasta octubre de 2021, Zopi era sinónimo de reggae y ciclismo. Recitales y programas de radio. Energía, entusiasmo, actividad y “buena vibra”. Pero hace dos años y medio recibió el diagnóstico de leucemia mieloide aguda. Al día siguiente ya estaba buscando opciones de tratamiento y dispuesto a enfrentar la enfermedad. Nada lo inmovilizaba, buscaba de inmediato cómo enfrentar los problemas.

Estuvo hospitalizado un mes, y desde los ventanales de su cuarto se veía el volcán Ajusco. Era uno de sus lugares preferidos para entrenar, y volver ahí fue una de sus máximas motivaciones en esos primeros ciclos, particularmente difíciles, de quimioterapia.

Bicitlán

Gerardo Pimentel Fernández, Zopi, nació el 5 de septiembre de 1968 en Ciudad de México. Desde niño se interesó por la música, pero fue en la adolescencia cuando se encontró con el reggae, el género que lo marcaría. Se definía, antes que nada, como músico, y después como periodista radiofónico y ciclista.

Fue bajista y voz de la banda Los Rastrillos, pioneros del reggae en CDMX. La necesidad

de difundir el género en español, y en particular en mexicano, le acercaron a la radio: no había ninguna emisora que lo programara y como Zopi era muy de “si algo no existe hazlo tú”, presentó un programa piloto de reggae en Órbita, estación dedicada al rock del Instituto Mexicano de la Radio. Frente al micro se formó como locutor y periodista radiofónico.

Lo mismo pasó en 2011. Al ver el crecimiento del ciclismo urbano en la ciudad, y que no había espacios que hablaran sobre el tema, me propuso que desarrolláramos un proyecto de radio sobre ciclismo, y así surgió Bicitlán.

La Bici

¿Por qué un programa de ciclismo? Porque, desde niño, Zopi se movió en bicicleta. Siempre la vio como el medio de transporte que le permitió explorar su entorno en la niñez y la adolescencia, que le llevaba a la Escuela Nacional de Música (estudió la licenciatura en contrabajo) y que sería su medio de movilidad hasta el final de su vida.

En su adolescencia se acercó a las bicicletas BMX, que le apasionaron hasta que varias lesiones lo alejaron de la especialidad. En su

CON ZOPÍ

Este artículo tendría que haber sido algo muy distinto. Tenía hasta un titular, ‘Somos guerreros’, y Zopi y yo narraríamos juntos su batalla y victoria final frente al cáncer. Las noticias que me llegaban a través de las redes sociales, donde compartía su lucha, eran optimistas, y le escribí varios mensajes para difundir su triunfo. Era una hazaña. Algo inspirador. La historia de un héroe, un amigo.

Pero ese par de mensajes finales no fueron respondidos. Pensé que un recuperado Zopi habría vuelto a su actividad frenética. Que no tenía tiempo para atender a este español insistente e inconstante. Desde luego, lo que jamás pensé fue que nunca me contestaría.

Guardo la fecha, fotos y un gran recuerdo del único día que pasamos juntos, el 16 de octubre de 2019. Habíamos quedado en una esquina de Colonia Condesa y Zopi apareció como salido de una película cómica. Diluviaba, pero llegó con dos bicis, una sobre la que iba montando y otra, en paralelo, que manejaba con una sola mano y una habilidad endiablada. Me llevó a su programa de radio a través de un montón de hermosos barrios. Platicamos sobre “Ciclósfera”, como él la pronunciaba. Y pasamos toda la noche brindando por el presente y por el futuro.

Fue breve, pero con alguien como Zopi un día bastaba para dejar huella. En abril de 2020 estuvo conmigo en la primera edición online de Ciclosferia, en pleno confinamiento. En meses sucesivos seguimos intercambiando información, sueños, confidencias, planes que jamás se realizaron. Cuando llegó la enfermedad, me decía confiado que estaba “dando la batalla, hermano”, y nunca dudé que todo iba a salir bien. Si no lo conseguía él, no podía conseguirlo nadie.

No. Como escribe en este texto María, su mujer, Zopi no fue derrotado. No sólo ganó meses de vida: para mí, y para otros muchos, su nombre se ha transformado en un grito de guerra. En una palmada en la espalda, unas palabras de ánimo en los momentos difíciles. Semilla de esperanza y cambio. Vuela Alto.



juventud se apasionó por el ciclismo en ruta: todos los domingos, a las cinco de la mañana, salía de casa para sumarse a la rodada del Gato, una de las más importantes de la capital, o se iba solo o con un par de amigos a explorar las carreteras más próximas. Era alto y muy delgado; su complexión física le facilitaba escalar y le gustaba entrenar en las montañas cercanas.

A los dos nos apasionaba el ciclismo de ruta profesional, y seguíamos toda la temporada, desde las clásicas hasta las grandes vueltas, lo que significaba desvelarse para seguir las grandes competiciones de Europa.

El Milagro

Aplicó a su tratamiento mucho de lo que había aprendido en la ruta: no pensar en los kilómetros que faltaban porque era abrumador, sino concentrarse sólo en los siguientes metros hasta llegar a la meta. Afrontaba el tratamiento también una vez al día, con la misma disciplina con la que entrenaba.

Después de recibir el trasplante de médula ósea los médicos lo incentivaban para que montara en bicicleta estática, y luego rodillo, para mejorar su sistema inmune. Obviamente añoraba salir a la calle pero lo tenía prohibido, así que le agarró el gusto al rodillo y al final lo disfrutaba mucho. Los resultados de los análisis indicaban que el trasplante iba muy bien. Creíamos que en febrero de este año le iban a permitir regresar al trabajo presencial. Sin embargo, justo en febrero recayó y la leucemia arrasó con el trasplante.

Sabíamos que ya no habría remisión, pero siempre pensó que podía alargar su vida. Estaba convencido de que cada día era un milagro y que valía la pena luchar por ello. En una ocasión me tuvo horas mirando el atardecer por la ventana de su cuarto del hospital, mostrándome los cambios en las tonalidades del cielo. Ahí entendí que su lucha había valido la pena. Frente a mí estaba el milagro.

El Amor

Zopi decía que el ciclismo de ruta te acercaba

“Una vez me tuvo horas mirando el atardecer por la ventana de su cuarto del hospital. Ahí entendí que su lucha había valido la pena. Frente a mí estaba el milagro”

a la naturaleza, pero también te enseñaba a sufrir, a aguantar los momentos difíciles y a continuar pedaleando sin rendirte. Un escalador nunca pone pie a tierra ni se rinde, afirmaba, y así enfrentó el cáncer hasta el final. Días antes de su muerte, cuando la leucemia había acabado con su sistema inmune, contrajo neumonía, pero aun así estaba convencido de que vencerlas. “Creo en mis pulmones, puedo resistir”, me dijo una semana antes de su muerte. Siempre creyó que su condición física lo podía sacar adelante, y de alguna manera así fue. Logró vivir dos años y cinco meses después de un diagnóstico tan complicado como el que tenía.

Cuando sus pulmones cedieron dejó de saturar y necesitó mascarilla para poder respirar. Supo que había llegado el fin. Pidió los cuidados paliativos y se fue tranquilo el 8 de abril de 2024. A la entrada del hospital se empezaron a reunir amigos y compañeros músicos. Bajé a hablar con ellos y estaban compartiendo anécdotas, riendo, recordándolo con mucho afecto. Se fue rodeado de amor.

Al final, una de las cosas que más le preocupaban era que las personas que habían seguido su lucha contra el cáncer a través de las redes no se desanimaran. No quería que se dieran por vencidos, que dejaran de creer que podían vencer la enfermedad. “Yo no perdí”, me dijo, “yo gané dos años de vida gracias al tratamiento y a la lucha que dimos”.

Después llegaron las rodadas para recordarlo, los conciertos homenaje y demás. Yo no he podido ir a ninguno.



READERS LA GUERRERA

Aterrizo en España 'Luchar por la calle, Manual para una revolución urbana', donde Janette Sadik-Khan explica cómo hacer nuestras ciudades más humanas y ciclistas a partir de su propia experiencia en Nueva York.

SOLEDAD RUIZ/FOTO DE APERTURA: OLUG BENRO

A diferencia de la transformación o la decadencia, la revolución sí tiene muchas veces fecha y hora concretas. La Revolución Ciclista de Nueva York empezó el sábado 9 de agosto de 2008, cuando once kilómetros de calles, en concreto Centre Street, Lafayette Street, la Cuarta Avenida y Park Avenue, fueron cerradas al tráfico desde las siete de la mañana a la una de la tarde, y sucedería lo mismo los dos sábados siguientes.

Dos fueron los grandes responsables de esa medida: el alcalde de aquel entonces, Michael Bloomberg, y sobre todo la Comisaria de Transportes, Janette Sadik-Khan, que en ese momento apenas llevaba un año en el cargo. "Recuerdo que, la noche antes, estaba en la calle con mi equipo y mirábamos a nuestro alrededor, pensando... ¿Y si no aparece nadie? ¿Y si esto es un desastre?", contaba Sadik-Khan en una entrevista. "Pero no. Sentí un enorme alivio cuando vi a la gente caminando y montando en bicicleta. A los niños jugando. Y comprobando que los neoyorquinos sabían, exactamente, qué querían hacer con sus calles. Más de 300.000 personas se reunieron a jugar, a bailar y hasta instalaron canastas móviles para echar partidos de baloncesto".

Otra ciudad

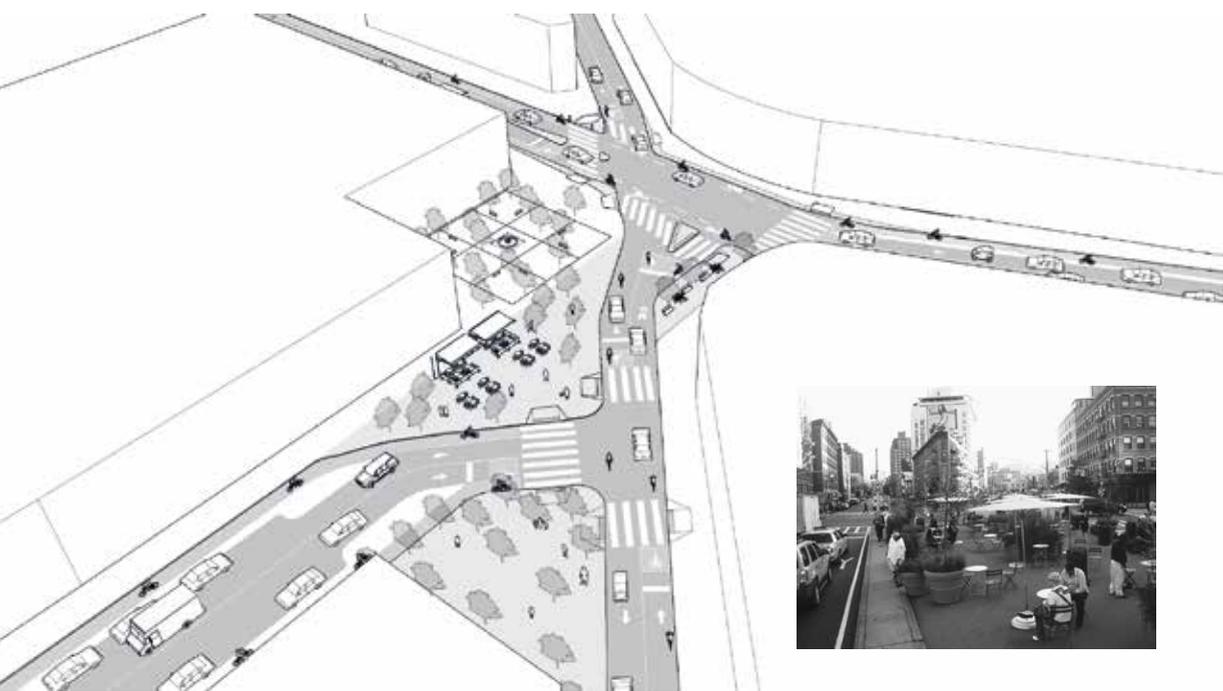
Janette Sadik-Khan nació en San Francisco el 28 de abril de 1961 y, durante seis años (2007-2013), fue Comisaria del Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York

(donde reside desde niña) y asesora en temas de transporte y urbanismo. Licenciada en Ciencias Políticas y doctora en Derecho, su mandato se caracterizó (y fue muy, muy polémico) por una firme apuesta por cambiar las calles y espacios públicos de la ciudad, en especial transformando espacio vial en carriles bici y plazas peatonales en lugares tan icónicos como Broadway, Times Square y Herald Square.

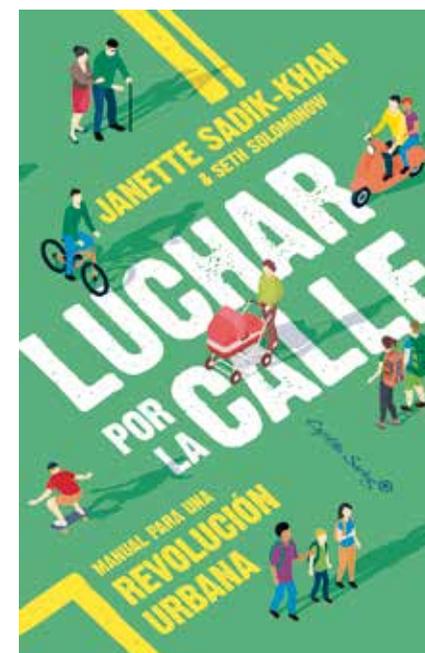
The New York Times la nombró "visionaria de la bicicleta". *Slate* como "una de las pensadoras más innovadoras y prácticas de nuestro tiempo". El urbanista y arquitecto Jan Gehl la define como "una superheroína para las ciudades y una inspiración de que las calles construidas a escala humana no son imposibles, sino que simplemente esperan a quienes se atrevan" y, para *Booklist*, su libro es "una guía para urbanistas e ingenieros de tráfico de todo el mundo, que motivará a los desencantados habitantes urbanos a instar a los políticos locales a hacer sus ciudades más habitables».

Lucha y cambio

Sí, un libro, porque la editorial Capitán Swing acaba de publicar en España *Luchar por la calle, Manual para una revolución urbana*, donde explica, entre otras muchas cosas, cómo consiguió construir casi 650 kilómetros de carriles bici, peatonalizar más de 60 plazas peatonales en Nueva York o poner en marcha Citi Bike, la mayor red de bicicletas compartidas de todo el país, en la Gran Manzana.



“Todos los barrios tienen excusas para alegar que es imposible, poco práctico o una locura cambiar el modo de usar las calles”, asegura en su libro Sadik-Khan. “La experiencia directa me enseñó que las razones para no actuar son infinitas. Pero la inacción es inexcusable: las autoridades y la población a la que sirven no pueden aceptar unas calles disfuncionales mientras las ciudades van creciendo. Tienen que luchar para cambiarlas”. En otras palabras, un libro que propone reinventar las calles no desde el idealismo, sino desde la práctica, que nos invita a contemplar la cotidianidad de formas reveladoras y que, por supuesto, aspira a inspirar a todos, autoridades, urbanistas o simplemente, ciudadanos, a hacer calles más seguras, más dinámicas y, en resumidas cuentas, más humanas y vivibles.





BIKE SONG

MARCOS VALLE BICICLETA

Nuestra revista de verano merecía una canción ciclista a la altura: 'Bicicleta' es ideal para pedalear bajo el sol, escuchar junto al mar, tararear con calor y recordar a Marcos Valle, un maestro de la música brasileña con una trayectoria impresionante pero menos conocido de lo que desde luego merece. Súbete y disfruta con nosotros.

ALEJANDRO LINGENTI

CMC (CUMBRE MUSICAL CICLISTA)

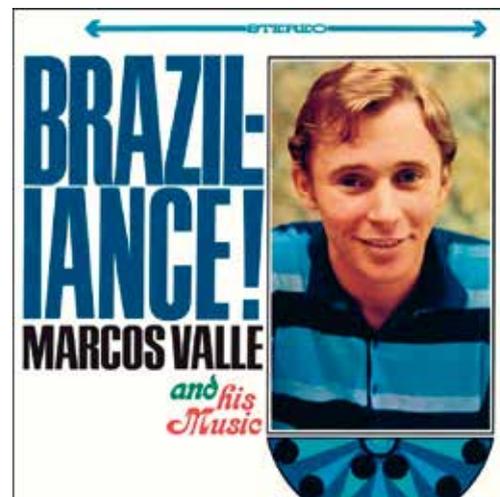
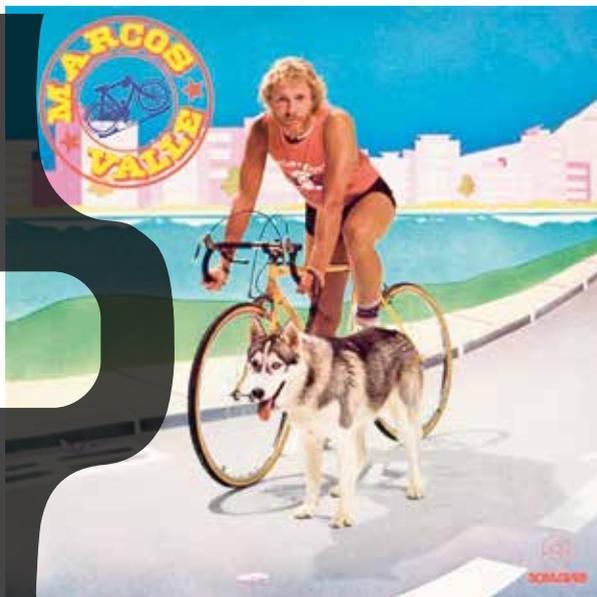
Escúchala. Estamos de acuerdo: hablamos de un tema muy, muy especial. Primero, porque es perfecto para después pedalear sin parar, dejándote llevar por su vitalidad, su energía, su forma de recargarte las pilas y darle rienda suelta a tu buen humor. Segundo, claro, porque la bici es su protagonista absoluta. Por todo lo que representa (sabido es: alegría, libertad, aire libre, sintonía) pero, aquí también, como símbolo de flirteo, coqueteo y seducción. Y ya por último por tratarse de un éxito-bisagra para su autor, Marcos Valle, que con ella inauguró un giro más pop a su música y supuso un acontecimiento, además de en su país de origen, Brasil, en mercados tan notables como Estados Unidos o Japón.

MESTIZAJE DE OTROS TIEMPOS

Cuando en 1984 Valle grabó *Bicicleta*, la MPB (Música Popular Brasileña) se había empapado de fusión, y la canción se entrega a ese mestizaje, a sonoridades que dominaron la escena y se proyectaron al mundo a través de la influencia de la industria estadounidense. Años en los que proliferan los radiocassetes portátiles y los *boomboxes*, que permitían oír música en todas partes con una calidad más que aceptable. En sintonía con ese nuevo contexto las grabaciones *high-fidelity* y el sonido cristalino pasaron a ser la norma, herederos de los discos de los setenta (con Fleetwood Mac como máximo exponente) y que calaría en Brasil a través de gigantes como Gilberto Gil, Caetano Veloso o el propio Marcos Valle.



**ESCÚ
CHALA
AQUÍ!**



“PEDALANDO COM VOCÊ EU VOU SEMPRE DEVAGAR PORQUE NÃO QUERO VER ESSE SONHO ACABAR DE BRINCADEIRA, SUBIR LADEIRA DEPOIS SOLTAR O FREIO E DESCER COMO UM COMETA NA”

GENIO INFRAVALORADO

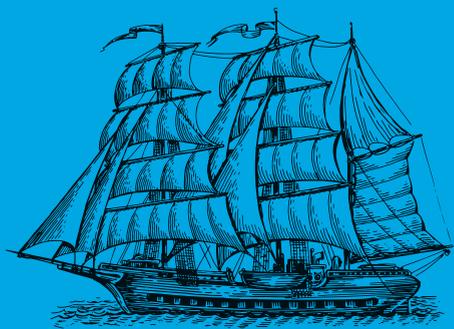
Nacido en 1943 en Río de Janeiro, donde todavía vive, Marcos Valle tiene una muy destacada carrera como cantante, compositor y productor. Como señaló con precisión el crítico estadounidense John Bush, “aunque su reputación nunca ha igualado a la de contemporáneos como Caetano Veloso, Milton Nascimento, Gilberto Gil o Tom Zé, Valle es indudablemente uno de los artistas más importantes y populares en la historia del pop brasileño”. El de este músico, que empezó a formarse de niño a través del exigente repertorio clásico, es un caso típico de subvaloración: aunque la prensa especializada local le prestó atención muy pronto, cuando con menos de veinte años fue proclamado “compositor del año” por su hermosa samba orquestada *Sonho da Maria*, no supo transformarse en producto *for export* y su repercusión se ciñó sobre todo al ámbito nacional.

VERSIONADO POR ABRIL

Y eso que Valle es también autor de *Samba de Verão*, para muchos un símbolo de la bossa nova tan bueno como, por ejemplo, la *Garota de Ipanema* de Vinicius de Moraes y Antonio Carlos Jobim. *Samba de Verão* (publicada en 1964 y con letra de Paulo Sérgio Valle, hermano del autor y autor también de la letra de *Bicicleta*) es una de las composiciones brasileñas más versionadas: fue regrabada por Astrud, Bebel Gilberto o Caetano Veloso, hay versiones instrumentales firmadas por pianistas de la talla de Duke Ellington y Oscar Peterson y hasta fue interpretada por, atención, Victoria Abril, que le daba un toque desenfadado en *Putcheros de Brasil*, uno de sus poco conocidos discos.

EL VIDEOCLIP

Como cualquier éxito de la época, *Bicicleta* también tiene su videoclip. Fue producido y (muy) difundido por la popular cadena televisiva TV Globo, circuló mucho por otros lugares del mundo y contribuyó a su popularidad en EE UU y Japón. El vídeo, que merece múltiples visionados, arranca en una señorial casona campestre donde todos los protagonistas, incluido el propio Marcos Valle, visten ropa de época y cabalgan sobre monturas clásicas en una especie de bucólica *Tweed Ride*, en la que bicicletas y monociclos, tandems, Penny-Farthings y otras máquinas recorren un jardín repleto de estatuas y fuentes. Súbitamente, volvemos a los años ochenta, y es ahí donde un Valle embutido en el prototípico look de la época (cinta en el pelo, collar y abundantes pulseras, camiseta de tirantes) lidera a ese mismo grupo, ahora con muchísima menos ropa, especialmente las chicas, en una carretera junto a la playa.



VERANO AZUL

No es sólo la historia del verano en el que siete chavales empezaban a pasar de la niñez a la adolescencia, o de la adolescencia a algo parecido a la madurez. Fue, sobre todo, el escrupuloso retrato de una sociedad en pleno cambio, una mirada a veces lacrimógena pero también atrevida y realista a todo un país. Para los españoles, 'Verano Azul' no es una serie, es algo parecido a un amigo de la infancia a quien queremos más allá de la razón. Con quien hemos crecido. Gracias a quien podemos reconocernos, recordarnos e, incluso, explicarnos a nosotros mismos.

RAFA VIDIELLA



HISTORIA DE LA TELEVISIÓN

Fue a las cuatro de la tarde del domingo 11 de octubre de 1981 cuando Televisión Española estrenó el primero de los 19 capítulos de *Verano Azul*, emitida hasta el 14 de febrero de 1982. Según informes internos "el arranque de la serie no tiene demasiado éxito, pero a medida que avanzan las semanas aumenta el índice de aceptación". Tanto que, en su tramo final, más de nueve millones de personas se sentaban a contemplar una serie después repuesta innumerables veces, y que según afirmaba en 1995 TVE "más del 91% de los españoles hemos visto alguna vez".

EL REY MERCERO

"El director de Televisión Española, Miguel Martín, me llamó para hacer una serie", explicaba su director y creador, Antonio Mercero (1936-2018). "Así que le propuse contar con humor y ternura las vacaciones de unos chavales en un pueblo del sur, algo que se acercara a la realidad española. La gente ya estaba cansada de series americanas o temas históricos ingleses, y necesitaba un programa dramáti-

co que conectara con nuestra problemática". No fue el único acierto de Mercero, también responsable de taquillazos cinematográficos como *La guerra de papá* o *Tobi*, medimétrajes de culto como *La Cabina* y otros éxitos televisivos como *Farmacia de guardia*.

SERIE UNIVERSAL

Aunque reflejara con gran precisión la España de entonces, *Verano Azul* también fue emitida en otros muchos lugares. En Argentina, México o buena parte de Hispanoamérica se convirtió en un éxito merecedor de varias repositiones. Lo sorprendente es que, además, espectadores de lugares tan dispares como Bulgaria, Francia, Argelia, Angola o la extinta Checoslovaquia también rieran y sufrieran con ella.

VERANO DE PAPEL

Un fenómeno así también ha merecido libros. *Tras las cámaras de Verano Azul*, escrito por Óscar Parra y publicado en 2016, recorre localizaciones y anécdotas del rodaje. *Verano Azul: Unas vacaciones en el corazón de la tran-*



sición, firmado por Mercedes Cebrián y también de 2016, ahonda en su importancia como espejo de la España de esa época ("no sólo fue el recuento de las aventuras de un grupo de jóvenes durante unas vacaciones en Nerja (...), sino también el reflejo de una España que, en ese momento, justo después del 23-F y antes de la victoria socialista en las elecciones de 1982, todavía se debatía entre la oscuridad del pasado y el futuro y la modernidad". Pero hay más: por un ejemplar usado de *Antes, durante y después de Verano Azul*, publicado por Rafael Villén Cruz en 2000, se piden 400 euros en Internet. "Verano Azul es un espejo limpio y sincero, de lo que somos y de lo que tenemos", concluye la obra.

MIRA CÓMO SE PEGA

No falla. No importa. Es igual que la hayas escuchado mil veces, que lleves cuatro décadas sin hacerlo o que sea la primera vez que entra por tus oídos: no lograrás sacarte el tema principal de *Verano Azul* de la cabeza. Fue compuesto por Carmelo Bernaola (1929-2002), uno de los compositores sinfónicos

más importantes de la historia de la música española. Hombre de fuerte carácter, es probable que alguna vez lamentara ser casi siempre recordado por este casi anecdótico, infantil, mágico e inolvidable himno, silbado y tarareado hasta el paroxismo.

PANDILLA CICLISTA

Desde el primer minuto del primer capítulo, *El Encuentro*, los siete muchachos protagonistas (Bea, Desi, Javi, Pancho, Quique, El Piraña y Tito) sonríen y montan en sus bicicletas, en una secuencia que se repetirá como presentación de cada episodio. Pero no será sólo ahí: por supuesto sin casco, como mucho con un gorro para protegerse del sol, los chicos descubrirán el mundo y la vida a lomos de sus BH y sus GAC. Es en ellas como Javi, Tito y El Piraña llegan por primera vez a La Dorada y conocen a Chanquete. Es en ellas como alcanzan casi siempre Cala Chica, la mítica playa que se convertirá en su refugio. La bici será, en resumen, el vehículo "oficial" de la serie, cimentando así en el inconsciente colectivo su imagen como sinónimo de libertad y niñez,



Por supuesto sin casco, como mucho con un gorro para protegerse del sol, los chicos descubrirán el mundo y la vida a lomos de sus BH y sus GAC

de descubrimiento, verano y, en definitiva, felicidad y amistad.

MUY PERSONALES

Pero es que, además de trasladarles, las bicicletas también dicen mucho de esos protagonistas. La de Javi, con una enorme bocina y bidón, es propia de un muchacho aventurero y extrovertido. La de Bea, coqueta como su dueña, está decorada con unas bonitas y multicolores cintas en el manillar. Las de Tito y El Piraña son pequeñas y muy resistentes: sus dueños las arrojan con despreocupación al suelo al llegar a sus destinos. La de la precavida y responsable Desi es la única con retrovisor, aunque también será sustituida cuando, en el capítulo *El Visitante*, su dueña reciba como regalo un ciclomotor de su casi siempre ausente padre. ¿Y la de Pancho? A medio camino entre el mundo infantil y el adulto Pancho, el único local del grupo, el único también obligado a trabajar, usa una heredada bici "de carreras", con un algo ortopédico remolque con el que reparte leche y alimentos del negocio de sus tíos (y en la que será atropellado).



RINGONES

UPCYCLE, BIKE CAFÉ

MILÁN

Es el lugar que todos los ciclistas de la ciudad conocen. Donde se cuecen proyectos en torno a la bici, se intercambia información sobre máquinas y se empiezan a preparar grandes viajes. Sobre sus grandes mesas de madera se toma café y prueba rica comida todos los días de la semana. Visitamos Upcycle Bike Café, el lugar que no te puedes perder si pedaleas en Milán.

ALICIA RENTERO

Milán no sólo es el punto de partida de la Milán-San Remo, la primera gran clásica de la temporada, uno de los cinco "monumentos del ciclismo", una carrera que desde 1907 ha sido escenario de todo tipo de gestas (Eddy Merckx, con siete victorias, es el gran dominador de la prueba).

Milán no es sólo el lugar donde nacieron marcas como Cinelli, Passoni, Da Rosa o Castelli. No es sólo el escenario en el que en 1909 empezó el primer Giro de Italia. Milán es, también, una ciudad que lucha por integrar el ciclismo urbano. Que durante la pandemia pareció apostar por empoderar a la bicicleta, anunciando la construcción de cientos de kilómetros de carril bici. Que, sin embargo, parece haberse quedado a medio camino.

Y Milán es, desde luego, la urbe que desde 2013 acoge Upcycle Bike Café, una cafetería, un restaurante, un bistró, que aspira a ser "la casa de los ciclistas locales". A "servir de inspiración para quienes no pedalean". Y en definitiva, a ser testigo y herramienta de "una visión y transformación urbanos".

En el barrio universitario

Barbara Bonori es uno de los miembros fundadores de Upcycle, un antiguo garaje de coches que en 2013 se transformó en el café ciclista de referencia en Milán. "Upcycle está en Città Studi", nos cuenta Barbara, "la ciudad de los estudiantes, una zona cerca del Politécnico y de la sede de muchas universidades. Un barrio residencial, muy bien conectado por transporte público, cerca del centro y con grandes parques a tiro de piedra... o de bici".



“Queríamos crear un lugar donde quienes pedalean se sientan en casa y quienes no lo hacen sientan curiosidad”

Si pequeñas y grandes ciudades del mundo tienen ya cafeterías, restaurantes o bares que difunden esa “filosofía ciclista”, Milán no podía ser una excepción. “Todos sus fundadores somos ciclistas urbanos o cicloturistas”, explica Bonori, “y nos encanta la bici. Por eso queríamos crear un lugar donde quienes pedalean se sientan como en casa, y donde aquellos que no lo hacen sientan curiosidad e inspiración. Según las horas, la clientela cambia. Por las mañanas hay gente teletrabajando, directivos y empresarios. Por las tardes, muchos vecinos del barrio. Y, durante todo el día, estudiantes”.

Bicicletas y eventos

“Beber, Comer, Montar” es uno de los mantras de este lugar. Y es verdad que en este bistró, en este bar de barrio donde refugiarse sin prisas, la bici es la protagonista. No

RHINCONES
UPCYCLE
BIKECAFÉ
MILÁN

“Upcycle es sobre todo un punto de encuentro, gracias a “por los menos dos eventos al mes”

sólo por las llantas que decoran las paredes, algunos maillots vintage o modelos de otra época. Es, también, porque desde 2023, celebrando el décimo aniversario del local, aquí también se venden bicicletas propias (llamadas Upcycle On-Off) fabricadas por la marca local Pelizzoli y orientadas a reciclar componentes y generar trabajo entre los jóvenes.

Pero Upcycle es, sobre todo, un punto de encuentro. Gracias a “por lo menos un par de eventos al mes”, dice Barbara, “que quieren reflejar los muchos mundos que rodean al ciclismo”. Charlas para organizar viajes. Compra y venta de memorabilia. O, por supuesto, el Upcycle Trail Weekend, cuya tercera edición se celebrará en noviembre y que consiste en tres rutas (de 70, 120 y 200 kilómetros) para recorrer las mejores sendas de gravel que rodean la ciudad.

¿Y Milán? “El ciclismo urbano sigue siendo difícil”, reconoce Bonori, “pero eso sólo significa que habrá que seguir trabajando duro. Eso sí: tenemos una joya, AbbracciaMI, un itinerario que abraza, literalmente, la ciudad. 70 kilómetros que permiten ver incluso sus lugares más escondidos y espectaculares”.



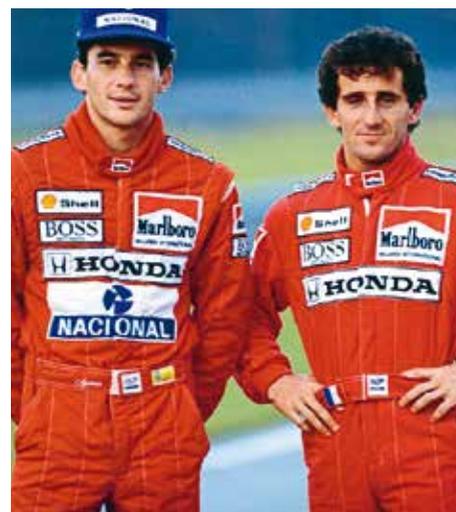
★
UNO DE LOS
NUESTROS

★ ★ UNI VERSO PROST

Durante muchos años, dominó la Fórmula Uno con puño de hierro. En apenas 13 temporadas fue cuatro veces campeón del mundo, otras cuatro subcampeón y se retiró, en 1993, en lo más alto. Desde entonces, Alain Prost ha seguido ligado al automovilismo de distintas formas, pero tiene una pasión menos conocida, el ciclismo, el escenario perfecto para relajarse y descubrir el mundo y, por otro lado, seguir satisfaciendo su implacable competitividad.

RAFA VIDIELLA / FOTOS: ALEJANDRO CUBINO





En persona, su mirada es tímida. Su voz, casi inaudible. Prost empieza todas sus respuestas con una encantadora sonrisa que llena su rostro de dulzura y arrugas

En persona, varias cosas llaman la atención de Alain Prost. La primera es, por supuesto, su apariencia física: con 69 años cumplidos y extremadamente delgado o, mejor dicho, fibroso, 'El Profesor' exhibe un aspecto que firmarían muchos veinteañeros. Tantos años practicando un deporte tan exigente como el automovilismo y un carácter inquieto han cincelado un cuerpo en el que, a simple vista, se reconocen infinitas horas de trabajo.

Pero, quizá, al conocer a Prost todavía es más llamativa su afabilidad. Durante mucho tiempo, cuando yo era pequeño, los aficionados al automovilismo reconocíamos en él a un piloto gélido, a un competidor implacable, lo que proyectaba una figura controladora, casi maquiavélica. Frente a la sonrisa y el *sex appeal* de Senna, o la ternura del deformado y superviviente Lauda, Prost venía a ser una especie de villano perfecto, un depredador de colmillo retorcido siempre dispuesto a hincárselo en la yugular al mínimo despiste de sus rivales.

Sin embargo, en persona, Prost transmite algo muy diferente. Su mirada es tímida. Su voz, de tan baja, casi inaudible. Y, lejos de los monosílabos o respuestas evasivas que podrían esperarse de un súper campeón de vuelta de todo, el francés abre todas sus contestaciones con una encantadora sonrisa, que llena su rostro de arrugas y dulzura. No: en una conversación, Prost es cualquier cosa menos un encarnizado rival, ¡pero estoy convencido de que sobre una bicicleta, al igual que le pasaba en un monoplaza, 'El Profesor' no debe tener piedad con sus enemigos!

Adosruedas

"Empecé a montar en serio durante mi año sabático de la competición, en 1992, y no he parado desde entonces", explica Prost en un



«El ciclismo combina dos bellezas: la del deporte, por la competición en sí misma y la de las máquinas, que son maravillosas»

bucólico paisaje en Lleida, Cataluña, donde al día siguiente participará en la Ranxo Gravel, una carrera ciclista donde recorrerá más de 160 kilómetros y, como lamenta, se ve obligado a competir en categoría senior, y no frente a los jóvenes rivales a los que le gustaría derrotar. “En esa época tenía muchos dolores físicos, sobre todo en la rodilla, y la bici apagaba esos dolores. He tenido épocas de montar más y de montar menos, casi siempre dependiendo de temas físicos o de calendario, y a la vez que practicaba otros deportes, pero, ahora mismo, tengo tres bicis, todas Trek: una de gravel, otra gravel algo más de carretera y una Madone para el asfalto. ¿Lo que más me gusta? El gravel, porque tiene un componente de aventura, de explorar, que me lleva a descubrir alucinantes pueblos y paisajes en la Provenza, que es donde más kilómetros hago con ella. El gravel también me gusta por otro motivo: los neumáticos, la suspensión... ¡puedes hacerle muchos ajustes a la bici, y eso me recuerda un poco a la Fórmula Uno!”

pero con una pequeña sonrisa parece querer proteger en la intimidad ese inolvidable momento y salta a su adultez, a ese momento de “enganche” definitivo a la bici. “Me lo aconsejó mi osteópata para mis dolores de rodilla, y la primera vez que salí a rodar, con un grupo de amigos expertos, estaba en muy buen estado físico pero me sentí perdido, y eso me obligó a superarme por mi mentalidad ganadora. Después, me recuerdo comprando una bici muy especial: fue una Trek, en Biarritz, y la elegí porque era preciosa. Para mí, el ciclismo combina dos bellezas: la del deporte, la competición en sí, que es muy hermosa, y la de las propias máquinas, que son maravillosas”.

La pasión de Prost por la bici no es excepcional: en Francia el ciclismo ha crecido enormemente en estas décadas y, sobre todo, se ha transformado en un objeto cotidiano en vez de en una simple herramienta deportiva. “Es una evolución natural”, explica Prost. “Todo empuja a movernos de una forma más sana, aunque es cierto que la infraestructura en ciertas ciudades no acompaña ese cambio, y pone en peligro al ciclista. Hay muchas carreteras, incluso calles, donde circular en bici sigue siendo peligroso, y eso es lo que hace que me guste tanto el gravel. Es una pena, pero me sigue pareciendo peligroso pedalear por determinadas carreteras o, incluso, ciudades, y hay algo más: además de infraestructura hace falta respeto. De los automovilistas hacia los ciclistas, pero también de los ciclistas hacia el resto, y no dejando sus máquinas tiradas por la calle o no respetando las normas de circulación”.

Un refugio físico y, probablemente, mental: eso parece ser la bici para Prost. “Empecé jugando al fútbol con ocho años”, recuerda, “y siempre he tenido necesidad de hacer mucho deporte. Ahora por suerte tengo menos viajes de negocios, y aprovecho ese tiempo libre para salir a pedalear cuatro o cinco veces a la semana, aunque si pudiera hacerlo aún más sin duda lo haría. El ciclismo es, ahora mismo, mi deporte favorito: necesito pedalear para respirar aire fresco, para despejarme y pensar, y cuanto más puedo hacerlo, mejor”.

La Bici es Bella

Nacido en Lorette (Loira) en 1955, le pregunto a Prost por quién le enseñó a montar en bicicleta y cuál es su primer recuerdo al respecto,

Mundo Ciclista

Concentración y deleite se funden en la cara de Prost en cuanto se sube a una bicicleta. “Es un enorme placer”, reconoce, “y lo es de dos formas muy distintas. Me gusta pedalear muy tranquilo, incluso a veces con mi perro o escuchando música, pero también, a veces, necesito competir. Entrenar y competir. Debe ser por mi pasado, pero es algo que me hace falta”. Y, cuando toca perderse y recorrer el paraíso en bici... ¿Dónde ir? “Francia es el país más bonito del mundo para montar en bicicleta”, asegura. “Y lo es por su variedad: no paro de descubrir nuevos lugares, nuevas regiones, y la diversidad es fascinante. Yo vivo en dos zonas, y en las dos me encanta pedalear: la Provenza, muy soleada y agradable, y los Alpes, que son fascinantes. Y también aprovecho el ciclismo como deporte, para competir y recorrer el mundo, y seguir descubriendo lugares increíbles en el extranjero”.





CASA

HO

MARAVILLAS

(BUENOS AIRES, ARGENTINA)

Podrían haber sido unos anónimos e inhumanos cientos de metros más de asfalto y autopista pero el destino, la suerte y la creatividad hicieron posible el milagro. Así es Casa HO, una deliciosa y muy ciclista propuesta arquitectónica en uno de los barrios más 'cool' de Buenos Aires.

RAFA VIDIELLA / FOTOS: JAVIER AGUSTÍN ROJAS

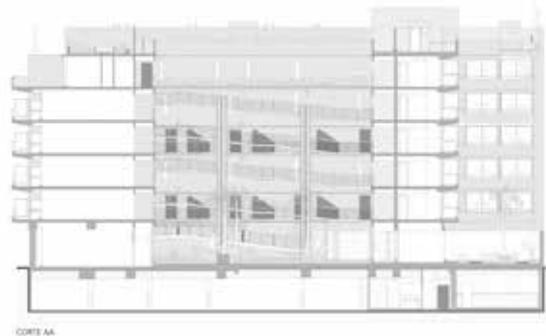
CASA HO MARMILLAS

llaman a la zona "el Do-Ho Porteño", lo que deja clara su gentrificación y, para los más entendidos, su situación geográfica, ya que se refiere al corredor formado por las calles Donado y Holmberg. Hablamos de una zona de moda al noroeste de Buenos Aires, cerca de Villa Urquiza, Belgrano o, en concreto, Coghlan, un arbolado y tranquilo barrio con aire inglés que evidencia la enorme variedad de paisajes y ambientes de los que puede presumir la ciudad.

Un espacio, el llamado corredor Donado-Holmberg, más vivo que nunca gracias a un milagro: lo que ahora son calles llenas de vida, animados restaurantes y bonitos edificios estuvo a punto de ser una autopista. Osvaldo Cacciatore, el militar que gobernó Buenos Aires durante gran parte de la última dictadura, quería construir allí la que se llamaría Autopista 3, un mastodóntico proyecto por el que se expropiaron casi mil viviendas y que, aunque paralizado con el fin del régimen militar, dejó fracturada la zona, con cientos de casas abandonadas que pronto serían ocupadas.

Innovación y contexto

Pero, con el paso de los años, edificios más modernos (con amplias terrazas, rodeados por anchas aceras y mucho acero y cristal) repoblaron el barrio. Y es ahí, en una de las esquinas de ese corredor Donado-Holmberg, donde en 2018 se construyó Casa HO. Según sus creadores, los arquitectos del estudio Grupo Uno en Uno, "un edificio de apartamentos que toma lo más destacado del barrio, realiza su identidad y acomoda con elegancia su propuesta innovadora, radical, pero sensible al contexto".

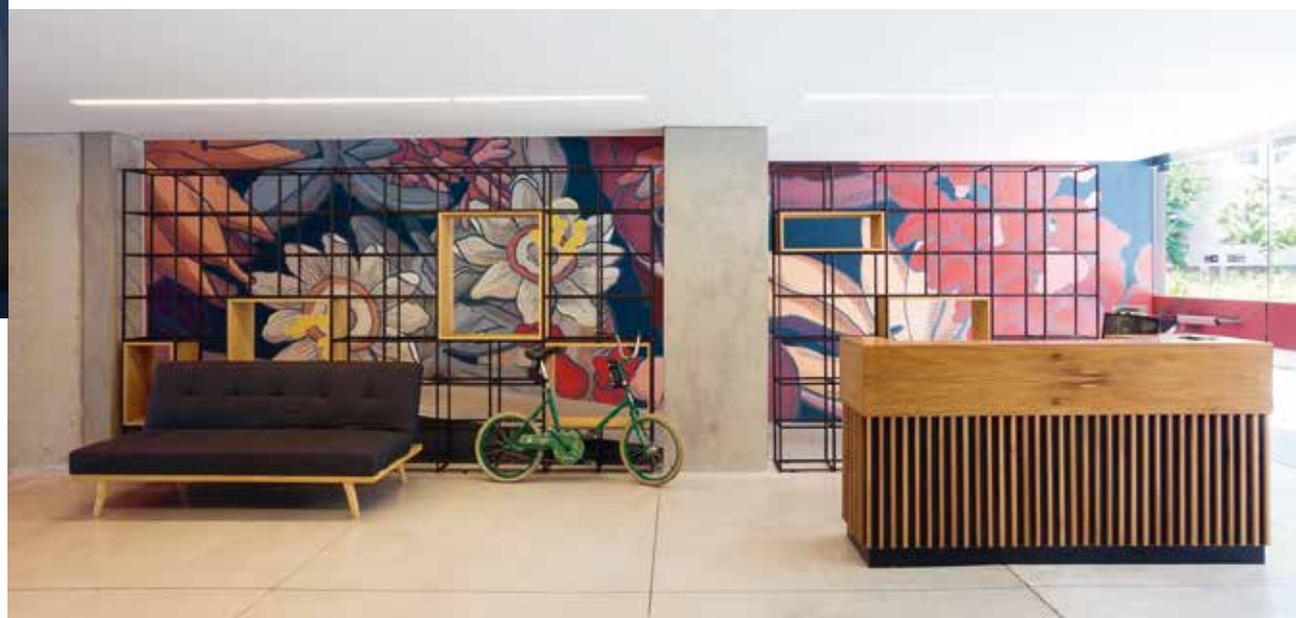
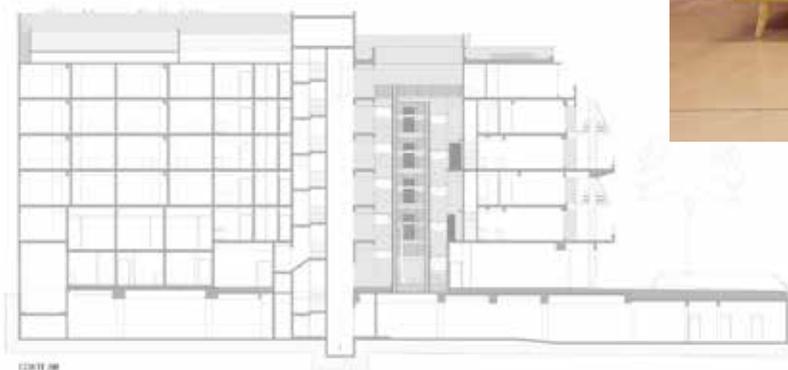


En la planta baja del edificio, que ocupa unos 12.000 metros cuadrados, encontramos un espacio comercial en el que durante un tiempo hubo una cafetería, Zsolt. Mientras, en los pisos superiores, hay según Grupo Uno en Uno “una mezcla de tipologías que van desde apartamentos tipo estudio hasta algunas unidades de cuatro y cinco ambientes, con sus propias terrazas equipadas con césped natural, parrilla y hasta una pequeña piscina”.

Apuesta por el ciclismo

No es eso lo que nos llama la atención, sino la rampa para bicicletas que recorre todo el patio central de la construcción, desde la planta baja (nace en el hall de entrada, junto a un mural del reconocido artista gráfico Francisco Pastel) hasta el quinto piso, y que permite recorrerlo por completo y hasta aparcar tu bicicleta en una serie de estacionamientos estratégicamente ubicados en cada piso (con atención, ¡espacio para cuarenta bicicletas por piso!).

Como explican los arquitectos, “la rampa genera en el patio del edificio un paisaje cuyo exotismo adquiere valor por sí mismo, y consolida una propuesta bike friendly que nace de nuestra apuesta concreta y radical sobre el uso de la bicicleta como transporte urbano”. Curiosa broma del destino: lo que podría haber sido un mar de ardiente asfalto salpicado de coches es, ahora, un edificio que resulta en sí mismo un homenaje al ciclismo. Un bloque que, además, va de la mano de la bici desde el primer día: cuando en 2015 se empezaron a vender sus pisos, los responsables pusieron en marcha una curiosa promoción: regalaban una preciosa bicicleta (muy parecida a la Aurorita, todo un emblema de la industria ciclista local) hecha en colaboración con la marca porteña Monochrome Bikes.





DÍAS DORADOS

FRANK PA

TT ER SON

Con sus paisajes, retratos y escenas de los siglos XIX y XX, el inglés Frank Patterson no es sólo uno de los ilustradores más importantes de la historia del ciclismo: fue, también, testigo y cronista de una Gran Bretaña idílica. Un genial notario de la sencillez y grandeza de la bici, esa máquina mágica capaz de llevarnos entonces, ahora y siempre a paraísos por desgracia cada vez más perdidos.

MAX BORAITA

Se puede pedalear de muchos modos. Entre ellos, dibujando. Buen ejemplo fue Frank Patterson (1871-1952), quien entre 1890 y 1950 retrató la llamada 'Edad de Oro' del ciclismo a través de unas 26.000 ilustraciones, publicadas en revistas como *Cycling* o *The CTC Gazette*, su libro *The Patterson Book* (1948) o varias publicaciones que han recopilado su obra.

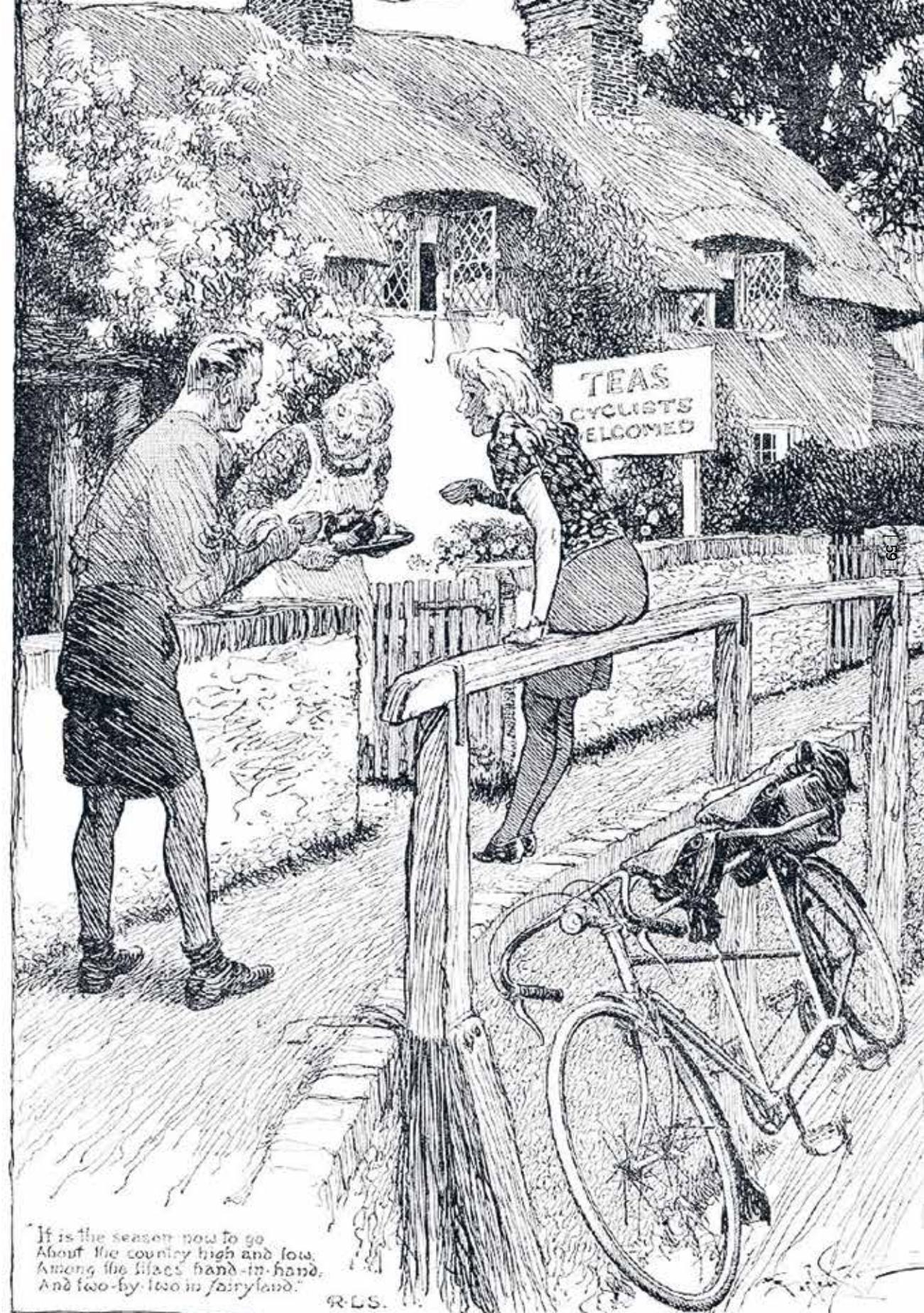
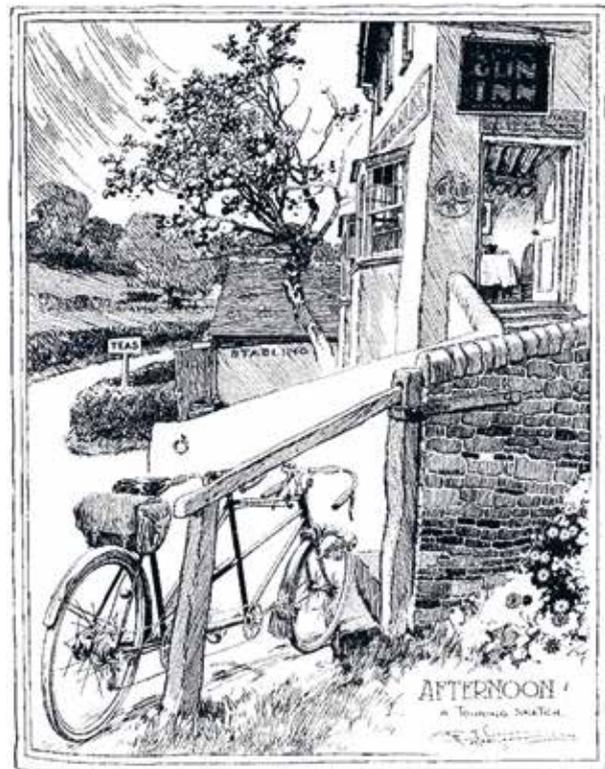
Cuando el joven Patterson emigró a Londres desde su Portsmouth natal, en 1890, ya sabía pedalear. Se dice que había aprendido con el biciclo de un amigo, y que su hermano mayor tenía otro, uno de esos deliciosos penny farthing Ordinary. Pero fue en la capital inglesa donde tuvo su primera montura y, de inmediato, empezó a salir con ella para recorrer la campiña, inmortalizando deliciosas escenas

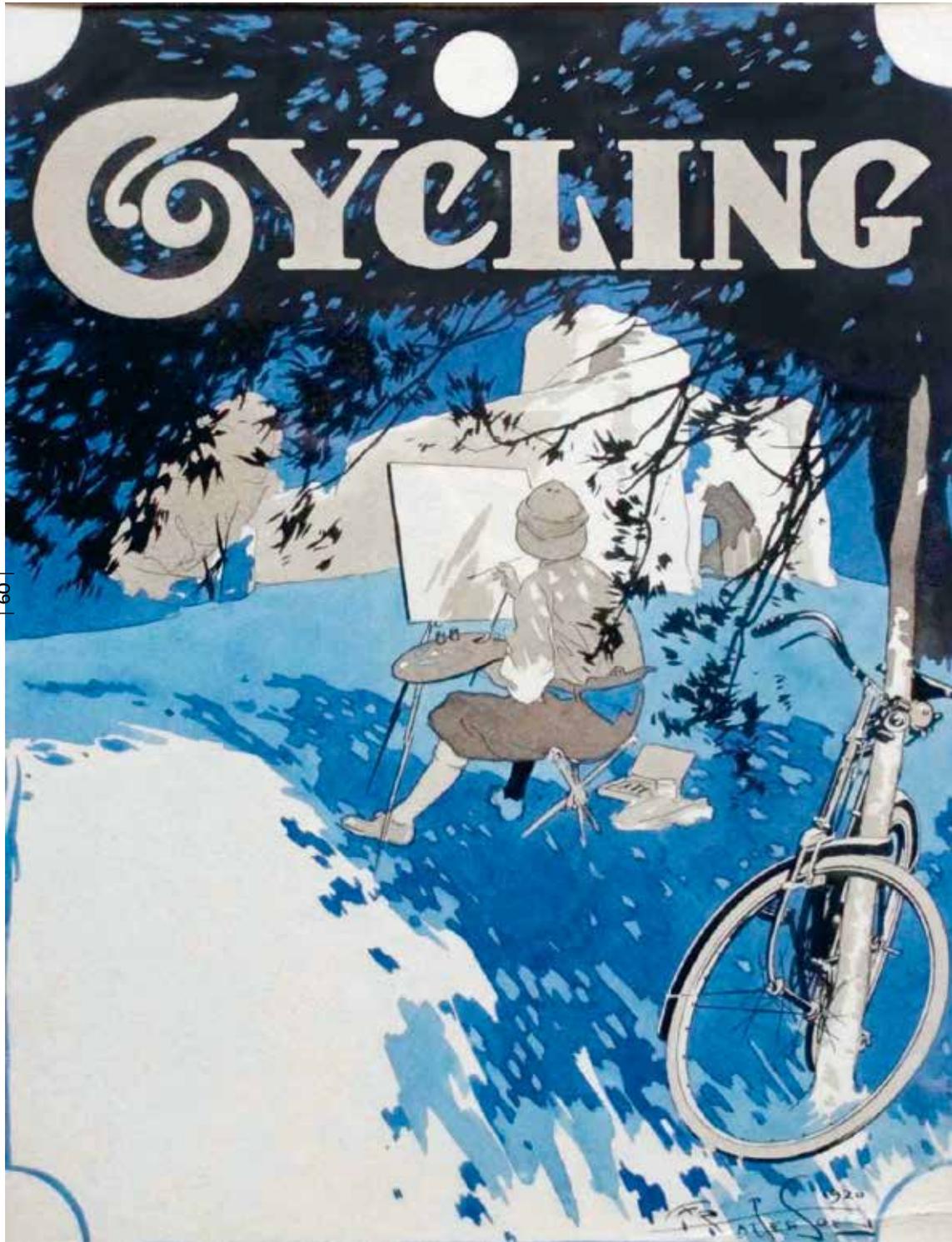


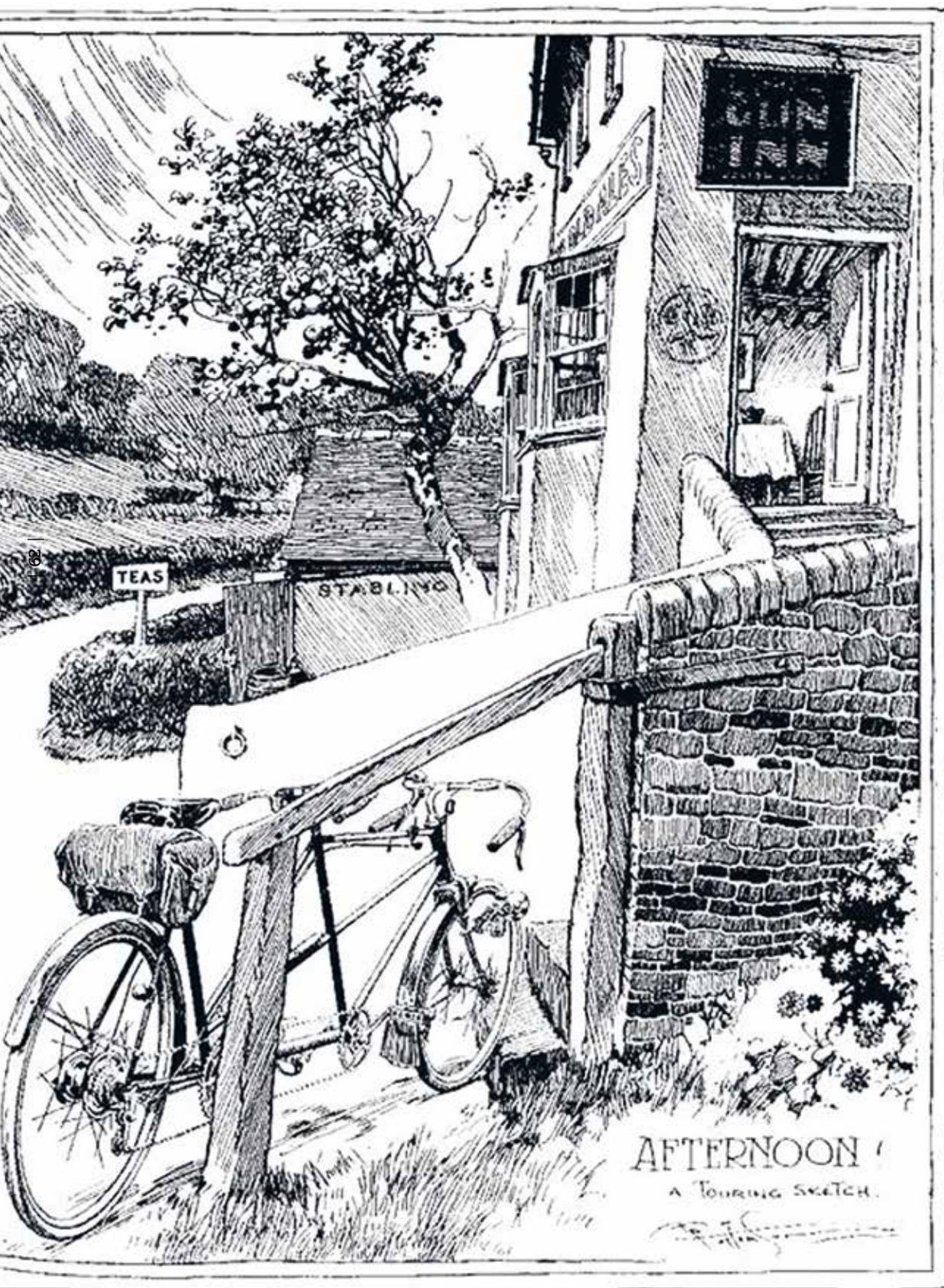
donde nunca olvidó retratar a su compañera, a la gran responsable de haberle llevado hasta allí. Su inseparable bicicleta.

Pronto, en 1893, ya estaba publicando su obra en *Cycling Weekly*, revista con la que colaboraría hasta su muerte, al igual que con *The CTC Gazette*, publicación para los miembros del Cyclists' Touring Club. A los 38 años, una lesión de rodilla le impidió volver a pedalear, pero eso no detuvo su idilio con la bicicleta y el campo y, desde entonces, siguió dibujándolos a partir de fotografías y postales enviadas por amigos o aficionados.

En 1944 recibió el Bidlake Memorial Prize, galardón que reconocía a quienes, a través de la bicicleta, intentaban mejorar el mundo: en su caso fue por esas evocadoras escenas que llegaban en revistas al frente británico en



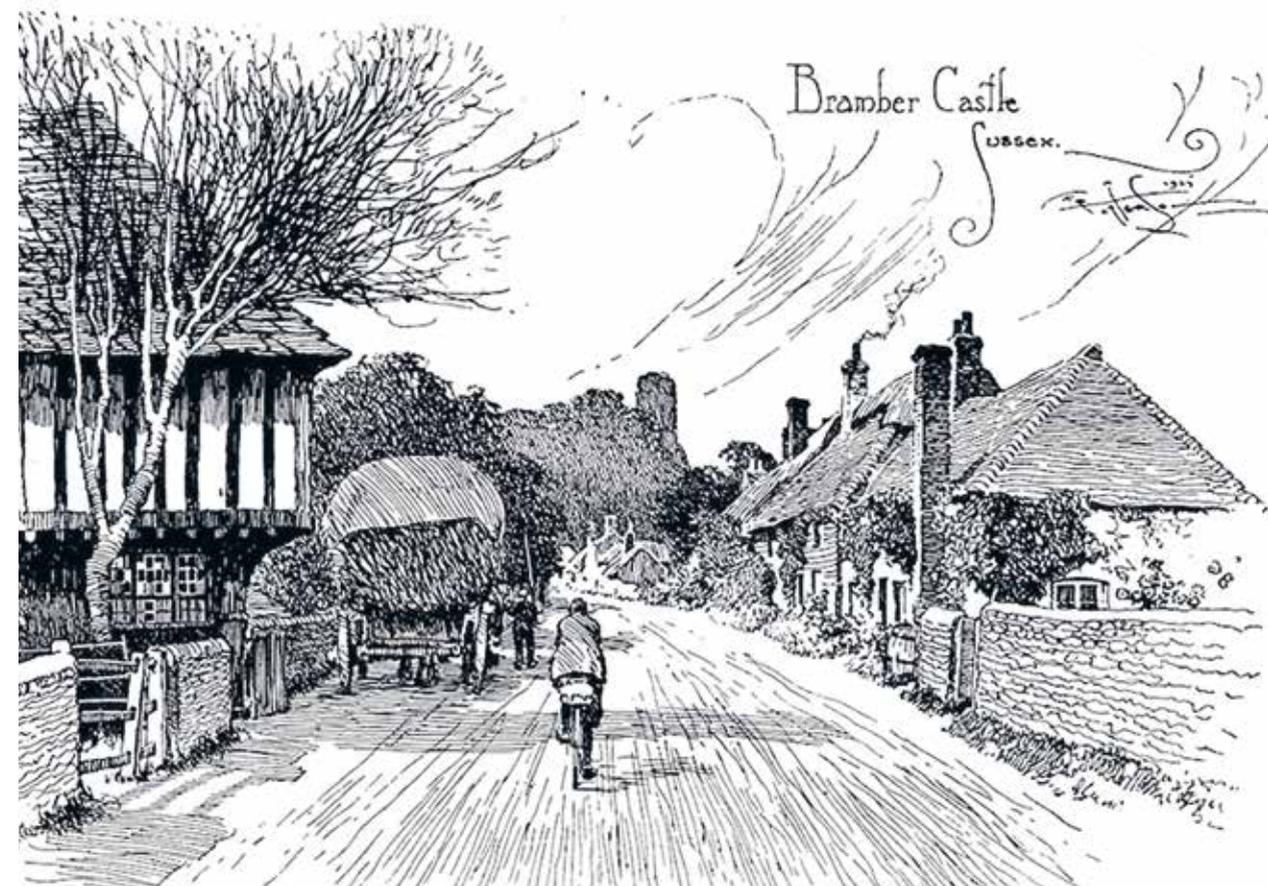


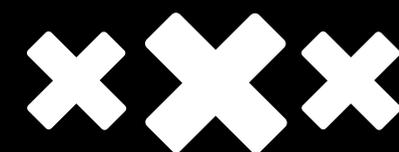


**A los 38 años,
una grave
lesión de
rodilla le
impidió volver
a pedalear, pero
eso no detuvo
su idilio con la
bicicleta y el
campo**

la Segunda Guerra Mundial, manteniendo la moral de unos soldados que fantaseaban con volver sanos y salvos a casa para pedalear por esos deliciosos parajes. Toda Inglaterra, además de buena parte de Irlanda, Escocia, Gales o rincones de Francia, fueron dibujados en sus cuadernos. Horizontes eternos. Carreteras estrechas. Bosques, ríos, indómitos ciclistas resistiendo a la lluvia y el viento o relajados cicloviajeros tomando té y pastas frente a una idílica casa. Mirando desafiantes al frente. O girando el cuello para, orgullosos, contemplar las millas recorridas, los paisajes conquistados.

El 14 de septiembre de 1974 el Cyclists' Touring Club descubrió una placa en su sede en Guilford, una encantadora ciudad al suroeste de Londres. "Dedicada a la memoria de Frank Patterson (1871-1952) de Pear Tree Farm, Billingshurst", recuerda. "Quien, durante más de cincuenta años, retrató el espíritu del ciclismo de una manera inigualable por ningún otro".





La diversidad está presente en cada rincón de Ámsterdam. Diversas nacionalidades, razas, filosofías ante la vida y también formas de moverse, una variedad que se refleja en la sorprendente cantidad de vehículos “distintos” con los que puedes cruzarte en un carril bici.

ANA CASTÁN

**ESTO SÍ ES
ÁMS
TER
DAM**



AMSTERDAMIZE



GREG RAMIREZ



LENNEKE VEERBEEK

Escucho casi a diario el tintineo de las bicis que vienen detrás de mí a mayor velocidad, avisándome de que quieren adelantarme. Pero nunca olvidaré la primera vez que escuché, pese a ir por un carril bici, el ruido de un motor de combustión más propio de mi niñez que del siglo XXI. Se trataba de un Canta, y no pudieron ponerle un nombre mejor: en la era del silencio eléctrico, estos microcoches dan la nota.

Con una longitud de aproximadamente 2,3 metros, los Canta son, quizá, los coches más pequeños del mundo. En realidad, son vehículos adaptados para personas con movilidad reducida y para los que no hace falta carnet, una especie de coche cortado por la mitad (la parte trasera se trunca totalmente en vertical) con dos plazas, un pequeño maletero, motor Honda de 160 o 200 centímetros cúbicos y la gran ventaja de poder moverse con libertad por la ciudad, carriles bici y aceras incluidos (es más, en éstas también pueden aparcarse). Cuestan entre 17.000 y 28.000 euros, pero el gobierno facilita su financiación.

La trampa de los minicoches

Los Canta (fabricados desde 1995 en los Países Bajos por la empresa Waaijbergen) abrieron un resquicio legal por el que, en 2016, se coló otro tipo de microcoches, los Biró. Un artificio que caló entre las clases acomodadas, muchas veces dispuestas a pagar unos 15.000 euros por uno de ellos para así evitar mojarse en una bici. El resultado fue que llenaron las aceras de los barrios caros y circulaban por toda la infraestructura ciclista.

DWIGHT, DE PROFESIÓN PASEAPERROS (CICLISTA)

Me he llegado a encontrar loros sobre manillares, gatos en cestas, caniches en mochila y, por supuesto, perros más grandes acompañando a su dueño mientras este pedalea. Pero es Dwight quien se ha convertido en todo un icono: hablamos de un joven (por cierto, gran admirador del famoso César Millán, el 'encantador de perros') a quien te puedes cruzar a diario en el parque Vondelpark, con su bicicleta de carga y hasta diez perros de todos los tamaños, que le acompañan hasta ahí felices en la bici o corriendo junto a ella!

Tal fue su éxito, y los problemas de seguridad generados, que en 2019 el gobierno resolvió el entuerto legal catalogándolos como coches. Eso implicó la obligatoriedad de matricularlos, asegurarlos y pagar más impuestos, restringió sus zonas de aparcamiento y, por supuesto, los sacó de aceras y carriles bici.

Scootmobiel: hasta en Benidorm

Los scootmobiel, sillas de ruedas motorizadas tremendamente populares entre los ancianos, son muy frecuentes aquí. Con tres o cuatro ruedas, motor eléctrico, retrovisores y una imprescindible cesta, pueden circular por aceras, carriles bici y casi cualquier rincón de la ciudad. Su popularidad ha trascendido fronteras: lo demuestra el hecho de que, por ejemplo, lugares como Benidorm se hayan llenado de empresas holandesas que los alquilan para los turistas. Los hay para todos los gustos (algunos, como el Scoozy, tienen un aspecto llamativo y futurista), pueden alcanzar hasta autonomías que rozan los 300 kilómetros y los hay con dos asientos.



SCREENPUNK

¿DÓNDE ESTÁN LOS PATINETES?

No verás muchos: son considerados vehículos a motor y deben cumplir requisitos muy estrictos. Por seguridad, sólo cuatro modelos han sido aprobados por la Dirección Nacional de Tráfico holandesa.

LAS MOTOS TAMBIÉN

Las motocicletas, tanto eléctricas como con motor de combustión, también pueden circular por el carril bici. Eso sí, deben estar identificadas con una matrícula azul o amarilla y no rebasar los 45 km/h. Antes, incluso, podían usarse sin casco, pero desde 2023 es obligatorio.

EL PROBLEMA DE LAS FAT BIKES

Se aprovechan de un vacío legal que las considera e-bikes, a pesar de los 70 km/h de velocidad que algunas manipuladas alcanzan de forma ilegal. Conducidas muchas veces por menores sin casco y a velocidades de vértigo, las autoridades imponen multas a aquellas que estén "trucadas", pero se debate en el parlamento holandés si establecer una edad mínima para conducir las.

Velomóvil, rara avis

Son escasos, pero llamativos: el velomóvil, un afilado híbrido entre bicicleta, triciclo y hombre-bala que se mueve a pedales, es usado para los desplazamientos cotidianos. En *Ciclosfera* hemos hablado de ellos (léase, por ejemplo, un reportaje sobre Spezi, la feria de bicicletas "extrañas", que publicamos en el número 44), y hay unos mil en todo el país. "Recorro cada día 90 kilómetros en uno para ir y volver de Houten a Gouda", nos cuenta un buen amigo, Kevin O'Garro, "y además de evitar atascos y estrés me resulta muy divertido".

Estos viajes en velomóvil son posibles, claro, gracias a los carriles bici que unen poblaciones por todo el país. Un velomóvil ofrece varias ventajas: viajas más resguardado de las inclemencias del tiempo, más rápido que en una bici (son muy aerodinámicos y ligeros) y están sometidos a la legislación ciclista, por lo que no necesitan ni matrícula ni seguros.

El descapotable soñado

Los que siempre logran arrancarme una sonrisa son los pequeños "autobuses escolares" que de vez en cuando me cruzo. Hasta una docena de niños, alborotados, felices y con la melena al viento, son transportados en ellos por un paciente y también divertido adulto. Muchísimas empresas de cuidados infantiles usan estos vehículos, la forma más ágil y barata para recoger a los niños de la escuela y llevarlos a su actividad extraescolar. Así es: en vez de coches, estos son los aparatos que cada vez con mayor frecuencia encontramos a la salida "del cole".



CICLISTAS DE AQUÍ

Es actor (participó en ‘El jugador de ajedrez’ o ‘Mientras dure la guerra’), director de marketing y, como buen holandés, un fanático de la bici. Tanto, ¡que asegura “haber nacido ya sobre una de ellas”!

ANA CASTÁN

MAARTEN DANNENBERG

¿Quién te enseñó a montar en bicicleta?

Creo que, siendo holandés, ¡nací sobre una! Ya en serio, mi padre me enseñó con tres años y, por lo visto, ya entonces me gustaba ir muy rápido. Desde los cuatro años fui al colegio pedaleando, yendo de un pueblo a otro en un barquito sobre un canal. ¡Toda una aventura!

¿En qué trabajas?

Soy el director de marketing de una empresa en Ámsterdam, y también soy actor. La gente imagina que un rodaje dura semanas y semanas pero, salvo que seas Javier Bardem, lo cierto es que son más bien días sueltos, por lo que puedo compaginarlo.

¿Qué bicicleta tienes?

Una de una empresa por suscripción, Swapfiets, porque no quería preocuparme por los robos o el mantenimiento. Cuando vivía en Utrecht me robaron en solo un año tres bicis, y eso cansa.

¿Por qué, en el cine, casi todos los personajes triunfadores se mueven en coche o moto en lugar de en bici?

¡Me encanta esa pregunta! Es verdad que, cuando se ve a alguien en bici (se me viene a la mente *Vicky Cristina Barcelona*),

casi siempre es de vacaciones, como una escapada, y no tanto porque sea su modo de transporte habitual salvo que sea un mensajero. Quizá, por esa asociación entre bicicleta y vacaciones o trabajos no demasiado cool.

¿Podrían el cine y la televisión ayudar a incluir la bicicleta en el imaginario común?

Depende de la narrativa que le des a cada cosa, y cómo la gente lo reciba. Habría que ver también cómo encajarlo en la historia: el interior de un coche es un lugar más aislado, lo que facilita la narrativa o los diálogos.

¿Por qué usas la bici aquí? ¿Lo haces también cuando viajas?

Me da una sensación de libertad, de independencia, y la ciudad está muy preparada para hacerlo, tanto por su infraestructura como por la educación vial. Cuando vivía en Niza también lo hacía (tienen un carril genial junto al mar), pero no me atrevería en Madrid o Londres. Me gusta cómo la están integrando en Berlín, París o Barcelona pero, en general, no suelo subirme a una bici cuando salgo de Holanda.

CICLOSFERA

MUNDO BICI

Tecnología,
sostenibilidad y
emprendimiento en
la industria de la
bicicleta





DIEZ CLAVES DE SOL

¿Te imaginas que tras salir con tu e-bike la recargaras en un tótem alimentado por energía solar? Eso y mucho más es **Solarcycle**, una solución revolucionaria que facilita a empresas, ayuntamientos, particulares o todo tipo de instituciones y negocios una solución, económica y muy fácil de instalar, para promover el ciclismo.

1. ¡A por el Sol!

Es la energía renovable con mayor potencial de crecimiento, y fuente inagotable de felicidad, experiencias y, en resumen, ciclismo. Eso es Solarcycle: aprovechar la energía del Sol para recargar la batería de tu eléctrica. Fácil. Lógico. Sostenible, ambicioso y accesible.

2. El Tótem

Basta un tótem para recargar dos e-bikes a la vez. Es un punto de recarga compacto, resistente y personalizable, alimentado por paneles solares, una batería que acumula energía y dos enchufes convencionales.

3. Sencillez

Rápido y sencillo de instalar: el tótem no depende de la red eléctrica. No necesita obra civil, ni zanjas ni cortar el tráfico. Solarcycle te lo instala: en tres o cuatro horas, y donde antes no había nada más que la luz del Sol, lo tienes listo para recargar bicis o patinetes.

4. El futuro

Solarcycle nació en Reino Unido y está creciendo sin parar en España y Portugal. ¿El futuro? Una red de cargadores en toda la Península Ibérica, que puedas localizarlos y saber si están disponibles a través de una aplicación.

5. Y, también sin Sol

No es necesario un sol cegador para que Solarcycle funcione: cada tótem cuenta con una batería que acumula la energía suficiente para recargar seis o siete bicicletas eléctricas.

6. Sostenibilidad absoluta

Al depender sólo de sus paneles solares toda la energía procede de una fuente 100% renovable. Tanto a nivel medioambiental como a efectos fiscales todo es ahorro. Por eso, la propia empresa envía mensualmente un informe que acredita la energía facilitada y el ahorro de emisiones que ha supuesto.

7. Facilidad y seguridad

Cada tótem incluye dos enchufes de 220V a los que conectar tu bicicleta. Son enchufes convencionales, como los que hay en tu casa. Igual que la cargas allí, en tu garaje o tu oficina, la recargas en un Solarcycle. Muchos de estos tótems disponen también de un lugar para candar tu bicicleta mientras.

8. Hasta con e-bikes incluidas

¿Quieres ofrecer un servicio completo, y además de un tótem una pequeña flota de e-bikes? Perfecto: Solarcycle tiene acuerdos con marcas de referencia para ofrecerte una instalación más completa, con bicis de la máxima calidad y al mejor precio posible.

9. Informe gratuito

Tu ubicación, el número de e-bikes que calculas tendrás que cargar o las exigencias de seguridad determinan el presupuesto preciso de una instalación. Es fácil: completa un sencillo cuestionario para que los expertos de Solarcycle elaboren de forma gratuita un informe con los costes personalizados.

10. Para todos

Hablamos de una solución idónea para todo tipo de necesidades. Empresas que quieran promover la movilidad sostenible entre sus empleados. Municipios que incentivan el uso de la bicicleta eléctrica. Hoteles, casas rurales, restaurantes, campings o centros comerciales que aspiran a ofrecer un servicio personalizado a los cada vez más clientes que llegan con sus bicicletas eléctricas. O incluso comunidades de vecinos. En resumen: casi cualquiera es potencial usuario de Solarcycle.



¿QUIERES SABER MÁS?





MÁS CONOCIMIENTO, MENOS HUELLA

Cada vez somos más conscientes de lo urgente que es, de un modo u otro, enfrentarnos al calentamiento global. Pero necesitamos ayuda: ABSORBE CO2 es experta en desarrollar proyectos enfocados a la descarbonización de empresas, eventos, comunidades o asociaciones.

JAIME NOVO

La expresión “dejar huella” es positiva, pero la cosa cambia si hablamos de carbono y contaminación. Casi todos somos ya conscientes de la necesidad de reducir nuestra huella de carbono, ¿pero podemos saber exactamente hasta dónde llega la de nuestras actividades? ¿Qué debemos hacer para reducirla?

Responder a estas cuestiones cobra especial importancia cuando organizamos un evento multitudinario, gestionamos una empresa o somos asociaciones o colectivos que aglutinan a muchas personas y que, por tanto, impactan más en el medio ambiente.

Créditos de Carbono

No es fácil borrar de un plumazo la huella de carbono de una empresa. Por eso, ABSORBE CO2 apuesta con fuerza por los créditos de carbono (su presidente ejecutivo es Germán Alcayde Fort, experto en el mercado de compraventa de créditos de carbono), que permiten compensar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) con proyectos de mitigación como, por ejemplo, la reforestación, con beneficios adicionales como la preservación de la biodiversidad o la mejora de la calidad del aire.

Examine

La Unión Europea exige a las empresas desde 2022 un informe con sus planes de sostenibilidad y reducción de emisiones. Es necesario contar con alguien que sepa elaborarlo, y ese alguien es ABSORBE CO2, una empresa capaz de medir la emisión de los gases de efecto invernadero (GEI) analizando cada movimiento, proceso de la cadena de valor de tu organización o fabricación de un producto.

En ABSORBE CO2 elaboran un plan con el cálculo de la huella de carbono y, en caso de que fuera necesario (casi siempre lo es), proponen un minucioso plan para reducirla. Ofrecen, incluso, un sello de reconocimiento medioambiental que certifica el esfuerzo realizado.

Pero hay más: ABSORBE CO2 lo reinvierte todo en proyectos de reforestación y restauración de zonas degradadas o áreas incendiadas con actuaciones clave, que aspiran a recuperar ecosistemas generando así nuevos pulmones para el Planeta. “Dividimos los estudios en tres fases, que llamamos Alcances, para tener una radiografía exacta de las emisiones”, nos cuenta Jose Aguilar, CEO de ABSORBE CO2. “En el primero medimos las emisiones directas de GEI en hornos, calderas, vehículos y hasta aires acondicionados. En el Alcance 2 analizamos las emisiones indirectas, normalmente asociadas a la electricidad consumida. Y, por último, en el Alcance 3, medimos el resto: emisiones generadas por la extracción y producción de materiales adquiridos por la organización, los viajes de trabajo o el transporte de materias primas por terceros”. Se trata, en resumen, de saber qué huella directa o indirecta deja cada una de nuestras acciones.

ABSORBE CO2 ha liderado importantes proyectos de absorción de carbono, muchas veces con estratégicas alianzas público-privadas tanto en España como a nivel internacional, compensando la huella de carbono con los proyectos de absorción para que las empresas sean Net Zero emisiones. Dar un paso más es necesario no sólo por las normativas europeas, sino también por las ordenanzas municipales que exigen planes de movilidad sostenible en eventos y centros de trabajo, informes de huella de carbono en las empresas y certificados medioambientales de nuestras acciones o productos. Por eso es vital ir de la mano de proyectos como ABSORBE CO2, para saber a ciencia cierta todo lo que estamos haciendo y cómo hacerlo mejor.

ABSORBE CO2 ha liderado importantes proyectos de absorción de carbono, muchas veces con estratégicas alianzas público-privadas tanto en España como a nivel internacional, compensando la huella de carbono con los proyectos de absorción para que las empresas sean Net Zero emisiones. Dar un paso más es necesario no sólo por las normativas europeas, sino también por las ordenanzas municipales que exigen planes de movilidad sostenible en eventos y centros de trabajo, informes de huella de carbono en las empresas y certificados medioambientales de nuestras acciones o productos. Por eso es vital ir de la mano de proyectos como ABSORBE CO2, para saber a ciencia cierta todo lo que estamos haciendo y cómo hacerlo mejor.

De Colores

Llamamos “carbono verde” al retenido por los bosques, crucial en la reducción del CO2 atmosférico. Es la famosa fotosíntesis: las plantas capturan CO2 y lo incorporan a sus tejidos liberando oxígeno. Los proyectos de reforestación son básicos para que se retenga, de forma natural, el exceso de carbono. El “carbono azul” se acumula en ecosistemas costeros y marinos como manglares, marismas saladas o praderas marinas. Lugares que almacenan carbono durante miles de años, súper eficientes “sumideros de carbono” que además protegen las líneas costeras, mejoran la calidad del agua y sostienen la biodiversidad marina. Cuidado: están desapareciendo con rapidez y su conservación es urgente.

OBJETIVO, SIN ROBOS

Los robos son una de las grandes preocupaciones para los ciclistas: según el último Barómetro de la Bicicleta, casi un 18% han sido víctimas de uno de ellos. Un gran obstáculo para el desarrollo del ciclismo que, sin embargo, tiene fácil solución.



Es, junto a la distancia al trabajo, la falta de carriles bici y el miedo a los coches, uno de los grandes factores que frenan el ciclismo urbano en España. Así lo asegura el último Barómetro de la Bicicleta, que destaca que los robos son una de las principales preocupaciones de los ciclistas y, claro, una de las “excusas” más usadas por los que todavía no se han decidido a serlo.

Una preocupación que con el aumento de precios de las bicicletas se ha agravado. Según la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), el precio medio de una se sitúa ya en los 1.121 euros, pero las bicis más caras no tienen por qué ser las más robadas, sino las aparcadas con menos medidas de seguridad.

La solución

Pero no es tan difícil encontrar soluciones seguras para estacionar bicicletas y patinetes: buen ejemplo es el proyecto de la UTE Ecomilla Bicipark, que liderado por Don Cicleteo, Benito Urban y FCC Medio Ambiente en colaboración con Adif aspira a dotar a 42 estaciones de tren con bicihangares seguros.

Los bicihangares, que ya se están instalando en toda España, son una alternativa segura. El modelo Rocket no sólo protege a seis bicicletas de robos, vandalismo o el mal tiempo, sino que también incluye seguro de robo y un sistema de pago por tramos que se adapta a las necesidades diarias de los usuarios.

Desde su instalación, ningún bicihangar ha sufrido ningún robo, siendo además una solución absolutamente eficaz y asequible. Un proyecto que, en un corto plazo de tiempo, supondrá la instalación de 18 aparcamientos en estaciones de Adif y otros 24 en estaciones de Adif Alta Velocidad: un paso significativo para fomentar el uso de la bicicleta, proporcionando la seguridad necesaria para que más personas se animen a usarla a diario como medio de transporte.



En primera persona
“Ahora cuento con más opciones para planificar viajes en bici”, asegura Jesús Castaño, un apasionado cicloturista que usa el bichangar de la estación de Huelva. “Es la solución perfecta para estacionar mi bicicleta de forma segura tras las rutas”, comenta, “inicialmente tenía dudas pero la tecnología, las medidas de seguridad y el seguro de robo me han terminado de convencer”.



Un paso fundamental
“Unos aparcabicis buenos y seguros son fundamentales para asentar la bicicleta en España”, nos cuenta el secretario general de AMBE, Jesús Freire. “La instalación de estos bichangares permite cubrir un área clave que beneficia a ciudadanos de todo tipo, facilita el aparcar las bicis con seguridad y fomenta, por supuesto, la intermodalidad. Sin duda, hablamos de un servicio con enormes posibilidades de crecimiento y que cada vez tendrá más demanda”.

HASTA 30 MINUTOS	HASTA 1 hora	HASTA 2 horas	HASTA 4 horas
GRATIS	0,36 €	0,64 €	1,12 €
EL MÁS UTILIZADO			
HASTA 6 horas	HASTA 12 horas	HASTA 24 horas	
1,50 €	1,80 €	3,50 €	

30 y sumando

Hasta 42 bichangares estarán disponibles en estaciones de Adif (18) y Adif Alta Velocidad (24) muy pronto. Por el momento, ya están en funcionamiento treinta, en Comunidades Autónomas como Castilla y León, Navarra, País Vasco, Galicia, Andalucía, Cataluña o la Comunidad Valenciana.

¡DESCÁRGATE LA APP GRATIS!



DISTRIBUCIÓN



SUSCRÍBETE Y RECÍBELA DONDE QUIERAS

No importa si estás en España, Europa o cualquier lugar del mundo. Te mandamos la revista donde quieras. ¡Impresionante!



GRATIS: TIENDAS Y LUGARES BIKEFRIENDLY

Puedes recoger tu ejemplar gratuito en tiendas, talleres, negocios y eventos donde de verdad amen el ciclismo. Consulta aquí el listado.



ENCUÉTRANOS EN TODAS ESTAS CIUDADES...

- | | |
|-----------|---------------|
| Alicante | Pamplona |
| Barcelona | San Sebastián |
| Bilbao | Segovia |
| Burgos | Sevilla |
| Cantabria | Tarragona |
| Castellón | Valencia |
| Gijón | Vitoria |
| Granada | Vizcaya |
| Lérida | Zamora |
| Madrid | Zaragoza |
| Murcia | |





**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!



De Que Bikes
TALLER DE BICICLETAS DESDE 2010

Avenida Vicente Blasco Ibáñez 15
46920 Mislata, Valencia
T.960 05 3166
M.654 35 1062
dequebikes@hotmail.com
www.dequebikes.es



**CICLES
BERENGUER**
desde 1970

C/ Balmes, 38-40
08203 SABADELL
Tel: 93 727 50 50

www.ciclesberenguer.com



espaibici

Todo lo que necesitas para tus aventuras

ZIKLOTEKA

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN ESPECIALIZADO en movilidad ciclista

BUSCADOR ONLINE, soporte escrito, gráfico y audiovisual

Documentación TÉCNICA, CIENTÍFICA Y REIVINDICATIVA

A DISPOSICIÓN DE TODO EL MUNDO online, presencial y préstamo

cristinaenea.eus/zikloteka

TODOBICI
TIENDA Y TALLER DE BICICLETAS

C/ de la Serradora, 5
www.todobicivalencia.com

Bicis urbanas eléctricas

sanferbike
pasión por el ciclismo

DOYUBIKE

**VENTA
TALLER
ALQUILER**

TREK CONDR
RIESE & MÜLLER
BROMPTON

TIENDA | TALLER | ALQUILER

URBAN BIKES

We

611 710 180
www.urban-bikes.es
info@urban-bikes.es
[@urbanbikeszgz](https://www.instagram.com/urbanbikeszgz)
C/ Rioja 24. Zaragoza

RIESE & MÜLLER
BERGAMONT
EFFETLINE
yuba

olabarrieta
ROMO | GETXO

TALLER VENTA ALQUILER

| CARGOBIKE |

Errekagane 16 B - 48930 Romo-Getxo
T. 944 644 798
info@olabarrieta.cc
www.olabarrieta.cc

LA LUNA shipping

transporte y logística internacional

Especialistas en **import/export de bicicletas**

www.laluna.coop · info@laluna.coop · 93 441 79 03

**THE BIKE
AMBULANCE**

Recogemos tu bici, la reparamos y te la devolvemos.

En 24h.

www.thebikeambulance.com

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio

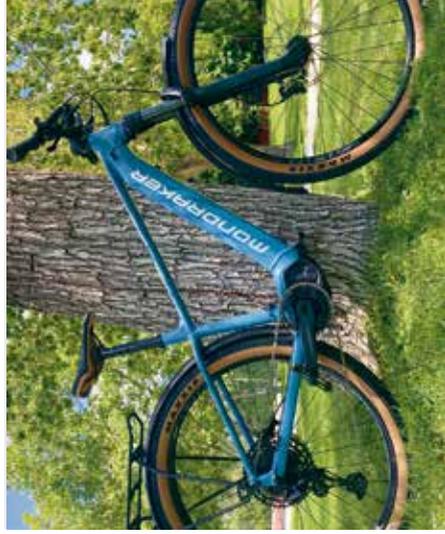
www.motorverde.es

bromptonjunctionvlc
Brompton Junction Valencia

BROMPTON JUNCTION

Única Tienda Insignia en España

www.bromptonjunctionvlc.com



MONDRAKER
THUNDRA X

3.899€

Proteína

La Thundra viene equipada con un motor Shimano STEPS EP600 de 85Nm y una batería integrada de 720Wh. Dicho de otro modo: cuenta con una asistencia potente y una autonomía excepcional. Si te parece poco, tienes la posibilidad de añadir una batería adicional de 360Wh. Sólo para los más aventureros.

Intuición

El display Shimano EN500 es sencillo, con información precisa y de navegación intuitiva. Un análisis constante del estado de la Thundra X para conocer y analizar todo lo que está pasando: velocidad, distancia recorrida, nivel de asistencia, autonomía, estadísticas... Muchos datos más, al alcance de tu pulgar.

Para todo

Elegante. Con un aspecto cuidado en sintonía con el de modelos como la Dusty SX RR. Pero con un toque más trail con geometría avanzada y suspensión delantera en la que se impone la horquilla RockShox de 120mm. Una e-bike para cualquier situación, la compañera perfecta para infinitas rutas de fin de semana y la responsable de que llegues a tiempo al trabajo. Cambia la alforja por el portátil y listo. ¡Recuerda no ir a currar hasta arriba de barro!



Mézclense el espíritu deportivo de una marca como Mondraker, lo mejor de sus bicicletas “de campo”, detalles para hacernos más fáciles los desplazamientos de cada día y, claro, remátese la receta con componentes de primer nivel. ¿El resultado? Una bicicleta capaz, estable, fiable y de una asombrosa versatilidad. Vayamos al detalle.



Full equipped

Guardabarros, portabultos capaz de transportar hasta 25Kg, luces integradas, pata de cabra, diferentes tornillos para accesorios extra, cableado interno, neumáticos Maxxis Gripper mixtos de 29 pulgadas, preparada para tubeless... No, no le falta de nada.

¿Y a ti?

Adelantada

Su diseño guarda un secreto: *Forward Geometry* o alargar el tubo central y reducir la potencia. Estabilidad y agilidad a partes iguales. Como decimos, la horquilla RockShox permite un control total cuando avances y el perfecto reparto de pesos facilita un equilibrio absoluto.

¡Stop!

Los frenos de disco hidráulicos SRAM Level T son certeros y precisos. Ofrecen confianza milimétrica y una efectividad notable. Un acierto para dotar de aún mayor seguridad a la Thundra X, que se detiene de forma suave incluso con carga. Sin roces ni ruidos.



EOVOLT AFTERNOON PRO



Fuerte

Las bisagras del plegado y su bloqueo automático nos dejan tenerla lista en menos de cinco segundos. Extraordinaria sensación de seguridad y firmeza. No hay roces, lo que garantiza una bici perfecta por mucho que la pliegues y despliegues.

¡Vaya ruedas!

De 20 pulgadas y hechas por Eovolt, son muy ligeras, y están rematadas por unas cubiertas Schwalbe Pick Up. El ancho del neumático y el bajo punto de gravedad garantizan seguridad y comodidad. Súmale frenos hidráulicos Shimano: control 100%.

Plegable. Eléctrica. Revolucionaria. Y sí, también es bonita. La Afternoon Pro combina innovación y diseño. Cubre tus necesidades diarias y no pestañea ante rutas más largas. Supera expectativas. Dentro Road Test.



EOVOLT
AFTERNOON
PRO

2.999€



Hasta arriba

La lista de accesorios es larga: caballete central, luces Litemove alimentadas por la batería y con encendido automático, soporte para el teléfono en el manillar, pedales plegables, guardabarros flexibles, portabultos y cuadro en azul, gris y marrón. Una vez en tu poder, personalízala a tu gusto.

Automática

El motor Bafang trasero lleva cambio automático, que nos da el desarrollo y la asistencia justos en cada momento. Con la suavidad, pulcritud y poco mantenimiento de la correa Gates, es una e-bike ligera (19,5 kilos), que ocupa poco y nos hará fácil la vida.

Pilas puestas

Detalle brutal: la batería está en la tija del sillín. El tiempo de carga no supera las 5h, y cuenta con un antirrobo específico Abus. El resultado: una mezcla perfecta entre estética, practicidad y la más absoluta seguridad.

Seguridad

Puede llevar, si quieres, un GPS oculto para que puedas localizarla, rastreándola desde cualquier dispositivo Android o iOS.



TREK VERVE+1 LT LOWSTEP



Una gran e-bike para el día a día. Un modelo muy asequible y práctico fabricado por una de las marcas más prestigiosas. El vehículo perfecto. Así es esta Verve+1 LT: sin grandes (e innecesarios) lujos, pero con todo lo que necesitas.



A por todas

El motor, en el buje trasero (y casi invisible) tiene un par más que suficiente de 40Nm. La batería está alojada en la barra del cuadro y no es extraíble. La autonomía, con un uso intensivo de la asistencia, ronda los 50 ó 60 kilómetros, pero podemos duplicarla si añadimos una batería adicional también de 250Wh.



Amor a primera vista

Todo el mundo nos lo ha dicho... ¡Qué bonita! Es verdad: está disponible en rojo, amarillo y gris, y sobre todo en los dos primeros llama mucho la atención. Sus líneas son sencillas pero modernas y contundentes, es muy cómoda pero transmite dinamismo y, aunque moderna, huye de estridencias. ¡Nos encanta!



NO TE PIERDAS NUESTRO VIDEO TEST



TREK VERVE+1
LT LOWSTEP

2.299€



Gran precio

Es lo primero que llama la atención: 2.299 euros. No es una ganga, pero si piensas en todo lo que te va a dar y, por supuesto, todo lo que te vas a ahorrar con ella (gasolina, seguros, impuestos o transporte público) te va a salir muy a cuenta.

Para rodar

Luz delantera y trasera. Un cómodo portabultos con capacidad de transportar hasta 25 kilos. Pata de cabra. Un estupendo sillín. ¡Tú sólo vas a tener que encargarte del timbre y de pedalear.

Sin complicaciones

Una e-bike para gente a la que no les gusta complicarse la vida. El cuadro facilita subir y bajar. El sistema eléctrico se controla con un sencillo mando, que muestra el nivel de asistencia elegido y la carga de la batería. ¿Para qué quieres más?

Impecable

Su precio contenido no implica estar "mal rematada". Al revés, llama la atención, por ejemplo, la calidad de su pintura, tanto estética como por su resistencia. Y si, el cableado y otros detalles denotan mimo y que hablamos de un producto Trek.



VELO DE VILLE FEB 990



Cuando en Velo en Ville se habla de cicloturismo y trekking se habla de la FEB 990: es sinónimo de comodidad, potencia y felicidad. La FEB 990 es parte de la gama Fully Tour, bicicletas configurables hasta el más mínimo detalle, muy versátiles y, en definitiva, infinitas. Súbete con nosotros: es probable que no te quieras bajar.



Bien calzada

Cinco opciones de neumáticos. Todos Schwalbe, y pueden ir desde los muy urbanos Super Moto a los tacos todo terreno Johnny Watts. La rodada será muy estable gracias a la geometría y la calidad del cuadro: seguridad desde la primera pedalada.

Haz camino

La batería, integrada en el cuadro, es extraligera: fácil de sacar y recargar. En resumen, con la FEB 990 vas a sentirte libre y a gusto incluso cuando no estés pedaleando.

Cómoda y veloz

Sus líneas deportivas esconden el máximo confort, gracias a una ergonomía muy cuidada que te permitirá pedalear erguido y con la máxima visibilidad. Todo, claro, sin perder ni un milímetro de manejabilidad.



Mucho poder

El corazón de las FEB 990 es siempre Bosch. Hablamos de un motor Performance Line CX de 85Nm, que puedes combinar con batería Bosch de 500Wh ó 625Wh y el display que más te guste (Intuvia 100, Purion 200, los Kiox 300 y 500 o, simplemente, el Smartphone Grip para usar tu móvil como centro de mandos).



Dos cuadros. Un sueño

Una de las joyas de la corona Velo de Ville es, sin duda, la FEB 990 con doble suspensión. La tienes en dos versiones de cuadro, la tradicional o la llamada "wave", de barra baja. Sumada la poderosa y silenciosa asistencia del conjunto eléctrico Bosch, y las ruedas de 27,5 pulgadas, hablamos de (casi) un sueño hecho realidad.



VELO DE VILLE
FEB 990

desde 5.109 €



Sólo para ti

Si la gama Fully Tour es única es, entre otras cosas, por su grado de personalización. Elige el tipo de cuadro, la talla, el color, la transmisión (Shimano de 5, 9, 10 u 11 velocidades, Enviolo TR o AUTOMATIQ), la horquilla, la potencia, el manillar o hasta los puños, tija, portabultos, sillín o luces. Cada componente es de primera calidad: podrás elegir, pero no equivocarte.

Eléctricas

Lo eléctrico vino para quedarse: por eso, porque las e-bikes hacen el ciclismo aún más universal, porque ayudan a superar cuestras imposibles y dificultades físicas, nos encanta recomendaros opciones. Para todos los gustos. Para todos los bolsillos. ¡Enchúfate!



Beeq M500 ATB Wild
Una auténtica oportunidad: la marca portuguesa hace e-bikes estupendas, y esta polivalente M500 ATB Wild está a un precio fabuloso. Lo tiene todo: equipada para la ciudad (portabultos trasero, guardabarros, pata de cabra o luces), muy dinámica (suspensión delantera, neumáticos preparados para rodar por todos los terrenos) y, claro, un sistema eléctrico sobresaliente firmado por Brose.

Beeq M500 ATB Wild
1.949€



Un elegante y minimalista diseño que esconde una bicicleta plegable de fibra de carbono, un motor de 250W y, atención, correa para una mayor durabilidad, un menor mantenimiento y la máxima limpieza. Pero no es sólo eso: con ella, además de recorrer muchos kilómetros y, por ejemplo, cargar tus dispositivos móviles gracias a un puerto USB, podrás usar el transporte público o subir y bajar escaleras ya que tiene un peso inferior a los 14 kilos.



Carbo Model X
2.523,99€




Etnnic Adventure 3.0
4.895€



Etnnic fabrica en el País Vasco unos triciclos que ya son una referencia gracias a su calidad, robustez, diseño y, en general, el derroche de mimo depositado en ellos. Buen ejemplo es este Adventure 3.0, un e-trike con muchas mejoras respecto a anteriores versiones, personalizable pero ya con una excelente base: motor Bafang, neumáticos Schwalbe, cambio Shimano de 9 velocidades y en torno a los 30 kilos de peso. ¡Di que vas de nuestra parte!



Urtopia Carbon One S
2.699€



Un diseño que llama la atención, con esas insinuantes formas del cuadro concebido por un antiguo diseñador de BMW y Siemens. El uso de fibra de carbono que permite un peso en torno a los 15 kilos. Una pantalla integrada en el manillar, alarma antirrobo de serie, seguimiento por GPS y hasta desbloqueo por huella dactilar. Sí: una bicicleta repleta de avances tecnológicos, pero lista para rodar desde hoy mismo.



Cannondale Cargowagen Neo 2
4.699€



Cannondale aterriza en el sector de las bicicletas de carga con varios modelos. Hemos probado esta longtail, un compendio de componentes y accesorios que aspiran a ofrecer la e-bike de transporte perfecta. El conjunto eléctrico es Bosch. La lista de opciones, casi infinita. El rendimiento, extraordinario: te van a faltar excusas para disfrutarla a diario. ¡Escanea el código QR y no te pierdas nuestro video test!

kids corner



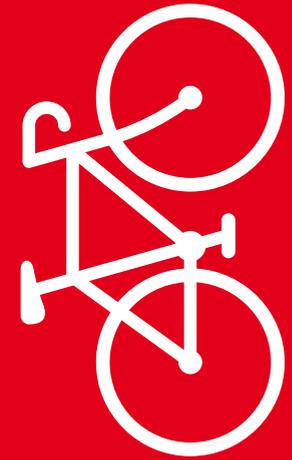
Cube Acid 240 Hybrid Rookie SLX
2.349€



Los ingenieros de Cube lo tenían claro: querían replicar todas las virtudes de sus e-bikes (deportividad, solidez, conjunto eléctrico Bosch...) en una bicicleta infantil. Y lo lograron gracias a esta Hybrid Rookie con casi todo el cableado integrado, ruedas de 24 pulgadas, frenos Magura y cambio Shimano Deore con 10 velocidades. Algo más de 18 kilos de peso.



BICIS



Dale fuerte. Con ganas, con energía, con convicción. Con alegría. Reunimos unas cuantas bicicletas convencionales para que sudes y disfrutes de cada pedalada. Te lo ponemos fácil. O difícil. ¡Porque todas son una pasada!

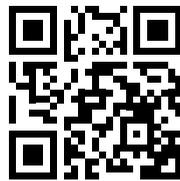


Orbea Vector Drop LTD

Estilo. Comodidad. Velocidad. Seguridad. En resumen: vas a vivir, a cruzar tu ciudad, con la Orbea Vector Drop LTD, una bici urbana que en cierto modo resume el saber hacer de la marca vasca. Ruedas Schwalbe de 700x38, un precioso y ergonómico manillar, cambio y frenos Shimano Tiagra y detallazos como el sillín Brooks, las luces Spanninga o los bonitos y prácticos guardabarros. Si buscabas una bici para todos los días, para toda la vida, probablemente sea esta.

Orbea Vector Drop LTD

1.999€



Brompton A Line Utility

1.100€



Las Brompton no tienen por qué ser sinónimo de una inversión elevada. Y, para demostrarlo, aquí está el modelo básico: con tres velocidades sólo disponible en blanco (es preciosa) y las virtudes de la

que dicen es la mejor plegable de todo el mercado. Indestructible, con un plegado insuperable, muy divertida y, en este caso, perfecta para que la personalices con todo lo que necesites. ¡A por ella!



Specialized SIRRUS X 3.0

680€



Otra oportunidad de las que valen la pena, un clásico del catálogo de Specialized y a un precio fabuloso. Es bonita, es deportiva, es cómoda y tiene buenos frenos Tekro, un eficaz cambio de nueve velocidades y unas ruedas perfectas para el asfalto de tu ciudad. Además, puedes elegir entre tres colores (negro, plata y burdeos), y una vez en tu poder configurarla a tu gusto porque, eso es verdad, viene un poco corta de equipamiento.



Surly Bridge Club

1.499€



Si la catalogan como la mejor bici para bikepacking será por algo. Desde luego, Surly se ha esmerado con esta "todoterreno" sencilla pero capaz de aguantar todo tipo de desafíos, diseñada para ir muy cargada con frenos Tekro, un asiento WTB Volt y cambio Shimano de once velocidades. Con ruedas 700c, pero puedes elegirla en distintos colores y después equiparla a tu gusto.



Conor WRC Kalima

1.950€



No podemos evitarlo: nos encanta esta bicicleta. Tiene un aspecto irresistible. Detalles como la horquilla de carbono o el sillín Selle Royal Vivo. Un manillar perfecto para rodar muchos, muchos kilómetros. Y parece estar esperando que la llenemos de alforjas y nuestra tienda de campaña para salir a vivir todo tipo de aventuras. Porque eso es muchas veces una buena bici: un sueño. La excusa para, en definitiva, salir y descubrir.

kids corner



Woom 6

629€



No es la bicicleta más barata para tus hijos pero, desde luego, sí está entre las más prestigiosas. Y motivos no le faltan: ruedas de 26 pulgadas, un peso apenas superior a los 9 kilos, resistente cuadro de aluminio y una perfecta geometría para rodar en la mejor posición. Está esperándote en tres colores (rojo, azul y gris), y puede ser su última bicicleta antes de necesitar un modelo para adultos. ¡Que la disfrute!



BAZAR



Suunto 9 Peak Pro

Reloj multideporte con una batería de larga duración (hasta 40 horas en el modo GPS), diseño ultrafino y atemporal, resistente al agua hasta cien metros y elaborado con materiales como cristal de zafiro, acero inoxidable y hasta titanio. Con ajustes predefinidos para más de 95 modos de deporte, tendrás todo a punto ya sea en el gimnasio o escalando una montaña, y hasta cuenta con un modo específico para esnórquel.

PVP: 349€

suunto.com



Bern Major MIPS

Catorce aperturas para la mejor ventilación este verano, que sumadas al sistema MIPS garantizan que viajarás con seguridad pero, también, comodidad. Es bonito, pero ha obtenido calificaciones de cinco estrellas por su reacción frente a los impactos, gracias entre otras cosas a su sistema de protección multidireccional.

Disponible en seis colores.

PVP: 84,95€

berneurope.com



Thule Paramount

De alforja a mochila. De mochila a alforja. Así, en un santiamén. 26 litros de capacidad, perfectos para que metas todo lo que necesitas en el trabajo, en tus excursiones, en tus paseos por la ciudad. Y claro, materiales resistentes a las inclemencias del tiempo, protección organizada y acolchada, cubierta para lluvia y detalles reflectantes.

PVP: 199,95€

thule.com



Spiny.

No quieres deshacerte de tu bicicleta actual. O, simplemente, no te apetece comprar una e-bike nueva. Pero necesitas asistencia... No te preocupes: Spiny convierte tu bicicleta convencional en una eléctrica en cuestión de segundos. Probamos y examinamos el kit de electrificación más ligero del mercado. ¡Y nos gusta mucho!

KIT SPINY

PVPR: 499 CON DESCUENTO ONLINE (599€ SIN DESCUENTO)



Los usuarios dicen...

Los comentarios en su web y redes son muy positivos. "Es fácil y ultrarrápido de configurar". "Ha supuesto un antes y un después". "Es como tener a alguien empujándote con cariño". "La atención al cliente es excepcional". "Es como si hubiese recuperado mi juventud". O, claro... "¡Gracias por devolverme el placer de pedalear!"

Para todos

Spiny ha nacido para fomentar el ciclismo urbano. Y lo logra, porque puede adaptarse a casi cualquier bicicleta. De paseo, fixie, más orientada al cicloturismo, híbrida, de montaña... No importa: se ajusta sin problemas y ejerce la fuerza en el punto óptimo de la rueda trasera.

En muy poco tiempo

En unos minutos, y usando una sola herramienta (que, por cierto, está incluida), instalaras el Spiny en tu bici. Una vez acoplado, quitarlo y ponerlo será cuestión de segundos. Sólo te preguntarás... ¡Pero cómo no se ha inventado algo tan bueno antes!

Pruébalo primero

Sus creadores están tan seguros de haber creado un producto tan eficaz que ofrecen probarlo durante un mes. Instálalo. Úsalo todo lo que quieras durante ese tiempo. Y, si no lo quieres, te devuelven el dinero. Atención, spoiler: ¡te lo vas a quedar seguro!



Nuestra experiencia

Jaime Novo adora probar accesorios, así que quiso ser el primero en probar el Spiny. Nos cuenta todas sus impresiones en este vídeo.



En seis pasos

- 01** Coloca la abrazadera en el cuadro bajo el sillín.
- 02** Es compatible con el cableado de freno o el cambio.
- 03** Descarga la app.
- 04** Añade los sensores de pedaleo (en la biela) y velocidad (en el buje trasero).
- 05** La luz azul indica su perfecto funcionamiento.
- 06** ¡A pedalear!





Fizik Gravita Tensor Flat

Para el ciclismo de montaña pero, por qué no, también para tus aventuras en la ciudad. Robustas y ligeras, capaces de ajustarse a la perfección a tus pies y con suela Gravita, que combina la goma Vibram XS Trek Evo más adherente con un patrón de tacos específico. Y, claro, las décadas de experiencia en el diseño y enormes conocimientos en la creación de zapatillas que siempre aporta Fizik.

PVP: 179€
fizik.com



Timbre Nutcase

Clásico y elegante. En resumen, perfecto para cualquier tipo de bicicleta. Con un diámetro de cinco centímetros y un peso de 450 gramos, es fácil de instalar y utilizar. Su sonido claro y potente garantiza que serás escuchado por los peatones y otros ciclistas.

PVP: 12,95€
nutcasehelmets.com



Chrome Mini Kadet

Cinco litros de capacidad para transportar lo que quieras. Hebilla intercambiable. Cremallera principal resistente al agua con organización interior. Bolsillo frontal con cremallera de acceso rápido. Funda trasera acolchada con cierre en U. Garantía de por vida contra defectos de materiales o mano de obra. Y sí: todo el estilo y cariño derrochados por sus creadores en esta nueva colección Pride.

PVP: 95€
chromeindustries.com



Las bicis viajan rodando o, muchas veces, cargadas sobre tu coche, listas para acompañarte en tus múltiples aventuras. Para hacerlo con total seguridad y comodidad cuentas, desde ahora, con los portabicis Azura Easy WT y Azura Xtra WT de XLC. Diseño de primera, versátiles, prácticos y perfectos para cualquier modelo del mercado.

PORTABICIS XLC

AZURA EASY WT
PVPR: 500€

AZURA XTRA WT
PVPR: 600€



Universales

Raíles más largos y soportes más anchos (compatibles con casi cualquier bicicleta) Equipan luces LED completamente integradas y un sistema de cierre con llave para evitar robos.

Abola

La carga máxima es de 60Kg, 30 por bicicleta. El Easy pesa 13Kg y el Xtra, 16Kg, lo que hace más sencillo montarlos y desmontarlos. ¿Y la gran diferencia? Que el Xtra es reclinable, incluso con las bicis instaladas, lo que facilita el viajar con él.



Comodidad

El plegado compacto es una de sus ventajas. Podrás guardarlos casi en cualquier parte (245x780x500mm), se instalan en apenas un minuto y, con un par de movimientos, se pliegan y despliegan de forma sencilla y rápida.

Para dos o tres bicicletas

De serie, ambos modelos pueden llevar dos bicis, pero puede sumarse una más con una extensión opcional (no apta, eso sí, para una e-bike). ¿Viajas solo, en pareja, en familia? No importa: es probable que con uno de estos portabicis puedas emprender cualquier tipo de ruta.



Adaptabilidad

¿Tienes ya un Azura, pero no te caben los neumáticos de tus nuevas bicis? No te preocupes. XLC pone a tu disposición el reemplazo de los soportes de las ruedas para que no tengas que cambiar el producto por completo.





Portabicicletas CRUZ Stema

CRUZ lanza su primer portabicicletas de plataforma para bola de remolque, diseñado y fabricado en España. Cuenta con columnas móviles para la fijación de bicicletas para un mejor ajuste a los diferentes cuadros y tallas. Las bicicletas se fijan mediante correas textiles con protección. Es abatible manualmente para facilitar el acceso al maletero, y sus pilotos cuentan con todas las funcionalidades gracias a su conector de 13 pines. Disponible, como opción, un sistema antirrobo de fácil montaje.

PVP: 299,95€
cruzber.com



Gorro Ciele BKHAT Athletics

Diseñado para ofrecer rendimiento y protección absoluta durante tus días de ciclismo bajo el sol. Inspirado en la cobertura de un sombrero de cubo y fusionando todas las características de una gorra técnica, te brinda una defensa excepcional contra los rayos ultravioleta e incorpora paneles de malla COOLmatic en la parte superior y los costados para obtener una óptima circulación del aire y disipación del calor.

PVP: 65€
santafixie.com

Adidas Dunamis

Inspiradas en el concepto griego de potenciar el interior, Adidas Sport Eyewear lanza esta nueva colección. Con lente termoformada exclusiva, están diseñadas por Marcolin para un rendimiento óptimo. Montura ligera, aerodinámica y estable elaborada para garantizar la seguridad y el confort.

PVP: 220€
adidas.es



RIDE AHEAD

¿Se puede ser urbano y aventurero a partes iguales? Por supuesto. Lo puedes ser tú y lo son los nuevos cascos de Manufacturas GES, que combinan tecnología y seguridad con un estilazo arrollador. CITY, EXPLORER, X-WAY y REVO: cuatro modelos a elegir y para todas las ocasiones.

Cascos de Manufacturas GES

Muchas cosas buenas

La vizcaína Manufacturas GES es una de nuestras firmas favoritas, capaz de combinar productos tecnológicamente avanzados, hechos y distribuidos con mucho cariño y, encima, a un precio asequible. Así son sus nuevos cascos, contruidos en termoplástico inyectado con tecnología *in-mould*, capaces de garantizar una extraordinaria resistencia a los impactos con una gran ligereza y ventilación.



PVP: 30€

Aventurero

Eso es el Explorer, concebido para usarlo sobre una bici o un patinete en la ciudad pero también perfecto para llevarlo en la mochila (o, claro, en la cabeza) por si haces una excursión. Un casco duradero, cómodo, con diez ranuras de ventilación y un peso entorno a los 400 gramos.



PVP: 35€

El más urbano

Eso son los City, equipados con una luz LED trasera de alta visibilidad, quince orificios de ventilación para mejorar la transpiración y con un peso muy contenido de 370 gramos. Lo tienes en blanco, negro, gris y crema, y puedes sumarle la opción de pantalla transparente.



PVP: 24€

Asequible y muy completo

Así es el REVO. Fabricado con tecnología *in-mould*, con 19 orificios de ventilación, un peso de apenas 265 gramos, muchos colores a elegir, enfocado a un uso mixto y con un precio muy, muy asequible. Lo vas a llevar a todas partes.



PVP: 28€

Para todos

¿Gravel? ¿Carretera? ¿BTT? ¿Ciudad? ¿Por qué tener un casco para cada modalidad pudiendo tener un único casco? Eso promete el X-WAY, un uso mixto y la posibilidad de elegir el tuyo entre una amplia gama de colores, desde naranja brillante hasta celeste mate. Te costará decidirte.



BAZAR



Vaude CityTravel 60

Una maleta con ruedas y cierre enrollable, que puedes cargar por la parte superior o en el frente y distintos compartimentos para que organices tus cosas. Fabricada en parte con materiales reciclados, cuenta también con asa superior y lateral y correas de compresión internas para mantener toda su carga en su sitio.

PVP: 220€

vaude.es



Gafas Balroyal Neo Classic Jungle

Hechas en TR90 con revestimientos metálicos en la bisagra. Las lentes son de policarbonato polarizadas con filtro 3 de opacidad. Ofrecen una protección UV400 natural y eliminan el reflejo en superficies. Las varillas son suaves, flexibles y se adaptan bien a cualquier cabeza sin hacer presión.

PVP: 39€

balroyalco.es

Colgador Schindelhauer

La marca alemana vende accesorios tan sofisticados como sus monturas.

Buen ejemplo es este soporte de pared, fabricado con maderas seleccionadas y en dos versiones una de chapa de madera de abedul y otra de nogal oscuro con núcleo de eucalipto. Fácil instalación. Una discreta almohadilla de goma evita que se rayen los puntos de contacto.

PVP: 189€

schindelhauerbikes.com

|100|



BAZAR



Para muchos, un buen retrovisor es un complemento casi imprescindible. La prestigiosa marca Zéfal nos propone dos: el Espion E80 y el Espion E100 Cargo, algo más grande y concebido para bicicletas de carga. Los analizamos al detalle: silencio, se rueda.

Por partida doble

Un retrovisor a la izquierda multiplicará la seguridad de, por ejemplo, tus adelantamientos. El Espion E80 también tiene una versión para el lado derecho para ofrecer una perspectiva completa y circular más a gusto.

Absolutamente a tu gusto

Cada persona tiene su talla y preferencias, y adaptar el retrovisor exactamente a la altura y el ángulo que deseas es clave. Con estos dos es fácil: la rótula del espejo garantiza un ajuste óptimo y constante, y el brazo pivotante optimiza el posicionamiento.



(Casi) universales

El E80 tiene un espejo de 80cm² y es compatible con manillares de Ø22mm a Ø25.4mm. Su peso es de 143 gramos. Por su parte, el E100 Cargo cuenta con el pequeño espejo adicional, es para el mismo diámetro y un peso de 169 gramos.



Doble espejo

El Espion E100 Cargo está concebido para bicicletas de carga. Incorpora un doble espejo que hace mucho más amplio nuestro campo de visión, eliminando los ángulos muertos y dejándonos ver lo que pasa a nuestras espaldas si llevamos niños o mucha carga.

Duradero y bien pensado

El espejo es irrompible y cuenta con brazo giratorio en caso de caída. También tiene un modo de aparcamiento: el retrovisor es abatible y puede colocarse sin necesidad de ajuste.



Para ciclistas

Una vez instalados los dos retrovisores transmiten estabilidad y rigidez. En otras palabras: no sólo no se moverán, sino que la visión seguirá siendo absolutamente nítida aunque el asfalto sea irregular.



RETROVISORES ZÉFAL

ZÉFAL
ESPION E80
PVPR: 29,95€



ZÉFAL ESPION
E100 CARGO
PVPR: 39,95€



CAPÍTULO 11 BICISTORIES URBANAS

POR BANEZKA

Pablo siente una extraña mezcla de cabreo, miedo y familiaridad hacia el grandullón que robó la bici de su hermana.

¿Cómo diablos llegué a esto?

O le interesa mucho esa bici, o está chalado...

Y a Goran, el flacucho que lo persiguió diez minutos en bici, le produce una extraña sensación, entre el respeto y la ternura.

Dimitri solo siente hambre, y ganas de irse antes de que llegue la poli.

Pero a veces el azar se manifiesta, pudiendo modificar el rumbo del plan mejor trazado del mundo...

¡Vamos jefe! Que le den a este enano...

Hola, me llamo Pablo. Sabés que me suena tu cara...

¿Ibas a comer al Gauchito hace 15 años?

Siii tío ¡Qué fuerte! A mi también me sonabas.

Te acuerdas el día que vino el holandés aquel, trajo a su familia y eran como 20 ¡JAJA!

... Sí, y comieron las milanesas más duras de su vida ¡JAJAJA!

Y eso fue lo que sucedió.

Pablo y Goran, dos inmigrantes unidos durante largas noches de soledad y hambre en un bodega de barrio, cuando recién pisaban un país desconocido.

Este encuentro fortuito, tantos años después, lo celebraron entre anécdotas, risas y por supuesto, con la devolución de la bicicleta secuestrada.

¡Hasta pronto colega! Me ha encantado verte de nuevo.

¡Y a mí, capo! Te espero pronto en mi taller, OK?

...sisisi, así como te lo cuento hermanita. ¿Ves cómo siempre se saca algo positivo de cualquier situación?

Ay, Pablo, eres un genio!

Sí, pero no te flipes tanto que me debes unos choripanes. Vente y nos vamos todos al Gauchito.

Un rato más tarde...

¿Has visto Brunito qué valiente ha sido el tío? Gracias a él hemos recuperado nuestro medio de transporte.

Mi tío es el mejor arreglando ladrones y atrapando bicis!

... y dice Pablo, que ya es el socio de nuestro nuevo negocio, que se podría llamar "RECICLAJE Y DONACIÓN DE BICIS PERDIDAS A ESCUELAS"

¿Qué te parece?

Me gustaba más "HURTO Y REVENTA DE BICICLETAS A RED INTERNACIONAL"

FIN

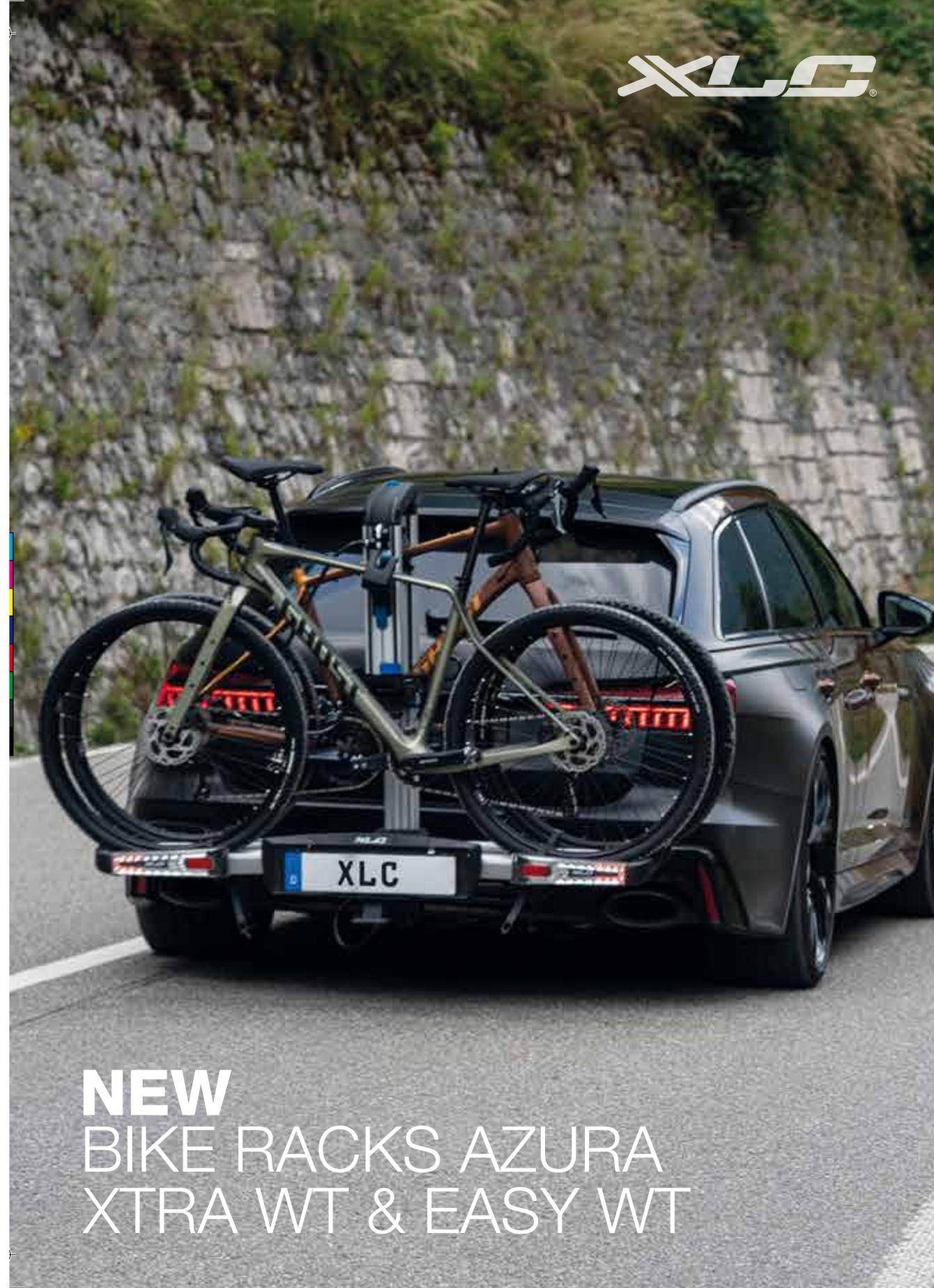
ART

'CYCLIST' (TIIT PÄÄSUKE, 1968)



Rojos, naranjas y blancos que transmiten intensidad y calor. Concentración total. Gestos severos, miradas que no se cruzan, tensión. Está claro, la carrera está a punto de empezar y el estonio Tiit Pääsuke captura ese momento de nervios y rivalidad entre compañeros que durante un rato serán enemigos. Su proximidad y la uniformidad de su ropa sugieren camaradería, pero no mucho más. Preparados, listos, ya. Se trata de terminar el primero.

XLC



NEW
BIKE RACKS AZURA
XTRA WT & EASY WT

IRIDE PURE

Pure urban flow

 WINORA BIKES

WINORA.COM

