

Ciclosfera

MÁS BICIS, MEJORES CIUDADES. PERSONAS MÁS PLENAS

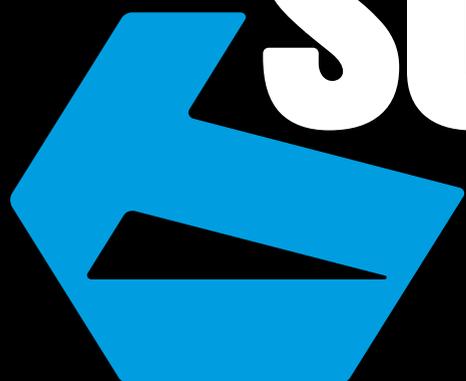
OTOÑO 2024 | CICLOSFERA.COM



EL CICLO BCN **CHESS BIKE**

AYUDAS FISCALES / CARGOBIKE MOMMA / NAVARRA / FRANK OCEAN
LA BICICLETA HOZNAYO / ANNECY / MIGUEL SORO

CIELO SUELO



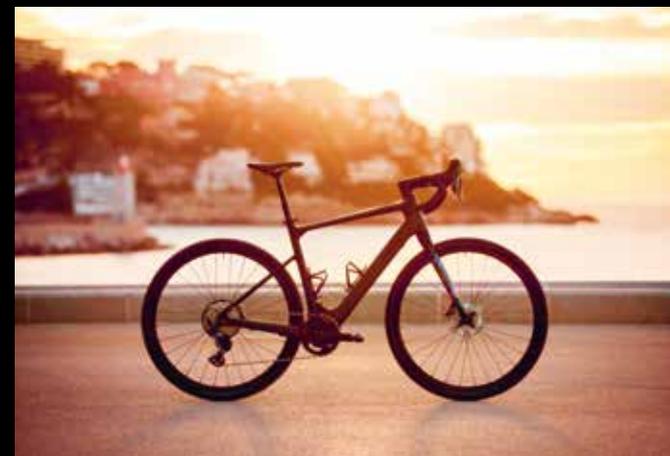
Sobrevolar carreteras, deslizarse por el asfalto de la ciudad. Convertir lo extraordinario en cotidiano. Hacer de cada trayecto una fiesta. Una marca diferente, dos modelos muy distintos, el mundo de Bergamont en dos bicicletas de otra galaxia:

Bergamont E-Grandurance Elite y Bergamont E-Cargoville L.J.

UNIVERSO GRAVEL

Cierra los ojos e imagina tu e-bike perfecta. Aquí la tienes: es la Bergamont E-Grandurance Elite. La compañera ideal para redescubrir la belleza del mundo, una máquina con un diseño clásico y moderno a la vez, extraordinaria y tecnológica. Una bicicleta que rompe barreras y prejuicios

gracias a su ligero cuadro de carbono, que te ayuda a superar dificultades con su motor de 300W y su batería integrada. Una eléctrica de poco más de 14 kilos capaz de conjugar lo mejor del ciclismo de siempre con las maravillas que nos aguardan en el futuro. ¿Hasta dónde te podría llevar?



UNIVERSO URBAN

Practicidad y diversión no son antagónicas. Todo lo contrario: pueden ser, perfectamente, complementarias. Buen ejemplo es la Bergamont E-Cargoville L.J, una leyenda entre las bicicletas de carga. Que su capacidad para transportar niños y objetos no te confunda: es ágil, veloz, deportiva y te invi-

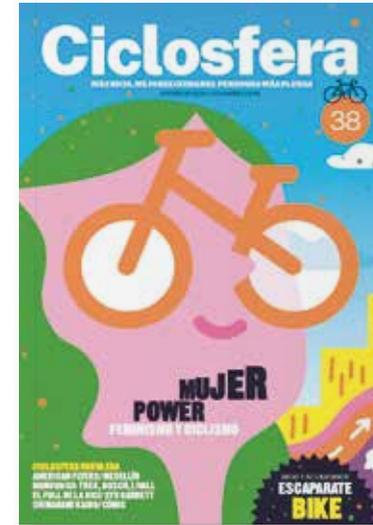
ta a disfrutar de cada trayecto. Conócela en persona. Descubre sus múltiples accesorios. Y, sobre todo, súbete y comprueba lo que implica combinar un conjunto eléctrico Bosch, unos frenos de disco hidráulicos, unos neumáticos Schwalbe. Sólo te arrepentirás de no haberla tenido antes.



BERGAMONT



Te presentamos **Ciclosfera 360**, el grupo formado por la revista **Ciclosfera**, la promotora de eventos **Ciclosferia** y la agencia de comunicación **Ciclosfera Comunica**. Desde 2012, aliados de **AMBE** (Asociación de Marcas y Bicicletas de España) y con clientes como los principales fabricantes, distribuidores, tiendas y ayuntamientos de España.



Ciclosfera

Fundada en 2012, es la revista de ciclismo urbano y cicloturismo en castellano más seguida en el mundo. 49 revistas impresas publicadas, más de 120.000 usuarios únicos en su web y más de 400.000 seguidores en redes sociales. Media Partner de eventos como Eurobike (Alemania), Italian Bike Festival y Fiera del Cicloturismo (Italia), International Cargo Bike Festival (Países Bajos), Festibike y Sea Otter Europe (España). Más de 30.000 revistas impresas al año, repartidas en más de cien puntos de distribución y a suscriptores, anunciantes y colaboradores.



Ciclosferia

Promotora de eventos y ferias en torno al ciclismo urbano, el cicloturismo y la cultura ciclista. Organizadores de Ciclosferia, la feria de ciclismo urbano y cicloturismo de España que desde 2022 se celebra en la Marina de Valencia con más de 38.000 visitantes (la próxima edición será del 16 al 18 de mayo de 2025). Co-organizadores con AMBE de los E-Bike Days en Madrid, Bilbao, Valencia y Málaga. Organizadores de eventos en algunas de las ciudades más importantes de España (Madrid, Barcelona, Valencia...).



Ciclosfera Comunica

Agencia de Comunicación especializada en ciclismo. Expertos en creación de contenidos, gestión de redes sociales, creatividad gráfica, vídeos y comunicación 360. Interacción con los principales actores del ciclismo urbano, el cicloturismo y la movilidad sostenible y los principales medios de comunicación (especializados y generalistas) de España.

CORREO: contacto@ciclosfera.com
TELÉFONOS: 649 373 218 / 686 268 823

STAFF:)

COLABORADORES



ROSA MOTA

Afincada en Barcelona, es la autora de las imágenes del reportaje sobre el Ajedrez de Ramiro Sobral. Experta en capturar la autenticidad y la cotidianidad a través de un estilo colorido y detallado, en su obra destaca el uso creativo de luces y colores. Para más detalles, visita su web: www.rosamota.com.



FEDERICO MARÍN BELLÓN

Si queríamos publicar un reportaje sobre ajedrez no podíamos encontrar a nadie mejor: además de escribir durante muchos años de cine y series en periódicos como *ABC* o *El Mundo*, Fede es autor del libro *Ajedrez para torpes* y del blog *Sobre Damas y Reyes*, donde publica contenido sobre dicho juego y póker.



JORGE LOBO

Hay muchas cosas que hacer a diario en *Ciclosfera*, y necesitamos a alguien que se ocupe de coordinar el trabajo de todos. Un nuevo Director de Producción ordenado, metódico y paciente, pero también con mucha creatividad: bienvenido a casa, amigo. Vamos a trabajar mucho y a volver a pasarlo muy bien.



DIEGO MIR

Ilustrador y diseñador gráfico afincado en Valencia, ha publicado en medios tan prestigiosos como *The New York Times*, *El País* o *The Wall Street Journal*, y su obra ha sido premiada con galardones como los Laus, ADCV, ÑH o European Design Awards. Desde ahora, tenemos el lujo de contar con su arte en *Ciclosfera*.



JOHN BULMER

Uno de los grandes fotógrafos ingleses es el autor de la imagen del *Ultimátum*: referencia del fotoperiodismo es también un prestigioso documentalista. Sus fotos en color son sobrecogedoras, pero para este número elegimos una poética imagen en blanco y negro: la tienes en la última página de esta revista.



FERNANDO RAPA

Son ya casi tres años, doce revistas con él como Director de Arte. El salto desde entonces ha sido brutal: cambiamos el tamaño y el tipo de papel y Rapa ha llenado nuestras páginas de alegría, talento y color. Este gran amigo también nos alegra la vida con su paciencia, humor y cariño. ¡A por muchos más números!

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com). **Director de eventos:** Fernando Lozano (fernando@ciclosfera.com). **Director de producción:** Jorge Lobo (jorge@ciclosfera.com). **Director de comunicación:** Jaime Novo (jaimenovo@ciclosfera.com). **Directora de entornos digitales:** Elena Alcalde (elena@ciclosfera.com). **Director creativo:** Fernando Rapa Carballo. **Director web:** Diego Kuperman. **Redactor jefe:** Alejandro Lingenti. **Redacción:** Federico Marín Bellón, Ana Castán, Max Boraita, Catalina Serrano, Soledad Ruiz, Jaime Novo y Alejandro Lingenti. **Fotos:** Rosa Mota, John Bulmer, Mónica Dalmaso, Javier Campos, Sergio Padura y Rubén Vega. **Ilustraciones:** Diego Mir y Banezka. **Publicidad:** publicidad@ciclosfera.com / 649 373 218 y 686 268 823. **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.

*INDI



- 04 ÍNDICE** **05 STAFF** **06 EDITORIAL** **08 CONTRARRELOJ**
- 10 A DEBATE** **12 FISCALIDAD Y CICLISMO** **18 CARGOBIKE MOMMA**
- 24 BIKE POINT NAVARRA** **30 BIKE SONG** **34 HÉROES** **40 EIT URBAN MOBILITY** **44 AJEDREZ CICLISTA** **52 NOVALITY** **56 RINCONES**
- 66 ROOKFY** **70 MARAVILLAS** **78 SOLARCYCLE** **80 KARABAN** **86 BIKE**
- 90 ILUSTRADOS** **98 ESTO SÍ ES ÁMSTERDAM** **104 DON CICLETO**
- 106 DÓNDE ENCONTRARNOS** **110 ROAD TEST** **112 ESCAPARATE**
- 116 BAZAR** **122 CÓMIC** **124 ULTIMÁTUM**



Ciclosfera 360

Aquí estamos. Aquí seguimos. Y no nos conformamos con aguantar sino que vamos a más. Camino de los trece años lanzamos Ciclosfera #49, una de las mejores revistas que hemos publicado. Y, sobre todo, llegamos hasta aquí con más ilusión que nunca, y con algo nuevo.

Ese algo es Ciclosfera 360. Porque Ciclosfera ya no es "sólo" una revista, una web, una enorme comunidad en redes sociales, sino más cosas. En concreto, tres. La Ciclosfera de siempre, la que tienes en tus manos, la revista casi suicida que no sólo habla de ciclismo urbano sino que intenta difundir la cultura ciclista mostrando la bicicleta como un símbolo de optimismo, alegría y libertad, como un icono universal que sólo puede representar cosas buenas.

Después está Ciclosferia. Nació ya innovadora: en 2020, en pleno confinamiento, fue el primer Festival online de Ciclismo Urbano. Después, en 2022, se transformó en la primera Feria de Ciclismo Urbano física, y en mayo de 2025 celebraremos (otra vez en Valencia) su cuarta edición. La han llamado 'El Woodstock de las bicicletas', y algo de eso tiene: una feria llena de bicis distintas y para todos los públicos. La bici mostrada y ofrecida como un medio de transporte.

Como una herramienta para cambiar el mundo y no sólo hacer deporte. Tanto, que ahora Ciclosferia es algo más: es una Productora de eventos que maneja varios proyectos en distintas partes de España.

Y además llega la tercera pata de esa nueva Ciclosfera 360: Ciclosfera Comunica. Llevamos muchos años, miles de páginas, contando historias, y ahora vamos a contar la tuya. Eso es Ciclosfera Comunica: quizá la primera Agencia de Comunicación y PR especializada en ciclismo y movilidad sostenible. Un lugar donde no sólo creamos contenidos y notas de prensa o gestionamos redes sociales sino que, sobre todo, diseñamos y ponemos en práctica tu estrategia de comunicación.

Porque aprovechando nuestra experiencia y conocimiento queremos difundir tus sueños. Pero, también, queremos vincular proyectos, presentar personas y fomentar sinergias. En resumen: seguir creciendo para que todos crezcamos. Trabajar para colaborar. Sembrar para construir y sumar. Y es que... ¿Qué otra cosa puede esperarse cuando se lleva la bici en el corazón y el ciclismo por bandera?

Rafa
Vidiella



**Director de
Ciclosfera**



PINAR PINZUTI

* Project Manager de **Bikenomist**

Se define como una “lavacerebros” de la bici, embarcada en “una misión para alentar a más personas a pedalear y a los políticos para que construyan infraestructura segura”. Como consultora en Bikenomist, lleva más de quince años trabajando para que el ciclismo esté en las agendas públicas y privadas. Además, escribe en Bikeitalia, organiza la Feria del Cicloturismo de Bolonia, coordina el movimiento Fancy Women Bike Ride y forma parte del Consejo EuroVelo. Y, desde luego... ¡es una gran amiga de Ciclosfera!

¿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 sola | ● Acompañada |
| Izquierda ● | Derecha |
| iOS | ● Android |
| Día ● | Noche |
| Papel | ● Web |
| Cine ● | Música |
| Correr | ● Caminar |
| Beatles | ● Stones |
| Vino ● | Cerveza |
| Tenedor | ● Cuchara |
| Eléctrica | ● Convencional |



Tiene seis: una de acero hecha a medida por Dario Colombo (Bice Bikes) con la que va a todas partes; una Brompton; una Batavus; una Cinelli; una Maioli de los 70 para correr L'Eroica y, por último, una Carraro single speed. ¡Buena colección!



PWSeries S2. Menos es más.

Desarrollada con la filosofía de que “menos es más”, la nueva PWSeries S2 es la unidad motriz más pequeña, ligera y potente de Yamaha para los sectores Sport y Trail de gran volumen.

VISÍTANOS EN SeaOtterEurope, Girona, Spain.
20 – 22.09.2024 📍 Espacio G54

www.yamaha-motor.eu



YAMAHA
Revs Your Heart

A DEBATE



SI PEDALEAR FUESE UNA CANCIÓN... ¿CUÁL SERÍA?

"Don't Stop Me Now! o Bicycle Race, ambas de Queen"
(Rogelio Ramos)

"Nadaremos, nadaremos, lo que cantaba Dory en Buscando a Nemo... ¡Es mi estúpido mantra para las subidas!"
(Luis Antonio Rodríguez Condit)

"Moneytalks, de AC/DC"
(Jesús López Calvo)

"It's My Life!, de Bon Jovi"
(Luis Javier Sánchez)

"Me valen todas y cada una de las canciones, porque es sinónimo de libertad absoluta, algo cercano a volar. Desde Verdi a Lennon pasando por Linkin Park"
(Omar Fontana)

"Cemetery Gates, de Pantera"
(Ro JeSwit)

"Side, de Travis"
(Pepe López Aldape)

"Bicycle Song, de Red Hot Chili Peppers. ¡Qué música tan relajante!"
(JC Martínez)

"Finish What Ya Started, de Van Halen"
(Javier Cruz Scott)

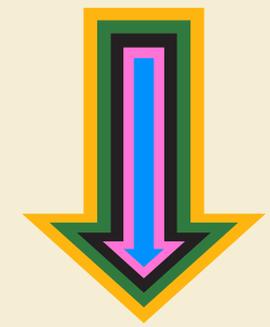
"Sin duda... Gracias a la vida, que me ha dado tanto, de Violeta Parra"
(Jaime Coccio)

"Love is in the Air, de John Paul Young"
(Rafa Gordillo)

"Third Stone from the Sun, de Jimi Hendrix"
(Rmr Xiuhcoatl)

"Forever Young!, de Alphaville"
(Betsabé Salguero)

"Highway Star, de Deep Purple. Ya desde el nombre es perfecta. Y tiene un ritmo que engancha, partes más leves, un solo de guitarra increíble, gritos muy rockeros, es larga y animosa... ¡Es la canción!"
(Ma Ry Mary)



"Watching the Wheels, de John Lennon"
(Kris Díaz)

"Three Little Birds, de Bob Marley & The Wailers"
(enfermera_transpersonal)

"Born Slippy, de Underworld"
(nico210686)

"Como no podía ser de otro modo... ¡La de Verano Azul!"
(miness10)

"Nine Million Bicycles, de Katie Melua"
(danivilladangos)

¿CON QUÉ PERSONAJE HISTÓRICO SALDRÍAS A PEDALEAR?

"Con el inventor/creador de la bicicleta, para darle las gracias por haber inventado la mejor máquina para el ser humano y el planeta"
(LaChicaQueCorre)

"Con Paul Smith, para hablar de diseño"
(Libertad Avenue)

"Pues con Marilyn Monroe, porque... ¿Quién dijo que las estrellas no montan en bicicleta?"
(LuisLinaCero)

"Tuve el honor de pedalear junto a Gary Fisher, creador de la MTB. ¡Todo un gentleman en bici!"
(Kayladesign)

"Con Dalí, y en una bicicleta intervenida o diseñada por él"
(Van_Fairbrooks)

"Con Marie Curie. ¡Le encantaba montar en bici!"
(Ruth_Tenerife)

"Con el mudo de los Hermanos Marx: el silencio es curativo"
(TerritorioViajero_Bikers)

"Con Albert Hoffman... ¡JuJuJu!"
(Nico210686)

MUNDOBICI

LAS OTRAS MANERAS DE FOMENTAR EL CICLISMO URBANO

Francia, Alemania, Países Bajos, Bélgica, Austria, Suecia, Reino Unido... Todos esos países, y varios más, cuentan con diversas iniciativas para fomentar el uso de modos de transporte más saludables. En el caso de las bicis, ayudas al leasing, exenciones fiscales, pagos por kilómetro recorrido... Medidas con resultados que realmente pueden palparse. ¿Qué se está haciendo en España?

JAIMENOVO

A simple vista, parece que lo único que podemos hacer para fomentar el ciclismo urbano es crear infraestructura. No es una mala praxis, desde luego, pero cuando miramos a Europa nos encontramos con que, más allá de las amplias redes de carriles bici o los múltiples aparcamientos, las iniciativas se cuentan por decenas y no todas se ven a simple vista.

Exención de impuestos, préstamos sin intereses, incentivos fiscales de todo tipo, pagos en metálico por kilómetro recorrido, ayudas a nivel nacional a la compra de bicicletas... Desde los diferentes gobiernos, pero también desde las empresas, centros de trabajo, universidades o eventos deportivos o culturales se elaboran planes de movilidad efectivos. Lo cierto es que se han implementado en diferentes países un sinfín de iniciativas, muchas

de ellas relacionadas con el bolsillo de los ciudadanos, que están resultando efectivas. Y si hay algo que tenemos en común los europeos es el deseo de tener más dinero...

Achtung, que viene el leasing

Además de que en Alemania los empleados pueden deducirse 0,30€ por cada kilómetro recorrido al trabajo en su declaración de IRPF (independientemente del medio de transporte utilizado), conviene prestar mucha atención a JobRad, una empresa especializada en ofrecer un leasing de bicicletas eléctricas o convencionales. Un alquiler a largo plazo exento de IRPF y con mantenimiento incluido, que permite a los trabajadores utilizar por muy poco dinero al mes la bici de sus sueños. Han sido pioneros en un modelo tan sencillo, evidente y efectivo que nos invita a pregun-



FRANCIA

En total, te cubren hasta 700 euros por persona al año, 800 si la bici se combina con el transporte público.



UK Permite a los trabajadores adquirir bicicletas a través de un préstamo de su empresa que es gestionado por agencias como Cycle Solutions

tarnos cómo no se nos ha ocurrido antes. Lógico: en vez de usar “coche de empresa”, te mueves en una “bici de empresa”.

Una iniciativa que, claro, incluye las bicicletas de carga, lo que ha multiplicado su uso a nivel familiar con una clara repercusión en los entornos escolares de las grandes ciudades germanas. Así, por ejemplo, durante 2023 se vendieron aproximadamente 100.000 cargo bikes en Alemania.

JobRad ya ha facilitado este sistema a miles de empresas, y ha resultado ser una medida realmente efectiva para animar a los ciudadanos a cambiar sus hábitos de movilidad. Es más: desde enero de 2024 también ha conse-

guido que su plan de leasing forme parte del Convenio colectivo para el servicio público (TdL), haciendo que también los empleados estatales tengan derecho a él: estamos hablando de 850.000 funcionarios que no podían acceder a este servicio por sus condiciones salariales.

Florian Baur, CEO de JobRad, intuye estar haciendo historia en la movilidad sostenible cuando habla de este acuerdo, y ejemplos como la multinacional Decathlon se han sumado a este viaje, lo que nos da pistas de las dimensiones que puede llegar a alcanzar. Dicho sea de paso, Decathlon ha puesto en marcha el leasing de bicicletas de forma global, al igual que nombres tan populares como



HOLANDA

Solo en Países Bajos hay unas cien mil bicicletas de leasing en las calles, y la cifra no para de crecer

Yamaha. Incluso el Grupo Volkswagen ha querido sumarse al carro: quizá haya que ir pensando en cambiar de negocio o, simplemente, diversificar.

La altura de los Países Bajos

A nadie se le escapa que en Países Bajos se ha interiorizado el uso de las cargo bikes como vehículo familiar. La imagen de madres llevando a sus hijos al colegio en bicicleta es algo cotidiano. Algo que no se basa sólo en conceptos como “la cultura ciclista” o esa frase que tantas veces nos han repetido: “Aprendemos antes a pedalear que a andar”. Hay mucho más detrás. Este tipo de bicicletas pueden rondar los seis mil euros, menos que un coche pero un importante desembolso. Y aquí entra de nuevo en juego el leasing: dependiendo de la bicicleta escogida, muchas empresas ofrecen una cuota de uso de entre sesenta y trescientos euros al mes que puede incluir mantenimiento, reparaciones, seguro o asistencia en carretera. A los tres años, eliges si te la quedas (pagando lo que reste de su precio y refinanciándolo) o la cambias por una nueva y sigues con el pago mensual.

“Comenzamos con el leasing de bicicletas hace cinco años”, nos cuenta Lonneke Van Der Horst, directora de Marketing y Estrategia de ALD Automotive, una de las empresas con mayor número de operaciones de leasing en el país. “Solo en Países Bajos hay unas cien mil bicicletas de leasing en las calles, y la cifra no para de crecer”. Un auge que también se debe a la carga fiscal de este tipo de contratos: mientras que para los coches de combustión interna alcanza el 22% del precio del vehículo, para las bicicletas se queda en el 7%.

Con nombre y apellidos

Pero ya dejando de lado las grandes cifras, y centrándonos en los usuarios, es frecuente encontrar a familias que gracias al leasing disfrutan de bicicletas de alta gama. Es el caso de nuestra compañera Ana Castán: ella, su marido Manuel Tomé y su hijo de seis años, Gonzalo, se mueven en una espléndida cargobike Urban Arrow que ronda los 5.800€. Eso, pagada en tienda, pero que ellos usan por una cuota de 166€ al mes. “Además”, comenta Manuel, “me los descuentan directamente del salario, no tengo que pagar el IVA y al poder desgravármelos de la renta se quedan al final en unos 96€”. Por desgracia, dicha ayuda es incompatible con el pago mensual de 0,23€ por kilómetro recorrido en bici, pero las ventajas siguen siendo tantas que es frecuente escucharlos decir la siguiente frase: “Nuestra bici es muy cara. Si no nos lo hubieran puesto tan fácil, no la habríamos comprado”.

Igualdad, legalidad y sostenibilidad

En 2020 Francia puso en marcha un conjunto de iniciativas bajo el nombre Forfait Mobilités Durables, y que consiste en una remuneración exenta de impuestos y cotizaciones para aquellos empleados que quieran optar por modos de transporte sostenibles como la bicicleta. Las coberturas del Forfait pueden abarcar una cantidad fija por pedalear, ayudas por cada kilómetro recorrido o apoyo económico para gastos como compra, alquiler, mantenimiento o accesorios. En total, hasta 700€ por persona y al año para cubrir este tipo de desembolsos, que alcanzan los 800€ si la bici se combina con el transporte público.

Francia exige a nivel nacional que las empresas cubran al menos el 50% de los costes del



PORTUGAL

Redujo el IVA a las bicicletas, lo que permite que se vendan considerablemente más baratas que en España

ALEMANIA

Los empleados pueden deducirse 0,30€ por cada kilómetro recorrido al trabajo en su declaración de IRPF



transporte público para sus empleados, pero el Forfait es voluntario. En 2023, tres años después de su creación, el 38% de las empresas con más de cincuenta empleados ya habían adoptado la medida, un dato fantástico a ojos de un español pero que, sin embargo, no terminó de satisfacer al gobierno francés. Perfeccionismo galo, quizá, o realismo: más del 70% de los franceses todavía se desplazan a su lugar de trabajo en su coche o moto.

El modelo belga

Tras hablar de Francia, Alemania o Países Bajos, es justo mencionar a Bélgica y sus particularidades. Bajo el nombre de "Indemnización por bicicleta" se esconde el concepto "Indemnit  Vélo", que aglutina una serie de medidas que benefician directamente a los bolsillos de trabajadores y empresarios. En primer lugar, está el ya conocido pago por kilómetro recorrido: hasta el momento han sido 0,27€, pero planean subirlo a 0,35€ en 2025, 100% libres de impuestos y cotizaciones, pero con

un máximo de 3.500€ anuales a partir de esa fecha. En Bélgica, dicha medida es obligatoria: todas las empresas deben ofrecerla a los empleados que usen la bici para ir a trabajar.

Las empresas también deben asumir una parte de los costos de desplazamiento al trabajo en transporte público de sus empleados, que en algunos casos supera el 75% del total. Y, claro está, también tenemos el leasing: compa n as como Cyclis o Ubike ayudan a los empresarios a implementar sistemas exentos de IRPF con deducciones en el impuesto de sociedades.

God save the Bike

Saltemos el Canal de la Mancha: el programa Cycle to Work Scheme del Reino Unido no lo llama directamente leasing, pero es muy parecido. Permite a los trabajadores adquirir bicicletas a través de un préstamo de su empresa que es gestionado por agencias como Cycle Solutions o Cycle Scheme. Se incluyen

eléctricas, convencionales o de carga, e incluye también accesorios. Todo sin impuestos y directamente a la nómina del trabajador: el pago se realiza mensualmente desde el salario bruto, lo que reduce la base imponible para las dos partes, empleado y empresa.

Pero...  y si una empresa necesita una flota de bicicletas? No problem! Existe el llamado Cycle to Work Scheme, que permite adquirir bicicletas para que tus empleados las usen en los desplazamientos entre sus diferentes sedes, realizar entregas o, simplemente, para la movilidad interna si se trata de unas grandes instalaciones. Y también con exenciones fiscales específicas: todos los costos de adquisición y mantenimiento de estas bicicletas son deducibles en los impuestos de la compa n a.

España: barbas a remojar

Visto el incansable trabajo en pro del ciclismo urbano de nuestros vecinos, cabe preguntarse...  Qu  estamos haciendo en España? Pues muchas cosas, la verdad, pero pocas a nivel estatal y bastante desordenadas.

Es cierto que, desde 2021, tenemos en marcha la Estrategia Estatal de la Bicicleta, que hasta se menciona en la página web de La Moncloa. Fue aprobada en un Consejo de Ministros en junio de ese año, algo absolutamente impensable hace apenas una década, pero que no viene acompañada por iniciativas fiscales concretas.

Entre los objetivos de dicha estrategia, podemos leer en su página 70 el de "evaluar políticas fiscales que favorezcan a la bicicleta como modo de transporte". En la 75 nos encontramos con el propósito de incluir un "estudio de la viabilidad de modificar la normativa fiscal para incluir la movilidad en bicicleta para desplazarse al trabajo en lo referente a las rentas en especie". Y, casi terminando el documento (página 147), volvemos a leer la previsión de realizar "un estudio comparado de políticas fiscales europeas para el impulso de la bicicleta como modo de transporte, especialmente en la movilidad al trabajo". Sí, lo has adivinado: un estudio previsto pero sin realizar aún.

ESPAÑA

Se hacen muchas cosas, pero pocas a nivel estatal y bastante desordenadas



En otras palabras: que pasados tres años, muchos países de nuestro entorno nos superan ampliamente. Por cierto, en Portugal se redujo hace poco el IVA a las bicicletas, lo que permite que en el país vecino se vendan considerablemente más baratas que en España.

En manos privadas

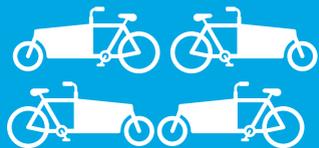
Las medidas adoptadas en nuestro país para fomentar el uso de la bicicleta son, en buena parte, privadas, promovidas por empresas conscientes de la necesidad de un cambio. Hay, por supuesto, sistemas de leasing, pero no está exento de impuestos. La opción es acudir a, por ejemplo, Kleta, Swapfiets, Panot o Wify, que ofrecen diferentes modelos para que disfrutes de una bici en perfectas condiciones por el pago de una cuota mensual. Mención especial merece también Bike Club, especializada en bicicletas infantiles que, además aporta una solución al quebradero de cabeza que supone que los niños crezcan.

UNA
MADRE,

TRES
NIÑOS

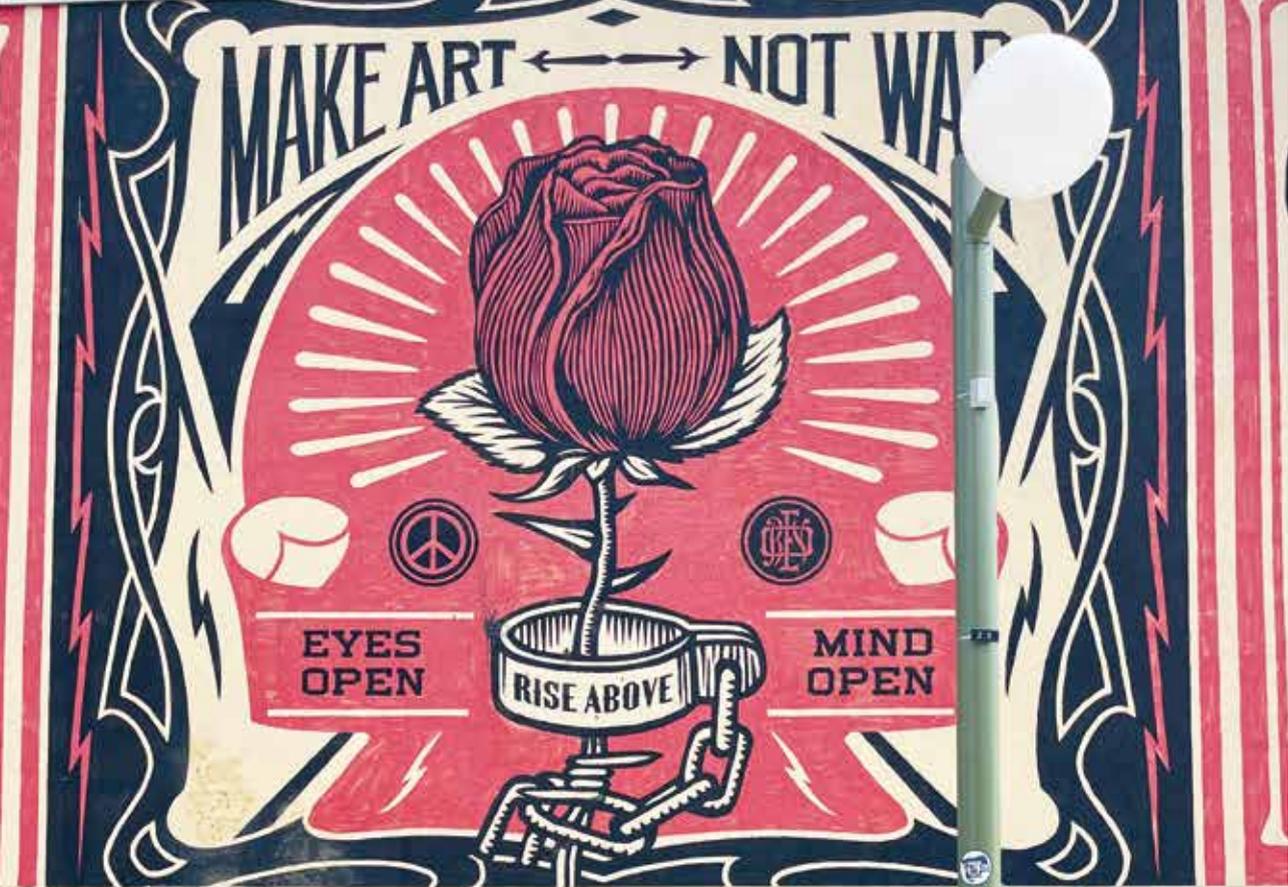


Y CINCO
CARGOBIKES



Se llama Maddy Novich, pero la conocerás por su perfil en Instagram: Cargobikemomma. Sí, una madre neoyorkina que ha decidido abanderar el uso familiar de las bicicletas de carga. El colegio, la compra, una mudanza, citas con el médico, las extraescolares... El día a día de cualquier persona, de cualquier madre, pero sobre una cargobike. La entrevistamos en exclusiva durante su viaje por Europa (en bici de carga, claro).

SOLEDAD RUIZ



UNA MADRE,

TRES NIÑOS



Y CINCO CARGOBIKES



“Hay muy pocas cosas que una bici de carga no pueda hacer: son, realmente, el sustituto perfecto de un coche”

Diversión, emoción

“A los niños les encanta”, resume con naturalidad Maddy. “No les gustan los trayectos en coche, y están siempre deseando subirse a una bicicleta. Para ellos, es algo divertido y emocionante”. Basta ver los videos que diariamente sube a sus redes sociales para, en efecto, contemplar a los tres pequeños jugando, comiendo, charlando e incluso filosofando con toda normalidad a bordo del cajón de cualquiera de las bicis con las que su Cargo Bike Momma cruza Nueva York.

Pero en ellas no sólo viajan niños: también muebles, alimentos y casi cualquier cosa que imagines (y que, probablemente, tú también hayas transportado esta misma semana en tu coche). “Hay muy pocas cosas que una bici de carga no pueda hacer” comenta Maddy. “Yo he llevado de todo, desde cuatro niños a un armario gigantesco, y tengo amigos que se han atrevido también con sofás”. En su opinión, y aunque por supuesto dependa de cada modelo, “todavía no he encontrado los límites de una carga. Son, realmente, el sustituto perfecto de un coche”.

Aunque no sabe la respuesta exacta, cree haber probado más de veinte modelos distintos. Y lo cierto es que, por suerte, esta curiosidad es cada vez menos extraña. “El número de madres con bicicletas de carga en Nueva York no para de crecer, y es increíble ser testigo de este cambio. Me encanta ayudar a todas aquellas que me piden consejo para elegir un modelo o, claro, para ganar confianza a la hora de dar sus primeras pedaladas en ellas”.

A simple vista, no parece que haya nada extraordinario en Maddy Novich. Es profesora de Justicia Criminal en la Universidad de Manhattan. Se casó con su marido, Jeff, hace 15 años, y han tenido tres hijos, Marlowe, Sloane y Jack, de tres, seis y diez años respectivamente. Eso sí: Maddy es la orgullosa propietaria de cinco bicicletas de carga. Como lo oyen: Riese and Müller Load 60, Urban Arrow Family, Bunch Bikes Trike, Madsen Cargobike y Xtracycle RFA. Una increíble flota y, por otro lado, una vida como la de cualquier otra madre, salvo porque cada vez más gente les para mientras pedalean por las calles de Manhattan.

“Como madre de tres hijos, moverme en bici me ayuda a sacar el tiempo necesario para hacer las mil cosas que tengo que hacer cada día”

UNA MADRE,
TRES NIÑOS
Y CINCO CARGOBIKES

Un amor de verano

Y no es que Maddy fuese una ciclista con tumaz: es más, ni siquiera tenía bici en su adolescencia. “Me enamoré de este tipo de máquinas en 2019, durante unas vacaciones en Ámsterdam. Las usé durante casi un mes, y lo sentí como una revelación. Quería mantener esa calidad y eficiencia de vida al volver a Nueva York y corroboré que, como madre de tres hijos, moverme en bici me ayudaba a sacar el tiempo necesario para hacer las mil cosas que tengo que hacer cada día”.

En este verano de 2024 Maddy ha vuelto de vacaciones a Europa, y durante julio y agosto ha visitado con su familia distintos países. “En general es una experiencia increíble, pero es verdad que priorizo visitar aquellos lugares con una infraestructura ciclista de calidad. Nos encantan Copenhague, Ámsterdam, Cracovia, Varsovia, París... ¡Es maravilloso ver la cantidad de carriles bici protegidos que hay, y hasta dónde son capaces de llevarte!”

Sin excusas

Pero no se trata sólo de infraestructura. “La mentalidad de los conductores europeos me parece, también, muy diferente a la de los estadounidenses. Los primeros respetan mucho más a los ciclistas, se detienen o reducen la velocidad cuando nos ven, se separan para adelantarnos sin ponernos en peligro. Me encanta cómo el ciclismo está tan normalizado en los lugares que te mencionaba”, comenta.

Sin embargo, es el miedo al tráfico motorizado el que paraliza a muchas personas y consigue que no se suban a una bicicleta. “No veo que eso deba ser una excusa para no pedalear más”, asegura, “aunque me resulta comprensible. Los conductores pueden intimidar, y mezclar entre los coches puede dar miedo, pero creo que esas dudas, esos miedos, parten del desconocimiento. Por eso, lo que más me gusta es estar siempre disponible para contestar preguntas, y mostrar las diferentes formas de superar el temor a pedalear por las calles”.





EN CONCRETO,

NAVARRA

Pocos destinos reúnen tantas virtudes para un ciclista. No importa si buscas una excursión en familia, un largo viaje cicloturista de alforjas, un entrenamiento exhaustivo o, simplemente, descubrir un paraíso a pedales: Navarra mezcla mil contrastes y maravillas. Gastronomía, naturaleza, cultura e historia os esperan a ti y a tu bicicleta por ello!

JAIMENOVO/RAFAVIDIELLA

Es obvio que la bici es una herramienta perfecta para evadirse en cualquier momento del año. Pero hay algo más: los beneficios de pedalear se multiplican cuando estamos de viaje. La relajación, la libertad, la aventura de cualquier paseo ciclista se disparan cuando el entorno no es el habitual y, especialmente, el destino lo tiene todo.

Y eso es lo que tiene Navarra. Paisajes que quitan el aliento. Alojamientos bien preparados. Instalaciones donde reparar la bici. Un club de producto que engloba a 68 empresas (alojamientos, agencias de viajes, restaurantes, empresas de actividades...) que te facilitarán tu estancia. Lugares en los que, además de trabajar nuestro cuerpo, nuestra mente se ve estimulada por la historia o la cultura. Y, claro, una comida que alimenta el cuerpo y, como a veces se dice, el alma. ¿Un fin de semana? ¿Tres días? ¿Cuatro? Perfecto, porque Navarra tampoco te va a pillar lejos.



FOTO: JAVIERCAMPOS



FOTO: JAVIER CAMPOS

CUALQUIER
MOMENTO DEL AÑO
ES BUENO PARA
RECORRER UNA
RUTA PARA TODOS
LOS PUBLICOS

Navarra es, por ejemplo, donde puedes empezar pedaleando en un desierto y terminar en un bosque. Donde coinciden cinco Vías Verdes, dos rutas EuroVelo, siete puertos de montaña, el Camino de Santiago, siete espacios BTT, más de una veintena de espacios de acogida ciclista y un sinfín de senderos gravel. Un destino no masificado, sostenible y seguro. Un país en miniatura e increíblemente diverso, capaz de reunir cuatro climas y mucha historia.

Navarra, en definitiva, te deja con la boca abierta. Tanto, que quizá lo mejor sea enfocar esfuerzos y seleccionar tres rutas gravel de un sólo día. Si tienes poco tiempo, quédate con una o dos. Y si tienes algo más... ¿Qué tal encadenarlas y hacerlas de forma consecutiva?

Toda la
información
de Navarra en
Bici, aquí



En el Corazón de Navarra

Comenzamos por el trayecto más duro: empieza en Sangüesa, una localidad al este de la provincia que rezuma historia y cuenta con atractivos como la iglesia de Santa María la Real, cuya portada es una de las obras cumbre del románico español. Después, el Camino de Santiago en su ramal aragonés nos llevará hasta el Castillo de Javier, construido en el s. X sobre roca viva y totalmente rehabilitado. Repleto de torres, mazmorras, matacanes y troneiras, es el lugar donde bajar de la bici y sentir, en el corazón del Antiguo Reino de Navarra, que retrocedes mil años y hasta conoces al patrón local, San Francisco Javier.

La siguiente parada es Rocafort. Villa de encantadoras casas de piedra, presididas por las ruinas de un castillo, es el preámbulo de Aibar, el precioso pueblo atalaya medieval que hay antes de Gallipienzo Antiguo y la Sierra de Ujué. Muy cerca de Olite, te espera allí la Iglesia-Fortaleza de Ujué, desde donde tienes unas sobrecogedoras vistas que van desde el Pirineo hasta el desierto de las Bardenas Reales. Construida en el siglo X, con torres almenadas, contiene una portada sur considerada obra maestra del gótico.

La ruta te llevará cerca de la Laguna de Pitiillas y hasta Carcastillo, muy cerca del Monasterio de la Oliva, un oasis de paz construido en

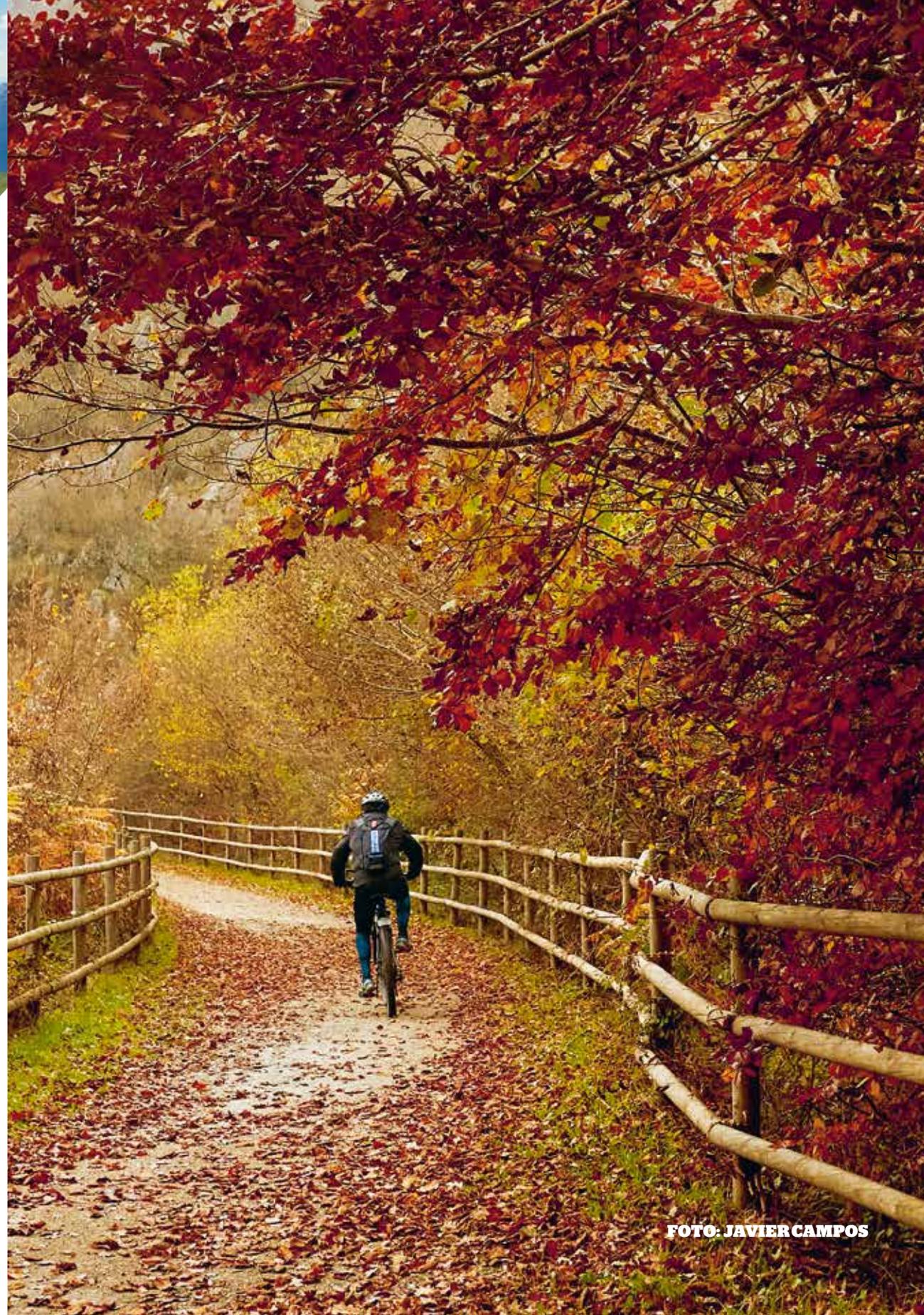


FOTO: JAVIER CAMPOS

COGE FUERZAS

No importa si optas por cuchara o tenedor, platos más complicados o las recetas sencillas que exprimen el sabor de los productos locales. Todo lo tienes aquí: pochas y migas, cordero al chilindrón o gorrín asado. Verduras que harían las delicias de los mejores chefs. Y, claro, los vinos de la tierra, locales pero ya famosos en el mundo entero. Tintos y blancos con Denominación de Origen Navarra. Rosados de San Martín de Unx. ¿Y de postre? Alpagatas o rocas de Puy. Ya nos contarás.

¿RESERVAMOS?

Los hoteles y alojamientos del club Navarra en Bici disponen, como mínimo, de un lugar totalmente preparado para lavar y guardar tus bicicletas. Además, el personal está muy bien informado de las rutas que puedes realizar: ponte en sus manos para que te organicen todo o móntatelo por tu cuenta. Como tú prefieras.

los siglos XII y XIII donde destacan el claustro, la sala capitular y la iglesia. Y así, en una ruta que discurre junto al río Aragón, llegaremos a Cáseda, tras hacer 125 kilómetros con unos 1.800 metros de desnivel y en los que también habremos visto el embalse de Yesa desde el Monasterio de Leyre, las ruinas romanas de Santa Criz de Eslava o los desfiladeros naturales de las foces de Lumbier y Arbaiun.

Entre Castillos y Fortalezas

Bienvenidos a la Zona Media de Navarra, a una ruta que parte de Olite, desde cuyo Palacio Real empezamos a pedalear hasta llegar al mirador de Pueyo. Abre bien los ojos: tienes frente a ti el valle de Valdorba, la "Toscana navarra", un espectacular paisaje entre Olite y Pamplona formado por un sinfín de pequeños y encantadores pueblos, una gran variedad de ecosistemas de alto valor ecológico y abundantes muestras de arquitectura románica rural (entre otras la ermita de Cataláin y San Pedro de Etxano, la cripta de Orisoain, el hórreo de Iratxeta o los molinos de viento de la Guerinda).

Lejos de desgastarte, el camino te dará más ganas de seguir. Prepárate para descubrir Añorbe y sus viñedos. El valle de Nekeas. Los tesoros que guarda el Camino de Santiago: la ermita de Santa María de Eunáte, la pequeña villa de Obanos o uno de los puentes románicos más bellos que podrás conocer, el de Puente la Reina.

Luego, Mendigorria y su museo arqueológico de Andelos para saber más del antiguo Imperio Romano. Artajona y su cerco medieval amurallado del s. XI, con nueve torres, dos portales y la imponente iglesia-fortaleza de San Saturnino. La ruta por la ribera del río Cidacos y el río Arga discurre por choperas. Monte Plano, entre Olite, Tafalla y Miranda, guarda una llanura plana alta repleta de encinas. Naturaleza e historia. Pasado y presente. Algo menos de cien kilómetros, 1.400 metros de desnivel y, en definitiva, un regalo para los sentidos.

Batallas pasadas y paz actual

El punto de partida de esta tercera ruta es Villatuerta, y el objetivo es recorrer algunos de los escenarios clave de las guerras carlistas. Pronto llegamos al embalse de Alloz: situado entre los valles de Yerri y Guesalaz, es un mar de aguas salinas alimentado por los ríos Salado y Ubagua, con aguas de intenso azul turquesa idóneas para aparcar un rato la bici y practicar vela, windsurf, paddle surf, piragüismo, vuelos en parapente o pescar. Luego vendrán Lácar, Cirauqui (un pueblo medieval de calles sinuosas y portales de piedra, a los pies del Camino de Santiago francés) o Mendigorria, cuyo museo arqueológico de Andelos es extraordinario para viajar al antiguo imperio Romano.

Estella-Lizarra, en las cercanías de la ruta, es imprescindible. Medieval y comercial, ubicada en el Camino de Santiago, allí convivieron cristianos, musulmanes y judíos (es llamada "la Toledo del norte"), y reúne tres joyas románicas: el Palacio de los Reyes de Navarra, el claustro de San Pedro de la Rúa y la portada de San Miguel. En total, algo menos de setenta kilómetros con unos 860 metros totales de desnivel.



CUNA DEL GRAVEL

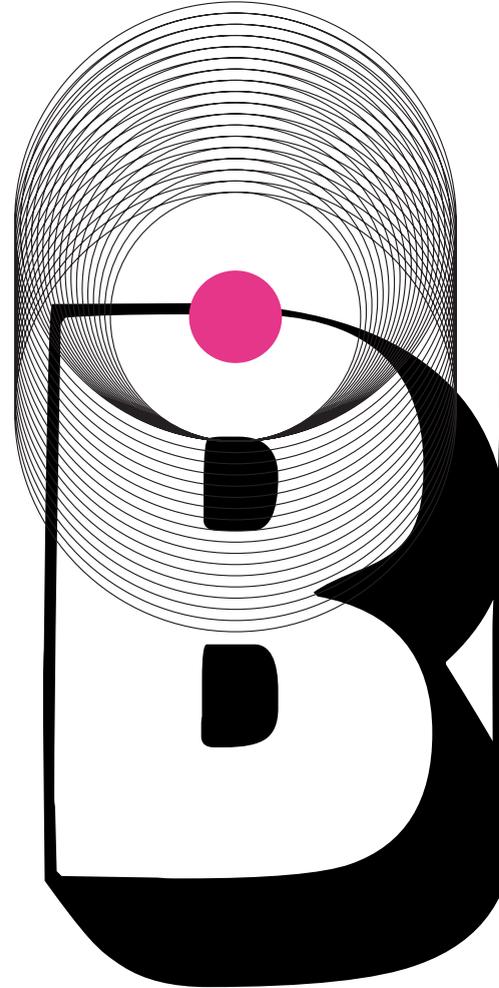
Desde Villatuerta sale una de las primeras pruebas de gravel celebradas en nuestro país: la Tierra Estella Epic. Tiene tres recorridos (36, 71 y 120 kilómetros), y hasta dos mil metros de desnivel. Visita su web y estate muy pendiente de la próxima edición, que se celebrará en primavera de 2025.

FOTOS: SERGIO PADURA



A TRAVÉS DE TÚNELES

La Vía Verde del Plazaola les encantará a los niños: recorreréis hasta 53 túneles, entre ellos el más largo que puede cruzarse en bicicleta en una Vía Verde europea. ¡Casi tres kilómetros que os permitirán atravesar una montaña pedaleando!

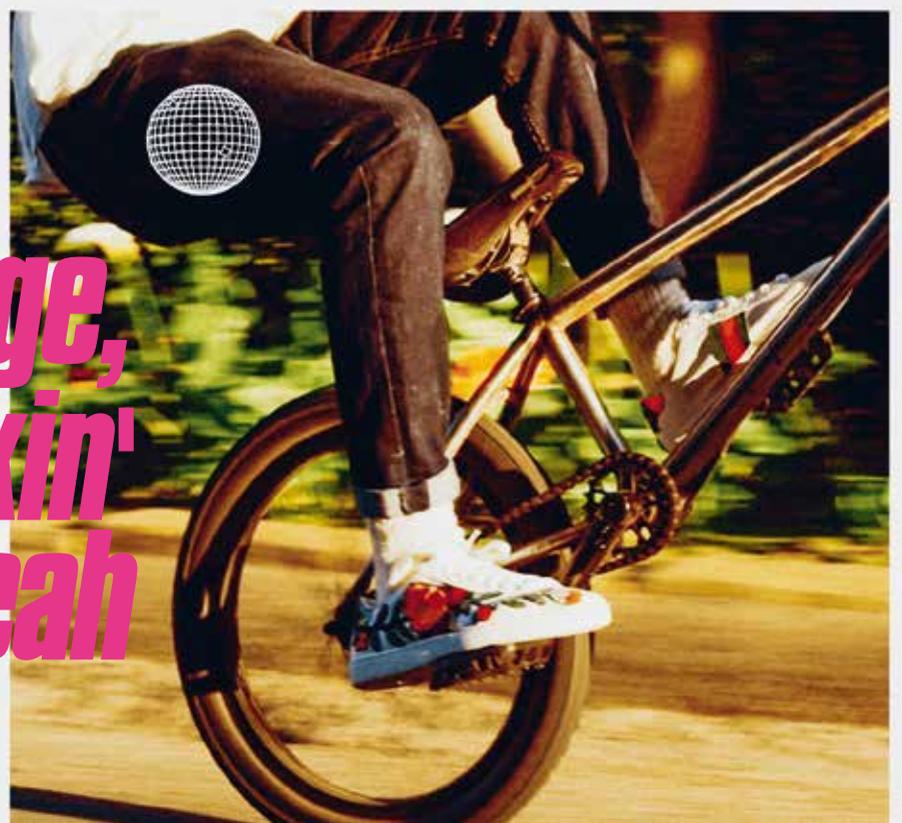


FRANK OCEAN

BIKING

bikesong

*Savage,
I'm bikin'
yeah*



Frank Ocean, una de las apariciones más relevantes de la música negra reciente, es el autor e intérprete de 'Biking', canción en la que cuenta con dos invitados de lujo: Tyler, the Creator y Jay-Z, fulgurantes estrellas del hip hop. 'Biking' alude al equilibrio, la libertad y la independencia con una destreza de la que sólo pueden presumir los grandes artistas.

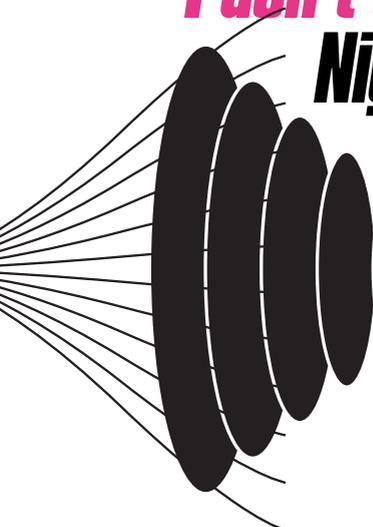
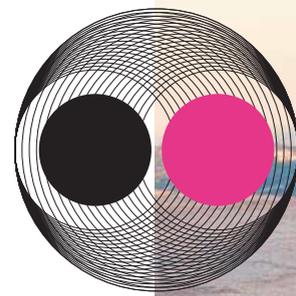
ALEJANDRO LINGENTI

SIMBOLOGÍA 100%

La autorreferencialidad es fundamental en el hip hop. Y *Biking*, single de Frank Ocean (2017), lo prueba. La bici es aquí un símbolo de los vaivenes de la vida de un artista que triunfó en un género caracterizado por transformar a muchos desheredados en fabulosos multimillonarios. En *Biking* la bicicleta representa el equilibrio necesario para enfrentar vaivenes y cambios, pero también es un vehículo de libertad y libre albedrío, otro gran tema del hip hop, uno de los géneros musicales más politizados y rebeldes de la industria.

"Savage, I'm bikin', yeah", rapea Ocean en un tema que, además de letras y mensajes, tiene una música muy especial, idónea para acompañar un relajado paseo pedaleando al atardecer. ¿Algo más? Sí: se menciona a Nigel Sylvester (célebre practicante de BMX e imagen de Nike), la PK Ripper (un increíble modelo de SE Bikes) o el 'Big Willie Style', como referencia a hacer caballitos o recorrer muchos metros sobre una sola rueda (*wheelies*).

**“Pedal, I drown in the heat
My sapphires drown in my sweat
White mags, but I jet
Jackson, I’m savin’ the streets
I’m Roger Rabbit in the air
I don’t care, Big Willie Style, yeah
Nigga, one wheel, one wheel,
one wheel”**



Siempre cerca

Hablando de bicicletas, Ocean solía usar una a diario cuando vivía en New Orleans, desparejada en circunstancias muy especiales. Aunque nacido en California (Long Beach, 1987), la familia de Ocean se mudó a Nueva Orleans cuando él tenía cinco años, y fue allí donde creció. Una ciudad que, en 2005, se transformó en pesadilla por el huracán Katrina: el estudio de grabación de Ocean fue destruido por una inundación, y probablemente en el saqueo posterior que sufrió el lugar o por la propia corriente la bici se perdió. Tras el descalabro Ocean se mudó a Los Ángeles y empezó a escribir canciones para Justin Bieber, Beyoncé, John Legend o Brandy. Y sí, en cuanto tuvo suficiente dinero Frank se compró otra bici: basta con introducir en Google los términos “Frank Ocean + Bike” para encontrar fotos con diferentes monturas.

LA ESCUELA DE FRANK

El contacto en Los Angeles con el colectivo Odd Future cumplió un rol fundamental en la formación de Ocean. Gracias al vínculo con ese colectivo de hip hop alternativo a finales de la década de 2000, Ocean entendió la importancia del enfoque irreverente y multidisciplinario para un artista del género. En la mira de Odd Future está en primer plano la música, pero también ocupan un lugar importante el arte visual, la moda y, sobre todo, la independencia creativa. Odd Future aboga por controlar todo el proceso: desde la producción y la grabación hasta la distribución y venta. *Biking*, de hecho, fue producida y grabada por Ocean y lanzada en abril de 2017 en *Blonded Radio*, su propio programa de radio. Además de influencia musical y filosófica, Odd Future le permitió conocer a Tyler, The Creator, uno de los fundadores y líderes de ese colectivo, cuya voz aparece en *Biking*.

INVITADOS DE LUJO

Además de Tyler, The Creator, en *Biking* aparece una gran estrella del hip hop de la Costa Este: Jay-Z, que le aporta un flow inconfundible en términos sonoros y rítmicos y tiende un puente entre el hip hop de Nueva York y el de Los Ángeles, la ciudad de Tyler y el trampolín artístico para Frank. Jay-Z nació en Brooklyn y se formó en el entorno del hip hop producido allí: las diferencias con la escena de Los Ángeles son varias, y especialmente se reflejan en el flow (más duro y ajustado a la precisión rítmica en el Este y más relajado y melódico en L.A.), el uso disímil de las cajas de ritmos y los sampleos, temáticas de las letras e incluso en la ropa. Otro de los nombres que no pueden faltar en un artículo como este es el de Young Thug: Ocean no le sumó a este encuentro artístico, pero sin duda es una influencia muy notoria en el estilo interpreta-

tivo elegido para esta canción. Originario de Atlanta, Young Thug ha sido presencia habitual en los medios por un juicio en el que es acusado de liderar una banda criminal.

PLATAFORMA DE DESPEGUE

Cinco años antes de grabar y lanzar *Biking*, y después de presentar en 2011 un *mixtape* titulado *Nostalgia, Ultra* que no llegó a grandes audiencias pero hizo circular su nombre por el ambiente del hip hop, Ocean se presentó en sociedad con un disco que ya es un clásico: *Channel Orange*. Publicado en 2012 sin grandes inversiones, fue aclamado por la crítica y ganó un Grammy. En efecto, el álbum está entre lo más bello y significativo de la reciente música, con el mejor soul clavado en el espejo retrovisor y el sonido del futuro en un horizonte que parece al alcance de la mano. Más allá de ser un gran disco, *Channel Orange* tuvo el impulso publicitario que provocó la decisión de Ocean de hablar en público de su orientación sexual (una anomalía en un entorno machista como el del hip hop) e incluso ser más específico en canciones como *Bad Religion* y *Forrest Gump*. Ocean confirmaría su estatus innovador y generador de tendencias con *Blonde* (2016), un disco muy diferente.



**ESCÚ
CHALA
AQUÍ!**



¿Es posible encontrar una bicicleta en un western? Aunque parezca raro, sí. Y no sólo eso: también puede regalarnos una de las escenas más inolvidables de la historia del cine, como en el caso de 'Dos hombres y un destino', un gran éxito merecedor de cuatro Oscar y protagonizado por, nada más y nada menos, Paul Newman y Robert Redford.

ALEJANDRO LINGENTI

PEDALES EN EL OESTE

Sabido es: en un *western*, los personajes montan a caballo. Como los sombreros de *cowboy*, las botas con espuelas o las pistolas, es parte de su iconografía. Sin embargo, en *Dos hombres y un destino* hay una escena en la que Butch Cassidy, el personaje de Paul Newman, pasea en bicicleta con Etta Place (Katharine Ross), la maestra de escuela amante de Sundance Kid pero que también coquetea con él. Un triángulo sentimental que recuerda al que armó François Truffaut en la magnífica *Jules et Jim* (1962). La secuencia del paseo en bici-

cleta está musicalizada con una celeberrima canción de Burt Bacharach, *Raindrops Keep Fallin' on My Head*, y es un momento especial de la historia: los dos protagonistas están relajados, sintiéndose libres al menos por un rato de la tensión de los robos y los enfrentamientos en los que están involucrados la mayor parte del tiempo, y también porque revela la singular relación entre la mujer y ellos dos.

Media hora después, la bicicleta vuelve a aparecer en la película: esta vez Cassidy la empuja hacia un charco mientras grita "¡El futuro es



LA PELÍCULA SE ESTRENÓ EN 1969 Y FUE UN ÉXITO: COSTÓ SEIS MILLONES DE DÓLARES PERO RECAUDÓ MÁS DE CIENTO POR EL TIRÓN COMERCIAL DE SUS DOS ESTRELLAS MASCULINAS

convirtió en un éxito gracias a su aparición en la película, que incluye una versión instrumental y una cantada, la de la escena de la bicicleta, por B.J. Thomas. Thomas, popular vocalista de pop y country en aquellos años, sufría una laringitis durante la grabación, y tuvo que repetir una decena de tomas hasta que el resultado satisfizo a un exigente Bacharach.

ÉXITO DE TAQUILLA

Butch Cassidy and the Sundance Kid, título original de la película, se estrenó en EE UU en 1969, y fue un gran éxito: costó seis millones de dólares pero recaudó más de cien, en gran parte por el tirón comercial de sus dos estrellas masculinas, Paul Newman y Robert Redford, que en 1973 repetirían con el mismo director, George Roy Hill, en *El golpe*, obra maestra que obtendría un éxito todavía mayor. Graduado en la Universidad de Yale, soldado de la Armada de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial y piloto de combate en la guerra de Corea, George Roy Hill dirigió entre estas dos películas, en 1972, una adaptación de la imprescindible novela *Matadero cinco*, de Kurt Vonnegut, pero nunca le fue tan bien como con Newman y Redford. Por *El golpe* ganó el Oscar al mejor director al que también fue nominado por *Dos hombres y un destino*, pero en esta ocasión se lo llevó John Schlesinger por *Cowboy de medianoche*.

OSCAR Y FAMA

Dos hombres y un destino ganó cuatro Oscar: Guión original (William Goldman), Fotografía (Conrad L. Hall), Banda sonora original (Burt Bacharach) y Canción original (Burt Bacharach, letrista, y B. J. Thomas, cantante, por *Raindrops Keep Fallin' on my Head*). Fue el primer gran éxito protagónico de Robert Redford, que ya había aparecido en grandes títulos como *La jauría humana* (Arthur Penn) o *Descalzos en el parque* (adaptación de la obra teatral que lo hizo conocido en Broadway), pero que ascendió al estrellato tras esta sociedad con Paul Newman. Newman, once años mayor que Redford, ya era famoso por *La gata sobre el tejado de zinc*, *El buscavidas* y *La*

tuyo, inmunda biciletal". La bici representa en el filme un cambio de época: ya se vislumbraba el ocaso del Viejo Oeste, un tiempo en el que el salvaje y anárquico estilo de vida de los forajidos empezaba a desaparecer ante la modernización y el avance de la tecnología. Butch Cassidy y Sundance Kid lo saben, por eso deciden cambiar de aires y probar suerte en Sudamérica.

GOTAS EN MI CABEZA

Raindrops Keep Fallin' on My Head, canción de fondo de la célebre escena, fue compuesta por Burt Bacharach, un músico excepcional nacido en 1928 en Kansas City y fallecido en 2023 en Los Ángeles, donde desarrolló buena parte de su carrera escribiendo éxitos para Dusty Springfield, Tom Jones y The Carpenters, o famosas bandas sonoras para *Alfie* (1966), *Casino Royale* (1967) o *¿Qué hay de nuevo, Pussycat?* (1965), el debut cinematográfico de Woody Allen como actor y guionista. El ligero y optimista tema de Bacharach se





BUTCH CASSIDY Y SUNDANCE KID EXISTIERON EN LA VIDA REAL. SE LLAMABAN ROBERT LEROY PARKER Y HARRY LONGBAUGH Y ERAN LOS LÍDERES DE UNA PANDILLA DEDICADA A ASALTAR BANCOS Y TRENES

leyenda del indomable antes de formar dupla con Redford. Ninguno tuvo mucha suerte en los Oscar: Redford sólo lo ganó como director en 1981 por *Gente corriente* (además de otro honorífico en 2002), mientras que Newman recibió uno honorífico por su trayectoria en 1986 y, al año siguiente, ganó otro merecidamente por *El color del dinero*, de Martin Scorsese. Redford cumplió 88 años este pasado mes de agosto, mientras que Newman falleció en 2008 con 83 años.

UN NOMBRE, UN FESTIVAL

La película fue clave para la carrera de Redford: tanto que, muchos años después, el personaje de Sundance Kid daría nombre a

uno de los festivales de cine más importantes: Sundance Film Festival. En realidad, el evento nació en 1978 con el nombre de Utah/US Film Festival (la primera edición se celebró en Salt Lake City, con el doble propósito de atraer rodajes a la zona y servir de escaparate a las mejores producciones independientes del país), pero se mudó en 1981 a Park City (Utah) tras el consejo de Sidney Pollack (director de cine y buen amigo de Redford, que pensó que celebrar un evento así en un lugar idóneo para esquiar resultaría más atractivo). El festival no sería rebautizado como Sundance Film Festival hasta 1991.

LA HISTORIA VERDADERA

Butch Cassidy y Sundance Kid existieron en la vida real. Se llamaban Robert LeRoy Parker y Harry Longbaugh y eran los líderes de una pandilla dedicada a asaltar bancos y trenes conocida como The Wild Bunch (La pandilla salvaje). Murieron en Bolivia durante un tiroteo con la policía local, tras vivir (como cuenta la película) durante unos años en Argentina.

Llegaron a Buenos Aires en 1901 con identidades falsas, James Ryan y Harry Place, y se mudaron pronto a Chubut, una provincia del sur del país, dedicándose a la cría de ganado aunque sin abandonar del todo los robos. No en vano, perpetraron el primer asalto de la historia a un banco argentino (fue en Río Gallegos, Santa Cruz, en 1905), después asaltaron un banco más en San Luis y huyeron a Chile, desde donde llegaron a Bolivia. Allí continuaron su raid delictivo hasta que, en 1908, el ejército los cercó en el pueblo de San Vicente. Sundance Kid sufrió una herida grave en ese enfrentamiento: Butch Cassidy decidió matarlo y suicidarse antes de caer en manos de sus perseguidores. Etta Place no estaba con ellos y su destino es un misterio: unos dicen que se quedó en Argentina y también se suicidó, mientras otros aseguran que volvió a EE UU y murió en San Francisco o que regresó a Oregon, donde volvió a trabajar como profesora.

↓
¡GRATIS!

PREPÁRATE A APRENDER



LAURA VERGARA

(GERENTE DE CONBIC)

“La construcción de sistemas de gobernanza que fomenten la colaboración entre los sectores público, social y privado es crucial para avanzar hacia una movilidad sostenible y eficiente en entornos urbanos. Estos sistemas deben estar respaldados por una formación práctica, que además de conocimientos teóricos prepare a los profesionales para enfrentarse a los desafíos reales del diseño y la implementación de infraestructuras ciclistas. La importancia de esta formación radica en su capacidad de crear soluciones que no sólo sean transformadoras, sino también replicables en diferentes contextos urbanos, multiplicando así su impacto positivo. Un enfoque bien estructurado en la educación y la capacitación en movilidad activa y diseño de infraestructuras ciclistas es esencial para asegurar que las ciudades del futuro sean más sostenibles, inclusivas y adaptadas a las necesidades de sus habitantes”.

Si tienes claro que tu camino es el de la movilidad eso pasa, sin duda, también por la sostenibilidad. Pero quizá lo más difícil es dar ese primer paso, dónde encontrar la formación adecuada con los expertos más recomendables.

Por supuesto, hay cientos de cursos, másteres o postgrados, pero muchas veces los precios son desorbitados. Pero una buena formación no está en absoluto reñida con la accesibilidad: es más, EIT Urban Mobility te da la oportunidad de convertirte en un verdadero experto en movilidad sostenible, alguien con voz y opinión, ¡absolutamente gratis!

Se trata de 40 cursos completos y disponibles en su web, para que los completes a tu ritmo, con tus horarios. Los hay de todos los niveles. Con distintas duraciones. Y, por supuesto, sobre temas muy variados. Y que sean gratis no les resta valor: los Urban Mobility Explained (UMX) están en el Curriculum Vitae de gente notable en el sector de la movilidad. De hecho, si una vez completado el curso quieres o necesitas un certificado avalado por EIT Urban Mobility y la Unión Europea, podrás descargarlo por apenas 9€.



¿Quieres construir una carrera en torno a la movilidad sostenible?

EIT Urban Mobility te lo pone fácil con sus Urban Mobility Explained (UMX): gratis, online y muy, muy variados. De la mano de cuatro “pesos pesados” del ciclismo urbano en España te explicamos lo importante que es formarse en este terreno.





TOÑO PÉREZ PEÑA

(COORDINADOR DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE)

“Para tomar decisiones contrastadas en movilidad e infraestructuras ciclistas es fundamental comprender lo hecho en otras ciudades y países. Conocer otros modelos proporciona una base sólida para acometer políticas estratégicas. La formación es esencial y nos ofrece las herramientas para analizar, comparar y adaptar diferentes enfoques a la realidad local, y poder aplicar las mejores soluciones a los desafíos. Una formación de calidad es sinónimo de buenos resultados en la creación de mejores ciudades”.



JESÚS FREIRE

(SECRETARIO GENERAL DE AMBE, ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA)

“El sector de la bici evoluciona sin parar, y es interesantísimo formarse en ámbitos con un enorme potencial como la movilidad. Nuevos tipos de usuarios, usos de la bici, tecnologías y servicios... EIT Urban Mobility es una iniciativa muy interesante, con actividades y muy buenos colaboradores. Y si, formarse bien abre nuevos horizontes: empresas e instituciones públicas requieren personas con conocimientos en un sector con mucho movimiento y en el que es necesaria una formación continuada”.

Aporta soluciones

Es obvio que las ciudades se enfrentan a retos que hace unos años no podíamos ni imaginar. La diversidad de vehículos e infraestructuras convergentes exigen personas que conozcan bien las acciones que se deben acometer, y una buena formación es vital para una correcta toma de decisiones.

Por eso, los cursos incluyen también abundante material extra como vídeos, documentación elaborada por expertos de todo el mundo, diferentes artículos publicados en medios especializados, errores y aciertos de pequeñas y grandes ciudades... Mucha (y buena) información y muy bien estructurada, para que en no demasiado tiempo te puedas adentrar en una carrera profesional repleta de posibilidades.

Ciclismo... y mucho más

¿Sólo quieres formarte en torno al ciclismo urbano? Muy bien. Seis de esos 40 cursos son específicos en esta materia y están enfocados a las particularidades, dificultades y ventajas de la bicicleta. Cursos llenos de claves fundamentales, actualizados y dueños de un enfoque que consideramos básico para entender y mejorar las calles de las ciudades.

Pero, claro, hay mucho más en los cursos Urban Mobility Explained (UMX). Logística sostenible, digitalización, infraestructura verde... La lista es gigantesca y, si tienes tiempo y ganas, quizá quieras completarlos todos. Desde luego, no estaría mal si quieres tener una visión holística de qué significa, de verdad, la movilidad sostenible, y cómo puede lograrse.

**CONSULTA
LOS CURSOS
ESPECÍFICOS
DE CICLISMO
URBANO**



SILVIA CASORRÁN

(RESPONSABLE DE LA OFICINA DE LA BICICLETA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA Y COORDINADORA TÉCNICA DE LA RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA)

“La construcción de sistemas de gobernanza que fomenten la colaboración entre los sectores público, social y privado es crucial para avanzar hacia una movilidad sostenible y eficiente en entornos urbanos. Estos sistemas deben estar respaldados por una formación práctica, que además de conocimientos teóricos prepare a los profesionales para enfrentarse a los desafíos reales del diseño y la implementación de infraestructuras ciclistas. La importancia de esta formación radica en su capacidad de crear soluciones que no sólo sean transformadoras, sino también replicables en diferentes contextos urbanos, multiplicando así su impacto positivo. Un enfoque bien estructurado en la educación y la capacitación en movilidad activa y diseño de infraestructuras ciclistas es esencial para asegurar que las ciudades del futuro sean más sostenibles, inclusivas y adaptadas a las necesidades de sus habitantes”.

**AQUÍ LOS
40 CURSOS
GRATUITOS**



MO
MEN
TOS

JUGADA MAESTRA

El argentino Ramiro Sobral nos ha fascinado desde hace más de una década con sus trabajos de reciclaje de bicicletas en **El Ciclo BCN**, proyecto que lidera en el centro de Barcelona. Ahora vuelve a sorprendernos con un juego de ajedrez hecho con partes recicladas de bici: un movimiento de gran maestro que llevaba años planeando.

FEDERICO MARÍN BELLÓN / FOTOS: ROSA MOTA

Ramiro Sobral tiene alma y manos de artista, aunque ha conocido una buena cantidad de oficios: cocinero, camarero, pintor, trabajador de la construcción, vendedor en la editorial de su padre... "Hice muchas cosas en mi vida, porque siempre fui muy inquieto", confiesa. Nacido en Argentina hace 51 años, en 2013 abrió El Ciclo BCN, mucho más que un taller, una tienda o un local de alquiler de bicis, en un céntrico y bullicioso barrio de Barcelona. Un día descubrió que las piezas sueltas que iba acumulando durante años con un impulso casi diogenesiano podían transformarse en arte, y la chatarra reciclada acabó brillando, más aún porque sus primeras obras fueron lámparas.

Esas lámparas no tardaron en llamar la atención de sus clientes, pero ahora ha causado sensación con algo completamente distinto, un juego de ajedrez que expone en su local y es imposible no admirar. "Viene gente de todo el mundo, no solo a alquilar bicicletas sino, sobre todo, a conocer la tienda". Pero el ajedrez, majestuoso, espera aún otro complemento: "Quiero hacer una mesa con el mismo estilo", dice Sobral, "porque ahora está sobre una de madera. Estoy terminando de perfilearla".

A los ajedrecistas les suelen gustar las piezas sencillas de modelos clásicos, para concentrarse en sus gambitos y celadas sin distracciones, pero este juego lo querría tener cualquier gran maestro. Por eso, lo primero que queremos saber es cuánto cuesta. "No está a la venta", responde Ramiro. "Mi hija no quiere que lo venda, y aunque todo puede tener un precio no me gustaría perderlo. Mi propósito ahora es, con la experiencia adquirida, hacer otro más refinado y mejor.

Ese segundo sí lo pondré a la venta, pero aún estoy juntando partes porque gasté muchas de las que tenía".

¿Por qué un ajedrez?

No soy ajedrecista, pero siempre me gustaron las piezas y el juego. Cuando empecé a hacer lámparas ya lo tenía en la cabeza pero no empecé antes porque sabía que me iba a llevar mucho tiempo. Un día me puse con la primera pieza, fui afinando detalles y no paré hasta terminarlo. Me obsesionó. Estaba todo el día trabajando en el ajedrez y lo terminé en dos meses.

¿Hasta qué punto juegas bien al ajedrez?

De niño jugaba bastante, y no se me daba mal, pero después estuve años sin practicar. Siempre me gustó.

Quizá sepas que, ahora mismo, el ajedrecista de moda es un niño argentino de diez años, Faustino Oro.

¡Sí, sé que está haciendo estragos! No sigo demasiado el ajedrez, aunque por supuesto recuerdo a Kasparov y Karpov. Nunca fui un gran aficionado, pero jugaba con amigos y las piezas y el tablero siempre me llamaron la atención.

¿En qué momento decidiste ponerte manos a la obra?

En marzo de 2023 tenía que ir a Argentina, así que decidí empezar dos meses antes y ponerme ese viaje como fecha tope. Lo terminé y completé.

¿Cuál fue la mayor dificultad?

Para cada pieza hacía falta algo distinto. Ese algo no estaba claro, no lo tenía a mano, y cuando lo descubría tenía que encontrar la pieza de bici, limpiarla y que todo coincidiera. Fue un trabajo enorme, pero me encantó.



JUGADA MAESTRA

¿Cuál fue la primera pieza?

Manipulando manijas de freno, vi un caballo. Lo identifiqué con un caballo de ajedrez, y después vino todo lo demás. La estrella de la corona del rey es, por ejemplo, una pieza de un cambio de buje Sturmey Archer de 1979, de un modelo en concreto: tenía esa estrella hace mucho, no sabía para qué y me di cuenta de que iba a ser la corona del rey. Y así con todo: los alfiles son timbres, al igual que la cabeza de todos los peones. Las torres son, básicamente, piñones. Los cuerpos de todas las fichas son bujes. Y después hay mucho radio de rueda para darle forma a las cosas.

¿Las piezas negras están pintadas?

¡No, no hay nada pintado, ni soldado ni pegado, todo son originales del mismo color! Lo mismo pasa con las cadenas que forman el tablero: son negras en los cuadros negros y plateadas en los blancos. Es aún más complicado que lo que hacía con las lámparas, pero más entretenido. Me pasaba todo el día pensando cómo lo iba a conseguir, cómo resolver cada parte.

¿No sería más fácil sin tantos límites creativos?

Es una imposición que te pones. Pintándolo habría sido más fácil, pero me gusta usar partes de bicicleta tal cual, sin modificar, sin nada adicional. Está todo atornillado, ensamblado: es una imposición personal, no quiero tomar atajos con soldaduras o pintura. Me lo tomo como un juego de ingenio apasionante, que debo resolver. Cada radio está cortado a mano, con un alicate... Eso genera también, claro, ciertas imperfecciones. Pero es parte del juego.

¿El tablero podría ser homologado por la Federación Internacional?

Mide 80x79 centímetros, así que no es perfectamente cuadrado. Las que me salieron

AMIGO DE TODOS

Puedo decirlo: soy amigo de Ramiro Sobral desde hace mucho tiempo. Es un motivo de orgullo, pero no me hace sentir especial: además de mucho talento Ramiro tiene muchos amigos, porque es alguien que desde el minuto uno da y se da. Pasear con él por las calles que rodean su negocio implica detenerse cada minuto a saludar, ayudar o bromear con alguien. Ramiro no sólo hace magia uniendo piezas de bicicleta: también, y sobre todo, hace magia uniendo y conectando personas. Hace barrio, hace ciudad, hace vida. Aunque argentino de nacimiento, conserva y alimenta a diario y desde hace muchos años el encanto, el calor humano, la magia de una ciudad increíble como Barcelona. En resumen: visitad a Ramiro y visitad El Ciclo BCN. Conoced en primera persona, sumergiros, ese antiquísimo y bello local lleno de talento, humanidad y encanto. Será una experiencia inolvidable. Casi tanto como recorrer las obras maestras de Gaudí o visitar cualquiera de los fabulosos museos y monumentos que salpican esta incomparable ciudad.
RAFA VIDIELLA



JUGADA MAESTRA

escalonadas, casi por casualidad, fueron las piezas: los peones miden 13 centímetros, las torres 14, los caballos 15, los alfiles 16, las damas 17 y los reyes 20.

¿Cómo reaccionan los clientes?

Alucinan. Su respuesta es mi termómetro, y todo el que lo ha visto se queda como... ¡guau! Es verdad que también lo hago por ego, por regocijo personal. Es bonito ver cómo les sorprende a diseñadores o arquitectos, pero que pasa lo mismo con niños o ciclistas que pasan por aquí.

¿Crees que este ajedrez es más efectista que cualquier otra obra? ¿Alucinarían igual con otros objetos?

Muchos que ya conocen mi arte me dicen que habían visto cosas increíbles, pero que esta lo supera todo. Pero, por favor... ¡que no quede como alguien engreído, presumido, soberbio! Simplemente me llena de felicidad que le guste y sorprenda a tanta gente.

¿El siguiente será igual?

Mientras iba haciendo este, iba viendo las variaciones que podía hacer. En mi cabeza ya me aparecían otras ideas. Si hago un segundo, no va a ser una copia fiel.

¿Llegas a pensar en dedicarte por completo a la creación?

La verdad es que sí, porque me encanta. Pero es que la creación es también una parte de mi negocio: tengo unos clientes tan buenos, la tienda atrae a gente tan buena, que es un gusto conocerlos, y por extensión también trabajar con ellos.





MUNDOBICI

Novality LA GRAN SOLUCIÓN

Aparcabicis que son mucho más que un lugar donde dejar tu bici o patinete. Mobiliario urbano que, además de ocupar el espacio justo para facilitar la movilidad sostenible, se adapta a las necesidades de ciudades y personas. Bienvenidos a **Novality**, una empresa española que a base de creatividad, tecnología, profesionalidad y entusiasmo promete revolucionar la infraestructura ciclista de las ciudades.

RAFA VIDIELLA

Basta ver el catálogo de Novality para descubrir lo lejos que puede llevarse un concepto a priori sencillo como es "aparcabicis". Pero visitar sus instalaciones y conocer sus productos certifica que los hechos van mucho más allá de las palabras para convertirse en una experiencia fascinante para cualquier persona interesada en la movilidad sostenible. Y hablar con el CEO de la compañía, Francisco Marqués, lo corrobora: estamos ante un proyecto muy estimulante. Marqués lo tiene claro: esto es un todo o nada. O Novality hace los mejores aparcamientos para bicicletas del mundo, o mejor dedicarse a otra cosa.

Orden y belleza

A Marqués, todo un torbellino de ideas, se le encendió la lucecita hace un lustro, cuando paseando con un amigo ingeniero por Sevilla se dio cuenta de que todos esos patinetes y bi-

cicletas con los que se cruzaban necesitaban, merecían, aparcamientos a la altura. Dicho y hecho: aprovechando su experiencia industrial y en el sector de las licitaciones, puso en marcha un proyecto que, cinco años después, ya presume de estar en Sevilla, Málaga, Cádiz, Asturias, Fuenlabrada, Las Rozas... Y lo que vendrá. Y siempre, según sus propias palabras, "ofreciendo todas las soluciones posibles para que cada ayuntamiento encuentre el modelo perfecto para sus necesidades".

Porque versatilidad, modularidad y personalización son tres de las características de la filosofía de Novality. Pero otra, no menos importante, es la calidad y la robustez, que se refleja en el uso de materiales galvanizados en caliente como el bastidor (la parte que más sufre las inclemencias del tiempo) y las estructuras tubulares interiores, además de chapa galvanizada para garantizar la resistencia



INFINITAS POSIBILIDADES

Modelos para bicicletas, patinetes y hasta bicicletas de carga. Aparcamientos para instalar en superficie (siempre con estructura autoportante, lo que permite moverlos sin dificultad) o parcial o totalmente enterrados (el aparcamiento emerge cuando el usuario necesita meter o sacar su vehículo). Y, por supuesto, con la llamada 'Piel Novality', un laminado de alta presión resistente a arañazos y temperaturas elevadas, anti grafiti, duradero y que puede cambiarse fácil y económicamente, permitiendo que el aparcamiento mantenga el mismo aspecto que el primer día. "No tenemos un producto", explica Francisco Marqués, "sino una base muy amplia que permite jugar con infinitas posibilidades de espacio, formato o materiales y que el cliente, casi, se fabrique su propio aparcamiento".



y unos acabados perfectos o una envolvente exterior compuesta por un material laminado a alta presión HPL. "Nuestro objetivo", explica Marqués, "es entregar un equipamiento urbano que sea una solución y no se convierta en un problema para las ciudades. Hay una base de diseño muy sólida, muchas pruebas detrás, toneladas de tecnología y el respaldo de la fundación FIWARE o contar con un PLC industrial Schneider".

Calidad a simple vista

Delante de un Surface B10, un Hybrid o cualquiera de los distintos modelos que completan el catálogo sobran las palabras: hay una calidad diferencial que se percibe a simple vista. Lo comprobé con Daniel Suárez, CTO de la compañía, con quien recorrí las instalaciones de la empresa en Sevilla, conociendo varios aparcamientos a punto de ser instalados en distintos puntos de la Península. Y sí: además de sorprenderme las soluciones técnicas empleadas me agradó la calidad y mimo que derrochaba cada uno. Definitivamente, con Novality no hablamos de parches para cumplir el expediente, sino de soluciones que van a ayudar a usar la bicicleta a diario.

"Procuramos desarrollar proyectos útiles para la administración y el usuario", confirma Marqués. "Nuestros aparcamientos garantizan a los ayuntamientos un mobiliario duradero, fiable, personalizado y estético. Y los ciclistas se benefician de la instalación y de una tecnología que les permite ver cuántas plazas disponibles hay, reservar previamente y hasta usar una taquilla individual para guardar cualquier cosa que lleven consigo". En realidad, estos aparcabicis son algo más: una especie de *hub* multimodal, un mundo de posibilidades al servicio de la ciudad y los ciudadanos. La primera se ahorra espacio y dinero, e incluso puede generarlo: Novality presentará en Greencities un modelo con una o dos pantallas digitales que lo convierten en un perfecto soporte publicitario. Los segundos disponen de un lugar donde, de verdad, dejar tranquilos y a gusto sus apreciadas monturas. ¿El Win-Win ha llegado a los aparcamientos ciclistas? Así lo parece, y con un poco de suerte lo comprobarás en tus calles.

Además de un mobiliario urbano duradero, fiable, personalizado y estético, estos aparcamientos pueden llegar a ser una especie de hub multimodal muy útil para ciudades y personas

EN ARMONÍA

Podemos decirlo: los aparcamientos Novality... ¡son hasta bonitos! Lo son con el revestimiento estándar con material HPL, con el de Krion (una superficie sólida desarrollada por Porcelanosa con un tacto cálido y similar al de la piedra natural) o con detalles como la posibilidad de incorporar un jardín vertical natural en la parte posterior, que además de ventajas medioambientales proporciona una potente solución integradora desde el punto de vista estético y urbanístico.

RIN
CO
NES

LA BI CI CLE TA DE HOZNAYO

Escalar un puerto puede ser tan exigente como satisfacer el paladar de un cliente caprichoso. Conquistar una gran vuelta no debe ser tan distinto a recibir una estrella Michelin. Del asfalto a los fogones. De ciclista a cocinero. Hablamos con el excorredor Eduardo Quintana, quien tras despuntar en el ciclismo de joven pasó a ser cofundador y chef de La Bicicleta de Hoznayo, un revolucionario restaurante cántabro que reinventa a diario conceptos como autenticidad, sabor, sostenibilidad y la más alta cocina.

RAFA VIDIELLA

“El sufrimiento de ser ciclista y chef es el mismo. Se basa en el día a día, en el no parar de hacer, en aguantar la presión mental. En la bici, como en la cocina, se agota antes la mente que el cuerpo. Si ella no puede, tú tampoco. Y también, en ambos mundos, no estás solo. Eres lo que te deja ser tu equipo. Hay un orden, hay quien empuja llegando por detrás y quién recoge el relevo. Tú tiras hasta donde llegas, y otros tiran de ti para adelante”.

El Ciclista

Bajo los arcos y hayas rojas que rodean al precioso caserío que acoge el negocio esperamos a Eduardo Quintana (Anero, 1982). Es el principio del verano y La Bicicleta de Hoznayo, uno de los restaurantes más prestigiosos de España, respira ese aire apacible y optimista que sólo puede encontrarse en esta época. Unos pocos y afortunados clientes recorren el delicado jardín mientras se relamen incluso antes de la experiencia culinaria de la que pronto podrán presumir. Los trabajadores, unos confeccionando obras de arte en la cocina abierta, otros acicalando la sala, esperan inquietos otra jornada de mucho trabajo, sabedores de la exigencia que implica que gente de muy distintas partes del mundo venga a comprobar si, de verdad, este proyecto merece tanta fama internacional.

Y de pronto, como una especie de torbellino, moreno y con los antebrazos llenos de tatuajes, aparece Eduardo Quintana. Y en ese primer momento uno no piensa en la lejanía que quizá cabría esperar de un chef merecedor de una estrella Michelin, ni en la seriedad inherente a dirigir un restaurante de lujo. Ahí, recién llegado de la granja, de alimentar a los animales o de a saber qué tipo de tarea cam-

LA VIDA

“Del restaurante me gusta todo, y eso es bueno y malo. Puedo comprar 200 patos para cocinar y, cuando los he metido en el coche, veo que no tengo sitio ni para llevarlos. Me despejo dando una vuelta en bici con mis hijos o en la huerta con la azada, pero cuando desconecto cuatro días del teléfono me doy cuenta de que se puede vivir de otro modo. Es un momento de cierta confusión: hemos comprado una cabaña, pero no sabemos si usarla para olvidarnos del mundo o hacer unos apartamentos y sacarles dinero. Me gustaría que mis hijos (tiene dos, y otro en camino) no estén todo el día pendientes de una pantalla, pero siento que para prosperar necesitan la tecnología. Vienen al huerto, enredan y me encanta que lo hagan, pero cuando pasa un avión también quiero que miren al cielo y sepan cómo funciona”.



pestre de las que él mismo se ocupa, Quintana parece más un inagotable y nervioso ciclista. El mismo que tanto prometía de joven en las subidas y bajadas a La Braguía, El Chivo o cualquiera de los picos cántabros en los que, hace ya más de dos décadas, deslumbró.

“Siempre tuve mucha energía, y desde los siete años me subía sin problema los puertos. A mi padre le encantaba el ciclismo y en la tele siempre estaban puestas las vueltas, y mi hermano y yo heredamos esa pasión. El garaje de casa estaba también dedicado a la bici: las personalizábamos, les cambiábamos las ruedas y los piñones... Yo empecé a competir a los trece años, y no se me daba nada mal”.

En efecto, Quintana participó en innumerables carreras en Cantabria o el País Vasco, por toda España y en Francia. De la mano de Enrique Aja dio el salto al Saunier Duval de Joxean Fernández “Matxin”, pero no pudo ser. “Cada vez hacían falta más ayudas económicas y patrocinadores para soportar el gasto”, explica, “pero el dinero no llegó. Para ser profesional era necesario algo más, y no lo tuvimos”.

El Chef

Pero mientras Eduardo competía su hermano estudiaba nutrición, y ambos trasladaron su pasión por el ciclismo a la cocina. El tema gustaba en la familia: sus abuelos habían tenido una tienda de alimentación en el pueblo, y durante los inviernos él exhibía su talento ayudando a su madre, haciendo magdalenas y tortillas o inventando con su hermano recetas vegetarianas. Hasta que se les encendió la luz: con el progreso, con la autopista que llegó conectando al pueblo con el resto del mundo, también empezaron a llegar los repartos a domicilio, la comida congelada, los platos ya preparados y, en definitiva, eso que llaman globalización. El Eduardo que colgada ya la bicicleta había empezado a estudiar cocina se dio cuenta de que la salud quizá estaba en



EL MENÚ

“Aunque ofrecemos dos opciones determinadas, cada mañana llego a las nueve y media y veo con el equipo qué tenemos. Cambiamos algún plato dependiendo de qué ingredientes nos entran, nos adaptamos a la temporada y disfrutamos especialmente en otoño, porque es cuando hay productos de todos los colores y sabores y hacemos, por ejemplo, un menú totalmente vegano alucinante. ¿En el futuro? Me gustaría inventar un menú cada día. Lo que surgiese. Pero tenemos reservas con tres meses de antelación y la gente quiere el menú ya establecido”.

LA COMIDA DE EDU

“En casa cocino siempre: con mi familia, con los amigos, cuando nos vamos de viaje. Si hay parrillada preparo panes, hamburguesas de pescado y salsas. Es lo que toca, y me encanta. ¿Mis platos favoritos? Recuerdo los macarrones gratinados de mi abuela, con una deliciosa mezcla de queso, tomate y huevo cocido. Y de mi madre, el lomo adobado relleno de pimientos rebozados y patatas. Yo quería ser vegetariano pero... ¡eso estaba tremendo!”



el entorno. Que el futuro estaba próximo. Que somos lo que comemos, y que era más lógico alimentarse de fresas, coliflores, cerdos o el pescado que abundaba a su alrededor que traer cosas extrañas de a saber qué lugar del planeta.

“Esa militancia, ese esfuerzo, nos obsesiona desde entonces, y casi todo lo que cocinamos en La Bicicleta se hace en casa. Lo vimos con los franceses, belgas o gente de toda España que venía a comer aquí: pedían productos locales. Yo había trabajado en varios restaurantes y vi que esa filosofía consumista, ese poco interés por la proximidad y la sostenibilidad que mostraban muchos de ellos, no era lo que yo quería. Así que cuando mi suegro nos ofreció quedarnos el viejo caserón familiar y poner en marcha un proyecto nos pusimos manos a la obra”.

Nunca mejor dicho: durante los dos años que pudo conseguir de paro él, su mujer Cristina y su suegro, dueño de una empresa de piscinas, reformaron con sus propias manos lo que ahora es un espléndido restaurante. Algunos en el pueblo decían que a dónde iban. Que eso no iba a funcionar nunca. Que, en el fondo, lo que querían era no dar un palo al agua. Pero abrieron, trabajaron y crecieron. Eduardo consiguiendo el producto y transformándolo en muchas cosas después. Cristina atendiendo infinitos frentes. Acompañados por una chica con el pelo de colores en la barra, un camarero lleno de piercings y tatuajes en sala y un ayudante de cocina amigo, vegetariano y abstemio.

“Creo que al principio la gente venía, sobre todo, para ver a qué nos dedicábamos ahí dentro, pero cocinábamos bien. Yo no tengo estudios empresariales ni nada parecido, pero era rápido para inventar y preparar un plato según me ponían los ingredientes delante. Y así llevamos trece años. Pinchando muchas veces, caminando más de una noche los quince kilómetros de vuelta a casa reflexionando sobre qué hago y a dónde me dirijo. En la cocina se mueve dinero, pero se sufre.

CANTABRIA CICLISTA

“Cantabria es el mejor sitio del mundo para pedalear. Os llevaría por el Campo De la Cruz, subiríamos al Alto de la Silla y al Alto Asón para ver la cascada y volveríamos hasta aquí por Selayo. Un sube y baja de tres horas pero bastante asequible. ¿Antes de salir? Una tostada con huevos, aunque en el camino pararíamos en alguna pastelería y comeríamos una quesada que nos haría revivir”.

PRINCIPIO Y FIN

La Bicicleta de Hoznayo es mucho más que un (glorioso) restaurante. Es, también, una huerta de 14.000 metros cuadrados en la zona de la Fuente del Francés repleta de verduras y árboles frutales, flores y hierbas aromáticas que acabarán en tu plato. Y La Bicicleta de Hoznayo también es una finca en Moncobe, a las faldas de las Montañas de Alisas en los límites de los Valles Pasiegos, donde en 1,5 hectáreas se crían y recuperan especies autóctonas como los cerdos asturceltas, las gallinas pedresas o las ovejas carranzanas. Todo para un restaurante que gusta de cerrar el círculo: “Reciclamos el 90% de todos nuestros residuos para elaborar compost, vermicompost (cría y producción de lombrices para transformar residuos en abono) y biochar (carbón vegetal obtenido a partir de los corchos de vino y huesos animales).



Tienes y das muchas alegrías, pero también discusiones y mal rollo. ¿Y ahora? He reulado un poco. Busco más una forma de vida que un negocio. Es como en la bicicleta: si tienes que coger aire, afloja un poco en la cuesta y deja que te adelanten. Ya les recuperarás. Si sólo me importase el dinero no estaría aquí: quiero otros resultados, la satisfacción interna”.

La Estrella

Fue en noviembre de 2017 cuando, sin aviso, La Bicicleta recibió esa Estrella Michelin que aún luce, muchos consideran que se queda corta y que, desde luego, ejerce como imán para *foodies*. Un año y medio antes, en marzo de 2016, se habían reinventado y reformado por completo el espacio, la filosofía y el menú. Un horrible año de transición, donde la innovación e imaginación de Eduardo se topó con mucha gente protestando por no poder comer “lo de antes” y volcando su indignación en redes sociales. Un año de agachar la cabeza, rozar la ruina e incluso de barruntar con el cierre. Pero con la Estrella llegó el cambio. De ser “un carero sibarita que se había vuelto loco” a convertirse en alguien respetado, admirado y buscado.

“Ahora vienen, comen y preguntan por mí porque me quieren conocer. Yo no lo buscaba, pero eso me permite hablar con gente muy interesante y conocer vidas fascinantes. También, claro, siento orgullo por mi familia, amigos e hijos, pero espero que dentro de unos pocos años haya cimentado todo y pueda estar más tranquilo. La gastronomía vive un momento similar al del ciclismo: se ha llenado de asesores, managers y agencias que quieren venderte. No importa lo que hagas por la comida, la sociedad o la gente, si no atiendes el negocio, si no se lo sabes vender al gran público, no vales. Con la bici pasa lo mismo: está claro que Peter Sagan es muy bueno, pero su boom llegó por el espectáculo y sus locuras, y con Cancellara pasaba un poco igual. En cambio, tipos sobrios y humildes como Óscar Freire no han alcanzado una atención mediática parecida”.



LA PIZZICLETA

Como es lógico en un lugar donde ingredientes, recetas y comensales reciben un trato exquisito, hay que reservar con tiempo y los precios de La Bicicleta de Hoznayo no son baratos. Pero no te preocupes: si tu presupuesto es limitado y no quieres esperar mucho tiempo, Eduardo ha abierto en la planta superior La Pizzicleta, un italiano con el mismo cariño ambiente y sabores que en la planta de abajo (horno de leña tradicional, pasta y pizzas hechas con harinas ecológicas y masa madre, fermentaciones largas, salsa de tomate casera y productos locales, frescos y de temporada). En su menú encontramos referencias ciclistas como las pizzas La Dunlop (hongos de temporada -amanita o boletus-, espinaca fresca y burrata Bibril sobre salsa de tomate), La Braguía (una pizza de base blanca con cuatro quesos de Cantabria -Braniza, Brígida, Cerréu, Divirín- y aceituna kalamata, pero también un puerto de montaña que comunica Selayo y Vega del Pas) o El Chivo (el collado De la Fuente del Chivo es la carretera asfaltada más elevada de toda la cordillera cantábrica, pero también una pizza con base blanca, carne mechada, queso Cervellán y emulsión de alcaparra frita).

SUS BICIS

“De pequeño tuve una Torrot con dos muelles delanteros... ¡que yo creo que sólo estaban de adorno! Después recuerdo una Miguel María Lasa, una Mendiz, una Pinarello, una Minali o la Fuji con la que Cobo ganó la Vuelta a España en 2011. Esas, y un montón más que guardo en casa... ¡ahí las tengo, listas para restaurar cuando me quede más tiempo!”

ALQUILA

LA BICI DE TUS SUEÑOS (QUIZÁ LA COMPRES DESPUÉS)

Probar la bici de tus sueños antes de decidirte a comprarla. Seleccionar el modelo perfecto para una salida con tus amigos. O, simplemente, darte el capricho de pedalear sobre las mejores máquinas del mercado a un precio más que razonable. Eso y muchas cosas más es **Rookfy, el 'Airbnb de las bicicletas'**: hablamos con uno de sus responsables para saberlo todo de un proyecto que crece cada día.

RAFAVIDIELLA

Son muchos los proyectos que llegan cada día a *Ciclosfera*. Unos aspiran a cambiar las ciudades. Otros proponen tecnologías para mejorar bicicletas. Y algunos sueñan con revolucionar el sector, reinventando la relación de la gente con el ciclismo. Uno de ellos es Rookfy, un *market place* donde particulares o empresas pueden alquilar bicicletas por toda España.

En apenas un año Rookfy ya está en 17 tiendas de las principales ciudades ofreciendo casi 200 bicicletas. Decenas de marcas y modelos esperando ser usados por gente que quieran probarlas antes de comprarlas. O que

serán recogidas por viajeros que quieren pedalear pero a los que le resultará más cómodo y seguro alquilarlas que transportar sus propias máquinas. O quienes, por ejemplo, tengan ya una buena bici convencional, pero quieran darse el capricho de rodar un día con las mejores e-bikes del mercado. ¿Algo más? Sí: bicis para que una empresa alquile una flota para un evento como una salida de sus empleados.

El proceso

Rookfy es muy fácil de usar: el cliente sólo debe entrar en su web, elegir dónde va a que-

ALQUILA

LA BICI DE TUS SUEÑOS (QUIZÁ LA COMPRES DESPUÉS)

rer usar la bici y elegir qué tipo de montura desea. Le aparecerá un listado de modelos disponibles, y sólo le quedará seleccionar cuál quiere para que, según la disponibilidad, en menos de 24 horas ya tenga su presupuesto y la opción de confirmar la reserva.

Después, y aunque existe la opción de enviarle la bicicleta, casi todos los usuarios escogen recogerla en la tienda. Y es normal: así tienen la posibilidad de ser parte de la liturgia adentrándose en esos templos del ciclismo. Ahí podrán también comprar, si lo desean, ropa, un casco o el accesorio que necesiten y por supuesto también recibir toda la información necesaria de dependientes especializados.

El precio parte de los 30 euros por día para los modelos más sencillos, pero no supera los 80 euros en el caso de bicis cuyo PVP supera los 8.000 euros. El alquiler mínimo es de un día y hay una tarifa especial si, por ejemplo, te la llevas durante todo un fin de semana.

Seguridad para todos

Tanto cliente como tienda estarán absolutamente seguros de que no habrá disgustos: de la mano de Hoomu, Rookfy asegura todo el proceso sin fianzas ni depósitos especiales. La prima de seguro, que incluye robo y daños, va incluida en el alquiler: ¡sólo cuesta 6€! Y la franquicia es ridícula: el cliente pagará el 10% del valor de la bici en caso de robo y los primeros 50€ si la bici ha sufrido desperfectos.

En cuanto a las tiendas, el negocio también es redondo. No tienen que pagar por estar en la plataforma Rookfy, que se encarga de subir fotos y características de las bicis ofreciéndolas sin coste. Ellos sólo tienen que disponer de las bicicletas, mantenerlas y, claro, entregarlas y recibirlas de manos del cliente.



Tanto cliente como tienda estarán absolutamente seguros de que no habrá disgustos: Rookfy asegura todo el proceso sin fianzas ni depósitos especiales



El origen del proyecto

“Hace dos años, en una salida con un grupo de amigos, se me encendió la lucecita”, explica Jesús Orihuela, alma mater del proyecto. “Un amigo quería comprarse una eléctrica, pero decía que eran caras, no iba a poder probarla a gusto y no sentía que fuese un proceso tan cómodo como el de adquirir un coche. Era todo tan lógico que vi una buena oportunidad de negocio. Me adentré en el sector del alquiler de bicis y, aunque destinos como Baleares o Canarias estaban ya muy desarrollados, en el resto de España había poca oferta. Hablé con las tiendas, detecté impedimentos (especialmente en lo concerniente al seguro) y, finalmente, pusimos en marcha el proyecto”.

Ahora... y mañana

Rookfy tiene poco más de un año pero ya es una referencia. Fue Rental Partner de Ciclosferia y cada día son más los clientes que les descubren o, aún más importante, que repiten. “Lo más satisfactorio”, dice Orihuela, “es recibir correos dándonos las gracias. Ya no sólo por cómo lo hacemos, sino porque por fin haya un servicio de alquiler de bicicletas con seguro a todo riesgo y a un precio razonable”.

Ahora contemplan dos etapas. La primera, incrementar el número de tiendas aliadas y bicicletas disponibles porque, según Orihuela, “tenemos mucha más demanda que oferta”. La segunda, ya en 2025, ofrecer en su web la reserva inmediata y que no haya que esperar un día para confirmar el alquiler. “Podríamos ofrecerlo ya”, explica, “pero queremos seguir aprendiendo de cada reserva, entender cada necesidad y ampliar conocimientos”.

Felicidad ciclista

Clientes que disfrutan de despampanantes modelos a un precio muy asequible, haciendo realidad sus sueños con tranquilidad. Tiendas que obtienen ingresos extra a través del alquiler pero, además, completan ventas de esos clientes satisfechos. E, incluso, fabricantes que encuentran un nuevo escaparate para mostrar sus modelos. Un círculo virtuoso, una experiencia *Win-Win* para todas las capas de la industria. ¡Felicidades a Rookfy por el proyecto, y gracias por hacer más universal y accesible el mejor ciclismo!

EL

LAGO

DE ANNECY

Pasearla o pedalearla te hace sentir como si fueses parte de un cuadro impresionista, casi como en un sueño, pero te pellizcas y compruebas que es real, que estás ahí, que está ahí. Se llama Annecy, una pequeña localidad francesa a los pies del Mandallaz, donde el tiempo termina siendo sólo un número sin sentido en tu reloj. El escondite ciclista donde se miran los Alpes.

CATALINA SERRANO

| 70 |

MA
RA
VI
LLAS



EL LAGO DE ANNECY

Apenas cincuenta kilómetros separan Ginebra de Annecy. Un escondite ciclista que alberga un lago de origen glaciar, con aguas cristalinas de un azul que cambia del turquesa al marino según transcurre el día; o del celeste al más púrpura dependiendo de la época del año. Un espejo en el que se miran narcisistas picos alpinos y en el que se pueden adivinar, también, los reflejos de ciclistas yendo y viniendo por el amplio carril bici que lo rodea. Son muchos los que aseguran que es una de las rutas en bici más bonitas que se pueden hacer en Francia, y eso son palabras mayores. Annecy es la prueba física de que la belleza no es subjetiva.

Dicho lago, el Lac D'Annecy, forma parte de la reserva natural Bout du Lac d'Annecy. "La mejor época para visitarnos es durante la primavera o el otoño" recomienda Louise-Adélaïde Selle, de la Oficina de Turismo del Lago de Annecy. "En primer lugar, por la belleza que adquiere la zona en esas dos épocas. Pero también porque, al no ser temporada alta, se puede disfrutar mucho más de la región sin tantos visitantes", asegura.

Un anillo único

Entre sus muchas virtudes, el Lac d'Annecy puede presumir de ser uno de los más limpios de Europa. Sobre sus aguas tranquilas se adivinan pequeñas embarcaciones, aficionados al snorkel, vela o pádel surf. "Las actividades incluyen también el buceo o la navegación con barcos eléctricos", añade Louise, "pero a su alrededor se practican el senderismo o correr por sus montañas". Nosotros, sin embargo, optamos por pedalear. Queremos bordearlo sobre nuestras monturas: ya tendremos la



posibilidad de darnos un chapuzón a mitad de ruta o de explorar los caminos infinitos entre montañas.

Para ello, tenemos 42 kilómetros de anillo ciclista que rodea por completo al lago sin llegar a los trescientos metros de desnivel. La mitad de la ruta es una Vía Verde, un antiguo trayecto reacondicionado y asfaltado de tren sin apenas pendientes inclinadas. El resto no tiene dicha etiqueta, pero es muy similar: sencillo, llano, familiar, y compartido con patinadores y paseantes.

Sólo durante seis kilómetros te puedes cruzar con coches, pero el tráfico está tan pacificado que pedalear o patinar es totalmente seguro también en ese tramo. Por supuesto, siempre puedes rodar hasta un punto concreto y volver por donde has venido, y si quieres parar hay decenas de playas para bañarse, mesas y bancos para hacer un picnic o lugares donde tumbarse a mirar cómo las nubes bailan con los Alpes.

Toda esa naturaleza a granel está salpicada por infinidad de pequeños y encantadores pueblos donde puedes detenerte en cualquiera de “nuestros cafés ciclistas” presume Louise-Adélaïde. “El Bon Wagon en Duingt, La Petite Reine en Veyrier... ¡Son paradas esenciales!” Louise sigue enumerando puntos de interés: “El recorrido te lleva por pueblos como Menthon-Saint-Bernard, famoso por su castillo, una fortaleza medieval que parece sacada de un cuento de hadas, o Talloires, con su abadía del siglo XI, un renovador remanso de paz con vistas panorámicas del lago”. Son dos ejemplos, pero realmente las posibilidades son infinitas. “Hay un compromiso muy fuerte de nuestra región con el ciclismo”, confirma Louise. “Se ha hecho un esfuerzo colectivo para convertir Annecy en un lugar destacado

LA VENECIA FRANCESA

Tenemos tendencia a etiquetar, y es frecuente citar Annecy como “La Venecia Francesa”. Pero hay mucho más que canales en su casco antiguo, el medieval “vieux-ville”. Para empezar, el Palais de l’Isle, una histórica prisión y palacio medieval que verás nada más entrar en la ciudad. O el Château d’Annecy, un imponente castillo que cobija a todo el pueblo como un gigante dormido, con unas sobrecogedoras vistas del lago y la ciudad y en cuyo interior está el Museo de Annecy. Entre terrazas, cafés y tiendecitas también está la iglesia barroca de Saint-Pierre. O, claro, puedes acercarte al romántico Pont des Amours, para hacerte una foto con una luz imposible de encontrar en cualquier otro lugar. Y, si además de recuerdos, quieres traer la maletallena de productos de la zona, pásate por el mercado local: así te acompañarán también los sabores y olores de, te lo prometemos, uno de los viajes más bonitos que puedas hacer

para la bici. Trabajamos con la marca Annecy Mountains, que reúne diferentes destinos como el Lago de Annecy, Thônes o La Clusaz, para mejorar nuestra acogida de ciclistas”.

Infraestructura y hospitalidad

En efecto, a simple vista llaman la atención la infraestructura ciclista del lago, los aparcabici en la ciudad, el meticuloso calmado de tráfico o, quizá más importante, “la hospitalidad de los establecimientos locales”, nos explica nuestra anfitriona. “Muchos cuentan con la



etiqueta Accueil Vélo, que certifica que el establecimiento ofrece los servicios necesarios si queremos hacer nuestras vacaciones algo más ciclistas”.

Y, para los más exigentes, el destino también te sirve en bandeja algunos trayectos realmente solitarios. Por ejemplo, rutas secundarias que salen desde el anillo y ascienden el Mont Veyrier o el Mont Baron, con vistas aéreas del lago que quitan el aliento y que te hacen sentir en la cima del mundo. O, si quieres entrenar todavía más en serio con una bici de carretera, hay otros destinos próximos como el Col de la Forclaz (ya en Suiza, a más de 1.500m de altitud), el puerto Col de Tamié (casi diez kilómetros continuados de pendiente) o el Semnoz vía el Col de Leschaux, una verdadera pared de 14 kilómetros y un ascenso de 800 metros verticales.

DESTACAN LA INFRAESTRUCTURA DEL LAGO, LOS APARCABICIS EN LA CIUDAD, EL CALMADO DEL TRÁFICO Y LA HOSPITALIDAD DE LOS NEGOCIOS LOCALES



**BICI...
¡GRATIS!**



La marca suiza Scott colabora estrechamente con el Lago Annecy: si les dejas las llaves de tu coche, ellos te prestan una bicicleta eléctrica gratis durante toda una semana. ¿La idea? Demostrarte que, con una buena e-bike, puedes solucionar todas tus necesidades de movilidad en vacaciones. ¡Scottacular!



MUNDOBICI

LA VOZ DEL SOL



¿Te imaginas cargar tu e-bike casi en cualquier parte gracias a una red de tótems de carga alimentados por energía solar? Suena casi a ciencia ficción, pero ya es una realidad: entrevistamos a **Paul Stratford**, fundador de Solarcycle.

RAFA VIDIELLA

Con más de 25 años de experiencia en diseño, *due-diligence* digital e inteligencia de mercado y después de trabajar con BBC, Microsoft, The NHS o The Design Council, Paul Stratford fundó Solarcycle, "una forma más audaz y constructiva de impulsar el cambio a un transporte eléctrico limpio con los puntos de carga solar fuera de la red más sencillos, de impacto rápido y rentables para bicicletas y patinetes eléctricos".

Háblanos de los orígenes de Solarcycle.

Cientos de millones de conductores soportan el tráfico, los retrasos, los elevados costes y el estrés asociados a la dependencia del automóvil. Sin embargo las e-bikes, si se utilizan

como medio de transporte en lugar de los coches, ofrecen una forma de eliminar millones de toneladas de CO2 en emisiones, al tiempo que se remedian los aspectos negativos de la propiedad de un automóvil. Si las e-bikes se alimentan con la energía verde, 100% gratuita, que nos regala el sol, tienen la capacidad de transformar aún más nuestro medio ambiente, el bienestar de las personas y el coste de la vida. No existía una fórmula asequible, rápida y sencilla, así que me puse a buscar expertos que me ayudaran a crear una solución: a medida que la tecnología evoluciona también lo hacen nuestras innovaciones, y la hoja de ruta de futuras funciones es interminable y apasionante.



¿Dónde funciona Solarcycle?

En el Reino Unido, España y Portugal, pero tenemos conversaciones con clientes potenciales en otros mercados. Países Bajos, Alemania y Francia han registrado un gran aumento de las ventas de e-bikes, pero el clima en España y los cambios en la legislación muestran un enorme potencial. El objetivo es crear la marca preferida por los e-ciclistas en todo el mundo con una calidad consistente y un conjunto de características a un precio que cualquier organización pueda justificar.

¿Quién podría estar interesado en instalar Solarcycle y por qué?

Cualquier organización privada o pública y lugar de trabajo que busque reducir, informar y mejorar el bienestar de los empleados, el transporte y el medio ambiente.

¿Qué colaboraciones están estableciendo con otras empresas?

Fabricantes de marquesinas ciclistas, empresas de gestión de instalaciones, fabricantes de bicicletas, sistemas de financiación del ciclismo... También estamos hablando con ayuntamientos y universidades para diseñar y desarrollar el producto y sus características.

¿Qué elementos destacarías?

Medición (registro de los kilómetros de emisiones de carbono y toneladas de CO2 ahorradas para los gestores de la sostenibilidad), versatilidad (capacidad para ir a casi cualquier parte gracias a componentes y software sin conexión a la red y ahorrar mucho dinero), seguridad (puertos bloqueables con capacidad para añadir una batería completa o sólo

el cargador y adaptarse a cualquier banda de e-bike, gracias a los enchufes específicos del país) y sostenibilidad (fabricación en acero resistente y duradero, con componentes intercambiables para garantizar el futuro).



EN EL CAMINO

Solarcycle ya ha instalado su primer tótem en el Camino de Santiago. Más en concreto en el albergue de peregrinos de Tardajos, en la provincia de Burgos. No será el único: ya han mostrado su interés Cantabria y La Rioja, y con unos 150 tótems se podrían cubrir las necesidades de todos los e-bikers que hagan el Camino.



¿QUIERES SABER MÁS?

Solarcycle^{ES}
Desplazamientos sin carbono

POR UN FUTURO MEJOR



Sobre el mapa es apenas una línea que nace en Andorra, cruza la Península Ibérica y termina en Kibera, un gigantesco suburbio en las afueras de Nairobi, Kenia. Pero **KARABAN** es mucho más: la ayuda va en camino, en caravana y en bici, guiada por Elena y David.

MAX BORAITA

Una maestra y un fotógrafo. Elena Milà y David Vilanova. Profesiones normales, nombres comunes, que esconden una extraordinaria gesta: recorrer 12.000 kilómetros en bicicleta para sumar toda la ayuda posible con la que construir un futuro en Kibera. “Es uno de los suburbios más grandes del mundo” nos comentan desde Malawi, a punto de cruzar a Tanzania. “Un laberinto de chabolas de hojalata en el que viven más de un millón de personas”. Uno de esos lugares en los que “futuro” es un concepto extraño, donde las condiciones de vida son un desafío y el foco está en el presente, en el día a día. “En este contexto de escasez y una muy elevada tasa de mortalidad”, resume David, “muchos niños se ven arrojados a la vida en la calle, limitándoles cualquier opción”.

La Esperanza

Pero allí el optimismo tiene un nombre: Kings and Queens of Kibera. Una ONG que, desde 2011, se deja la piel para crear oportunidades para esos jóvenes del suburbio. “Cuando conoces de primera mano el trabajo de Kings and Queens of Kibera se activa algo en ti”, dicen desde KARABAN, “y es muy esperanzador ver que un pequeño proyecto es capaz de generar cambios tan grandes en un contexto tan difícil. Por eso, hace tres años empezamos a pensar en cómo colaborar con ellos.



El objetivo es llegar y recaudar 50.000 euros que permitirían mantener a 22 niños acogidos en el centro durante dos años

y decidimos que lo haríamos creando una caravana ciclista con un objetivo: llegar todos juntos, participantes y patrocinadores, a Kibera”.

El objetivo es llegar, claro, pero recaudando 50.000 euros que permitirían mantener a 22 niños acogidos en el centro durante dos años. “Ya hemos superado los 30.000 y seguimos trabajando”, dicen desde KARABAN, por lo que son optimistas. Esos alumnos, gracias a sus buenos resultados económicos, serán admitidos en residencias de escuelas importantes. Se hará un seguimiento de todos ellos. Y, partiendo de premisas a priori básicas como “hogar y educación”, el trabajo se prolongará hasta la universidad o futuros microcréditos para apoyar a aquellos que decidan iniciar sus propios proyectos profesionales. “Las primeras generaciones que formaron parte de Kings and Queens of Kibera siguen muy implicadas en el proyecto”, explican Elena y David, “cerrando un círculo en el que aquellos que recibieron una oportunidad se involucran para aportar oportunidades a otros”.

Sacar fuerzas

Pedalear puede ser maravilloso, pero es obvio que llegar a Nairobi desde Andorra no es un camino de rosas, y ellos pueden confirmarlo. “Namibia ha sido uno de nuestros grandes desafíos”, explican, “porque es el país con la segunda densidad de población más baja del mundo y tuvimos que cruzar el desierto de Namib, el más antiguo de la Tierra, con temperaturas que rozaban los 45 grados. Tres meses de interminables distancias por carreteras áridas y arenosas, que cruzan centenares de kilómetros sin indicios de población o lugares donde abaste-

“Es indispensable tener una buena respuesta cuando tu mente te pregunta por qué estás haciendo esto, por qué estás en medio de la nada en condiciones tan duras”

certe de agua o comida. Una dura prueba para nuestra mente, nuestro físico y nuestras bicis”.

Kilómetros, eso sí, que también suman anécdotas y recuerdos para toda una vida. “El encuentro con un oseznos en un bosque, encontrar un escorpión en las alforjas, los aullidos de los chacales al atardecer, admirar una manada de elefantes al caer el día... Pero, también, ser acogidos en granjas, pajares, iglesias, escuelas o hasta en un monasterio para pasar la noche”. ¿La clave? Sin duda, el optimismo y la positividad. “Es indispensable tener una buena respuesta cuando tu mente te pregunta por qué estás haciendo esto, por qué estás en medio de la nada en condiciones tan duras”, dicen desde KARABAN. “Por eso es esencial creer, saber, que cada kilómetro pedaleado nos acerca a nuestra meta, dando sentido a lo que hacemos y fuerzas para seguir y superar el reto propuesto”.

En principio, llegarán a Kibera el seis de octubre. “Formaremos un gran pelotón en los últimos kilómetros, con los niños y niñas de Kibera junto a los KARABAN bikers”. ¿Qué pasará después? “Seguiremos apoyando la causa, y buscando nuevas formas de recaudar fondos destinados a generar pequeños y grandes cambios. Mientras rodamos, a veces nos imaginamos nuevos desafíos... ¡Pero eso es todo lo que podemos compartir por ahora!”



3BIKE

EL RINCÓN DE LAS BICIS DISTINTAS

No todas las bicicletas son iguales. Bicicletas y triciclos de carga. Reclinadas. Velomóviles. De todo eso sabe mucho Jason Harris, fundador y propietario de 3bike: un auténtico paraíso de las diferencias ciclistas.

JAIME NOVO

Como tantas otras historias, la de 3bike empezó sobre una bicicleta. Más en concreto recorriendo el Danubio, cuando tras muchos kilómetros pedaleados a un joven le empezaron a molestar las lumbares, las cervicales, las muñecas y algunas zonas del cuerpo que no es necesario mencionar aquí. "Cuando peor lo estaba pasando", recuerda ahora con una sonrisa Jason Harris, "nos cruzamos con unos cicloturistas sobre sus reclinadas. Lo vi claro: esa era una forma muy, muy cómoda de viajar pedaleando".

Cuando volvió a España y quiso comprar una de estas fabulosas máquinas, Jason se encontró con que no sólo era difícil hacerlo sino que apenas había información sobre el tema. Era 2008. Vio claro el negocio. Pero, como pasa con tantos pioneros, el inicio no fue fácil. "No tenía ni capital ni un local para montar el proyecto", explica, "así que mis principales acti-

CON NIÑOS O MASCOTAS

Jason no tiene hijos, pero siempre rueda acompañado: "A mi perrita Duna le encanta venir a todas partes conmigo. Los sábados vamos al mercado de la Casa de Campo y nos traemos la bici llena de compra. Pero si sólo tengo que ir a por un tornillo también voy en cargo bike: es cómoda, ágil y con el motor que lleva, usarla no da ninguna pereza. Más bien al contrario: buscas cualquier excusa para salir a hacer recados".

vos fueron una web y una reclinada aparcada en el trastero". Pero Jason, entre cuyos defectos desde luego no está el de rendirse con facilidad, siguió peleando y por fin en 2011 abrió las puertas de 3bike. Durante muchos años, la gran referencia en Madrid de triciclos y reclinadas. Y ahora, también, el lugar perfecto si



MUNDOBICI

“Lo mejor que podemos hacer para popularizar las cargobikes es lograr que circulen por todas las calles y todos los días”

quieres saberlo todo sobre las cargo bike. “Las tengo, desde luego, pero no esperes encontrar muchas marcas”, nos aclara. “La experiencia me ha enseñado que un catálogo demasiado amplio es incompatible con un conocimiento profundo de lo que vendes”.

Para amplias minorías

Actualmente, para muchos madrileños 3ike es sinónimo de este tipo de productos. “Es verdad que las reclinadas, los triciclos o las bicis de carga son un nicho de mercado minoritario, pero muy fiel”, confiesa. “Para casi todos los ciclistas una reclinada es una rareza, pero los que las conocemos no las cambiamos por una bici convencional. En cuanto a los triciclos reclinados, son la única alternativa cómoda, segura y atractiva para personas con movilidad reducida. Y en cuanto a las bicicletas de carga... ¡viven una auténtica explosión, no sólo en España sino a escala mundial!”

Además de un experto, Harris es un fanático de este tipo de vehículos. “No hay mejor bici urbana que una de carga”, asegura. “Son perfectas para llevar a niños o mascotas, hacer la compra, llevar muebles al punto limpio... Sus posibilidades son casi infinitas”. Un amplio abanico de opciones que, claro, se debe en parte a la popularización de modelos con asistencia eléctrica. “Un motor otorga superpoderes a cualquier ciclista”, asegura Harris. “Es innegable que las e-bikes han relanzado el ciclismo urbano, el de carga y también el cicloturismo. En diez años, el panorama ha cambiado por completo”.

Por todas partes

Lo que toca ahora es que este tipo de bicis se conozcan más. Una bandera que, desde luego, Harris enarbola con pasión y convicción. “Lo mejor que podemos hacer para popularizarlas es lograr que circulen por todas las calles y todos los días. Con niños, con mercancía, con la compra, con operarios de servicios públicos transportando sus herramientas... La publicidad ayuda, por supuesto. Pero creo que la clave, el mejor anuncio, es cruzarte por la calle con una madre en bici y con sus hijos”.

Para conseguirlo, en 3ike están encantados de prestar este tipo de vehículos para todo aquel que quiera conocerlas en primera persona. “Tenemos un muestrario de bicicletas que difícilmente verás en ninguna otra parte, y prácticamente todas pueden probarse en un escenario perfecto como Madrid Río”.

CONSEJOS PARA VIAJAR EN RECLINADA

“Haz el equipaje. Después, descarta la mitad. Y, una vez hecho, vuelve a reducirlo a la mitad. Si, como yo, quieres ser autosuficiente, lleva herramientas y útiles para cocinar y acampar. Y, sobre todo, sé consciente de que el viaje empieza con la primera pedaleada. Viajar en bici es viajar despacio, disfrutar. Y claro, ¡también tener suficientes conocimientos de mecánica como para poder salir de un apuro!”





MIGUEL

SORO

ILUSTRADOS

A JIRONES

Alegría y sufrimiento. Victoria y decepción. Compañerismo, ambición, fatiga, entusiasmo y, por qué no, también dolor. Sentimientos que llenan y dan significado a los momentos más épicos del ciclismo, y que un artista es capaz de atrapar en un lienzo en forma de collage. Arte hecho a jirones. Como quien se rasga la camisa llevado por la rabia o la felicidad. Los cuadros de Miguel Soro no se miran: se sienten.

JAIME NOVO

SORO

ILUSTRADOS

Si hay bicis, está Miguel Soro. No importa si hablamos de la feria Festibike, el hotel Cap Negret de Altea o una larga lista de eventos, homenajes o carreras donde se respire ciclismo. "Si me invitan y puedo", contesta con naturalidad Miguel Soro, "me apunto".

Transmitir sentimientos usando el arte como única herramienta no es sencillo. Lograr que un lienzo atravesase al espectador está al alcance de pocos. Pero, ¿qué tienen en común quienes lo consiguen? Nadie tiene la respuesta, pero nos arriesgamos a contestar: quizá sea porque han vivido lo que intentan transmitir. Y, en el caso del ciclismo, Soro es uno de ellos.

Miguel Soro (Xàtiva, 1976), compitió como profesional en Italia, España o Portugal. Durante años conoció el abanico de sensaciones que acompañan al ciclismo. Entre los momentos álgidos, el Mundial Juvenil de Ecuador de 1994, donde formó parte del equipo español que arrasó en la prueba de fondo en carretera. "Transmito algo que he sentido", cuenta, "porque he pasado por esos momentos. He ganado alguna vez y perdido muchas, me he caído y sé lo que se sufre y se disfruta. Intento comunicar algo por lo que ya he pasado".

Y sí, lo consigue. Tanto que puede presumir de vivir de sus cuadros, que alcanzan precios en torno a los cinco mil euros y cuelgan de las paredes de las casas de Gimondi o Pogacar. "Cada vez que pinto un cuadro de Gimondi", sonríe, "su hija me lo compra. Ya tiene varios".

Legendas colgadas

Sus lienzos reúnen a muchos de los grandes nombres de la historia. Miguel Indurain, Luis Ocaña, Bernard Hinault, Nairo Quintana, Peri-



SORO

ILUSTRADOS

co Delgado, Primo Roglic, Fausto Coppi, Gino Bartali, José Manuel Fuente, Alejandro Valverde, Eddy Merckx... Cuando paseas frente a sus cuadros, no hace falta mirar el cartel que acompaña a cada uno para saber de quién se trata. Incluso sin ser un gran aficionado puedes recitar sus nombres. Y hasta recordar aquella hazaña, aquel día memorable, que Soro intenta inmortalizar.

“Mi intención no es retratar a un ciclista, sino captar un momento clave de este deporte”, nos explica. Y el resultado, reunido en una exposición, sobrecoge. Igual que los niños coleccionan cromos, esos lienzos agrupan instantes capaces de remover emociones humanas. Y, como buenas obras de arte, permanecen vivos. ¿Su técnica? El collage, pegar recortes, artículos impresos, relacionados con el protagonista de la obra, cargando el lienzo de detalles que no saltan a simple vista pero que se potencian unos con otros y, por separado, aguardan el mejor momento para sorprenderte. “A veces, cuando me encargan un cuadro, son los clientes quienes me mandan las fotos. Eso me condiciona, y a veces hasta me siento cohibido porque son imágenes familiares muy personales”.

Imaginamos su estudio como un lugar repleto de revistas antiguas, almacenadas unas encima de otras, un gigantesco rincón aparentemente desordenado en el que sólo Soro está autorizado a bucear y se siente como pez en el agua. “Siempre he comprado muchas revistas y prensa especializada, catálogos antiguos de Trek o Bianchi, material ciclista que me apasionaba cuando competía. Al terminar la temporada, y antes de que acabaran en la basura, lo recuperaba. Y sí, las tengo en el garaje de casa, donde trabajo”. Un motivo para el orgullo: *Ciclosfera* también está presente en su obra. “Hace años, en Festibike, cogí algunos



MUY PERSONAL

Soro ha cumplido muchos sueños, pero sigue fantaseando con uno: colgar alguna de sus obras “en algún museo importante, como el Reina Sofía”. Desde luego, no está tan lejos: cuando en 2023 le encargaron hacer el cartel de La Volta Ciclista a Catalunya, no sabía la importancia que tenía, hasta que comprobó que otros años había sido firmado por Tàpies o Barceló. ¿Y existe algún autorretrato de Soro? “Tengo uno muy chulo basado en una foto con barba y boina, después de completar la Milán-San Remo de época. Voy a todas las históricas que puedo, siempre con ropa y bicicletas clásicas”



ejemplares, de los que he recortado cosas. Recuerdo en concreto un reportaje sobre un escultor coreano que hacía cosas increíbles con cadenas de bicicleta". Young-Deok Seo, portada de *Ciclosfera* #8. Hoy, 41 números y más de diez años después, el artista que aparece en nuestras páginas es Soro.

Una historia de bicis y arte

"De jovencito trabajaba en Sanchis, una tienda de bicis en mi ciudad, Xàtiva, y ya pintaba bicicletas. Entrenaba por la mañana, trabajaba en la tienda después y, por la tarde, iba a clases de pintura". Su primera exposición llegó en una edición de Festibike en Madrid, donde vendió todas sus obras a los responsables de Giant España, que se las llevaron a la sede de la empresa en San Sebastián. "Luego expuse en L'Eroica Hispania y, creo, fue ahí cuando despegó mi carrera. Los responsables de la prueba en Italia vieron mis obras y me llevaron a la carrera madre, California y Canadá. Aprovechaba las vacaciones para exponer, hasta que el propio Sanchis me dijo que siguiera mi sueño y me centrara en el arte, y eso llevo haciendo desde hace ocho años".

Un arte que, en su opinión, no sólo se apoya en el ciclismo como iconografía sino también como argumento y filosofía. "El ciclismo me ha ayudado a crecer, a ser constante, a afrontar las cosas. ¿Que hay que coger los bártulos e irse a la otra punta del mundo a exponer? Pues se hace. No he estudiado demasiado, pero gracias a la bici hablo algo de francés, portugués e italiano. La bici me ha enseñado a ser educado y respetuoso, porque sufres junto a otras personas, lo das todo por ti y a veces por los demás, y eso forja amistades profun-

das. Se crean, me parece, vínculos muy fuertes que no existen en otros deportes".

Veloz

En bici, Soro era velocidad. Un velocista, un experto en contrarreloj, la punta de lanza de su equipo cuando había que bajar segundos al crono. La velocidad engancha, crea adicción, y quizá esa sea la razón por la que le divierte pintar muy rápido. "La obra en torno al ciclismo nace en el estudio, es más meditada, pero también me gusta salir y pintar paisajes. Disfruto al aire libre, reflejando la naturaleza". Y suele hacerlo con el grupo L'Aire Lliure-Art de Xàtiva, formado por 18 artistas que, tras almorzar, salen a pintar a la calle. Ahí compartió muchas horas con Roberto Martínez Leña, fundador del grupo y referente del arte valenciano. "Cuando llegué, él ya era muy mayor, pero pintaba muy bien. Me enseñó a ser atrevido, a enfrentarme a una obra, a no tener miedo. De él aprendías a pintar con cada gesto, hasta cuando fumaba".

De él y del ciclismo también pudo aprender Soro que todo es aprovechable, que ni fotos, ni recortes ni lienzos son descartables por mucho que no salgan todo lo bien que uno quiere. "Nunca tiro una obra a la basura", nos confirma. "Cuando un cuadro no me encaja le doy la vuelta, lo pongo boca abajo, lo uso de base para otra cosa. He girado retratos que han terminado siendo paisajes. Al pintar, hay un momento mágico. Cuando lo de arriba gana a lo de abajo, y después lo de abajo empieza a ayudarte y termina ganando a lo de arriba. Cuando todo ocurre, de repente, cuando das una pincelada... Y todo encaja".



XXX
ESTO SÍ ES
ÁMS
TER
DAM



LO (IN) MEJORABLE



Es indiscutible: los Países Bajos son mundialmente reconocidos como un paraíso ciclista. Lo son por su infraestructura, una cultura de la bici profundamente enraizada y las políticas disuasorias del uso del coche en la mayoría de sus ciudades. Pero incluso en este entorno ideal hay áreas que necesitan mejoras...

ANA CASTÁN

x ESTO SÍ ES ÁMS TER DAM

Si hay algo que distingue a la infraestructura ciclista de los Países Bajos es que, en gran parte, está diseñada por personas que usan la bici como medio de transporte. Esa experiencia y conocimiento desembocan en un diseño que prioriza las necesidades reales de los usuarios. Sin embargo el 'cochecentrismo' ha persistido muchas veces, necesitándose de la innovación para superar esas limitaciones.

Buen ejemplo de todo esto es el rediseño de la céntrica plaza Mr. Visserplein de Ámsterdam, conocida por su peculiar forma de "cono de patatas fritas". Hablamos, en concreto, de su intersección con semáforos, que marcó un hito en el diseño de cruces al adaptarse al movimiento natural de los ciclistas. Un trabajo en equipo que involucró a técnicos e incluso sociólogos, incluyendo profesionales de otros países como Dinamarca y que dio un resultado tan exitoso que, desde entonces (2016), ha sido calcado en otras diez súper intersecciones de la ciudad e incluido en el manual nacional de diseño ciclista.

En bici es una delicia por dos características que sólo comprenden aquellos que nos movemos pedaleando: el espacio de espera es más amplio (los ciclistas nos acumulamos en "pole position") y su forma de embudo, que permite pasar a más personas en menos tiempo ya que tenemos distintas velocidades y al salir nos movemos con esa forma de cono.

Mejoras por todas partes

La Asociación de Ciclistas (Fietzersbond) ha jugado un papel crucial en la mejora continua

de la infraestructura en los Países Bajos. Desde hace cincuenta años, dicha organización ha vigilado y contribuido a mejorar su calidad. En Ámsterdam, por ejemplo, las bicicletas inundaban todas las calles del barrio De Pijp, una zona estudiantil que se veía todavía más desbordada con la llegada, cada mañana, de los clientes del mercadillo Albert Cuypmarkt. De Pijp tenía un serio problema de espacio en las aceras, y Fietzersbond (junto con la Asociación de personas con movilidad reducida, grandes víctimas de esta invasión) propuso una solución muy simple: pintar rectángulos en las aceras para que las personas metiesen allí su montura. No hizo falta ni la intervención de la guardia urbana para que todo el mundo los usara, y dejase de haber bicis "tiradas" por todas partes.

Son muchas las ciudades holandesas con otros ejemplos sobresalientes. El puente Dafne Schippers de Utrecht, cuyo nombre rinde homenaje a la homónima atleta local, es un buen ejemplo de integración: unas cinco mil bicis se deslizan sobre él a diario, atravesando una espiral que discurre sobre una guardería y unos nueve metros por encima del canal Amsterdam-Rin. Es sólo uno de las docenas de puentes colgantes para ciclistas construidos los últimos cincuenta años.

Otro éxito es el concepto "Plusnetten en hoofdnetten infrastructuur", que asigna distintas prioridades a las calles. Por ejemplo, y aquí en Ámsterdam, calles como Weesperzijde permiten disfrutar de maravillosas vistas sobre el río Amstel mientras ruedas y conversas con amigos. En cambio, en calles



Con ciudades colapsadas en verano y un tráfico de bicis notable, un problema emergente es la convivencia entre ciclistas y turistas

como Weesperstraat, la prioridad es de los automóviles, que pueden circular a mayor velocidad.

A nivel provincial, es imposible obviar las llamadas "autopistas ciclistas" que unen zonas residenciales con áreas de trabajo. Una de las primeras, de unos veinte kilómetros, unió Rotterdam con Delft: asfaltada, con un ancho suficiente para que circulen bicis a muy distintas velocidades y casi sin paradas, es usada por miles de universitarios y profesionales. Este tipo de infraestructura, junto a una clara apuesta por la intermodalidad bici-tren, es clave para desincentivar el uso del coche.

Nadie es perfecto

Sin embargo, hay cosas que mejorar. Aunque por aquí saben de la importancia de unos buenos aparcamientos, y su calidad es tan importante que hasta existe una web de referencia que los clasifica (*fietsparkleur.nl*), su construcción no siempre va al mismo ritmo que las necesidades sociales. Por ejemplo, casi ninguno de los aparcamientos inaugurados en la última década incluye zonas para cargar e-bikes o espacios adecuados para bicicletas de carga.

Y, aunque el concepto "semáforos inteligentes" cobra aquí otro matiz, hay programaciones que deberían extenderse. Groningen o Rotterdam, por ejemplo, presumen de semáforos que priorizan a los ciclistas en caso de lluvia (algo muy de agradecer en un país donde llueve 270 días al año), pero en Ámsterdam debemos conformarnos con semáforos con cuenta atrás (o "suavizantes de la espera" como se llaman en neerlandés). Reducen la impaciencia cuando te mojas, pero se echa en falta un sensor infrarrojo que mira cuántos ciclistas esperan para darles prioridad.

Y, por último, un problema emergente es la convivencia entre ciclistas y turistas. Con ciudades colapsadas en verano y un tráfico de bicis comprensible para los locales pero poco intuitivo para los visitantes, zonas de alta afluencia como la Estación Central o el paso bajo el museo Rijksmuseum terminan siendo difíciles para las dos partes. Los que están de paso juzgan como maleducados a aquellos ciclistas que no les ceden el paso o les timbran en los pasos de cebra. En cambio, los locales se desesperan al ver a gente des-pistada andando en mitad del carril bici o que se abalanzan en los cruces sin esperar (y, a veces, ni mirar).

Un orgullo, un desafío

El Ayuntamiento de Ámsterdam convocó un concurso de ideas para solucionarlo, y aparecieron ocurrencias como "el timbre que decía *sorry*" o las señales en el suelo pidiendo al visitante que mirara hacia ambos lados. Según Ran Zhang, doctorando de la Universidad de Ámsterdam, la ciudad está diseñada para los ciclistas habituales, y comprenderla es tanto un motivo de orgullo para ellos ("ir en bicicleta es como andar, mi bicicleta y yo somos uno") como un desafío para el resto.

Zhang destaca también lo difícil que es pedalear junto a alguien y mantener una conversación debido a la estrechez de muchos carriles bici. Aunque comprende que en Ámsterdam el espacio es limitado, sugiere que el diseño podría evolucionar para crear un entorno más amigable para la convivencia social sobre dos ruedas. Y también subraya la importancia de la investigación para mejorar el diseño, reuniendo datos antes y después de tomar decisiones. Como ejemplo, la reducción del límite de velocidad de 50km/h a 30km/h, "una medida basada en tres años de investigación que consideró aspectos como los accidentes de ciclistas, la seguridad de los viandantes, la contaminación y el apoyo público, pero también aspectos sociales y psicológicos recopilados a través de datos de experiencia de usuario" nos explica.



CICLISTAS DE AQUÍ

Trey Hahn (director de Bicycle User Experience)

Californiano de nacimiento, lleva cinco años inmerso en la cultura ciclista de Países Bajos, trabajando para que la planificación y el diseño de la infraestructura estén alineados con la experiencia cotidiana de las personas que la usan.

ANA CASTÁN

"IR EN BICIES AQUÍ ALGO TAN NATURAL COMO CAMINAR POR LA ACERA"

¿Cuándo empezaste a pedalear, y por qué?

Cuando era niño, con la ayuda de mis padres. Sin embargo, en San Diego (EE UU) era poco común moverse en bici por las calles: fue de adulto cuando el ciclismo urbano me interesó, desde la perspectiva de cómo afecta a la ciudad y su interacción con las personas.

¿En qué consiste tu trabajo?

A través de formaciones prácticas en metodologías centradas en el usuario, Bicycle User Experience (BUX) cierra la brecha entre las mejores prácticas y la viabilidad para la infraestructura ciclista. Empoderamos a profesionales y a ciudadanos involucrados para que investiguen las experiencias de las personas en su día a día y alineen el ciclismo con sus vidas, proporcionándoles métodos para obtener apoyo público.

En materia ciclista, ¿cuáles son las principales diferencias entre EE UU y los Países Bajos?

La respuesta es demasiado larga, pero puedo resumirla en una frase: en los Países Bajos sientes que viajas junto a otros ciclistas, que no eres la excepción sino lo habitual. En EE UU, cuando tienes que ir a alguna

parte tienes que pensar en el transporte que usarás, mientras que aquí, gracias a la planificación urbana y el diseño de las calles, te centras más en fijarte en el entorno. Montar en bici es algo en lo que ni siquiera piensas, casi como caminar por la acera.





MUNDOBICI TECNOLOGÍA 'FOR EXPORT'

Miles de bicihangares ya han sido instalados en el Reino Unido por la empresa británica Cyclehoop. Son seguros, autónomos y muy avanzados. El lugar perfecto para dejar tu bici. ¿Sabes qué tecnología emplean?

La de una empresa española: Don Ciclete.

POR JAIME NOVO

Presente en 16 países y con una red de 5.000 bicihangares, Cyclehoop es líder a nivel europeo en la creación de aparcamientos para bicis y patinetes. Tenía decenas de empresas ofreciéndoles la tecnología adecuada para gestionarlos, y la elegida ha sido una española, Don Ciclete, responsable de digitalizar el control de acceso de todos sus bicihangares en el Reino Unido. Una decisión que posiciona a Don Ciclete como proveedor tecnológico líder en el sector y un paso clave en la modernización de las infraestructuras de Cyclehoop, que al igual que la empresa española con su red de aparcamientos, ya puede digitalizar todas sus operaciones.

Accesibilidad y protección

"Nuestra misión es crear infraestructura de calidad para hacer que el ciclismo sea accesible, seguro y protegido" reflexiona Anthony Lau, fundador de Cyclehoop. "Y, gracias a esta colaboración, podemos ofrecer estacionamiento bajo demanda para bicicletas, lo que brinda una gran tranquilidad a todos nuestros usuarios".

Para Pablo Rosa, fundador de Don Ciclete, "el acuerdo con Cyclehoop es un hito importante, al subrayar el valor de nuestra innovadora solución tecnológica a la hora de ayudar a fabricantes de aparcamientos a digitalizar sus productos y conseguir así una operativa más eficiente, sostenible y escalable".

Completo y personalizable

Para conseguirlo, Don Ciclete aporta un *software* capaz de dar el servicio que necesitan este tipo de empresas. A través de una App de marca blanca, adaptable a sus necesidades particulares, los usuarios de Cyclehoop pueden registrar sus bicis, verificar la disponibilidad de plazas en tiempo real, realizar reservas, consultar su historial de uso y abrir los aparcamientos sin necesidad de llaves físicas. Eso, por un lado, mejora la comodidad y seguridad de los usuarios. Por el otro, optimiza la gestión de los aparcamientos, reduciendo costes operativos y garantizando un control eficiente de forma remota.

Por ejemplo, el uso de la tecnología de Don Ciclete ha permitido a Cyclehoop un nuevo modelo de pago por uso, opción que no era posible con los sistemas de acceso físico tradicionales, ampliando las opciones de negocio y permitiendo a la compañía británica el adaptarse mejor a diferentes mercados y necesidades de cada usuario. Y asegurando datos: la digitalización proporciona a Cyclehoop información mucho más detallada del uso de sus instalaciones, un ingrediente vital para la toma de decisiones que, a la postre, favorecerán al usuario final.

**¡DESCÁRGATE
LA APP DE DON
CICLETO GRATIS!**



¡Promo!



SUSCRÍBETE A CICLOSFERA



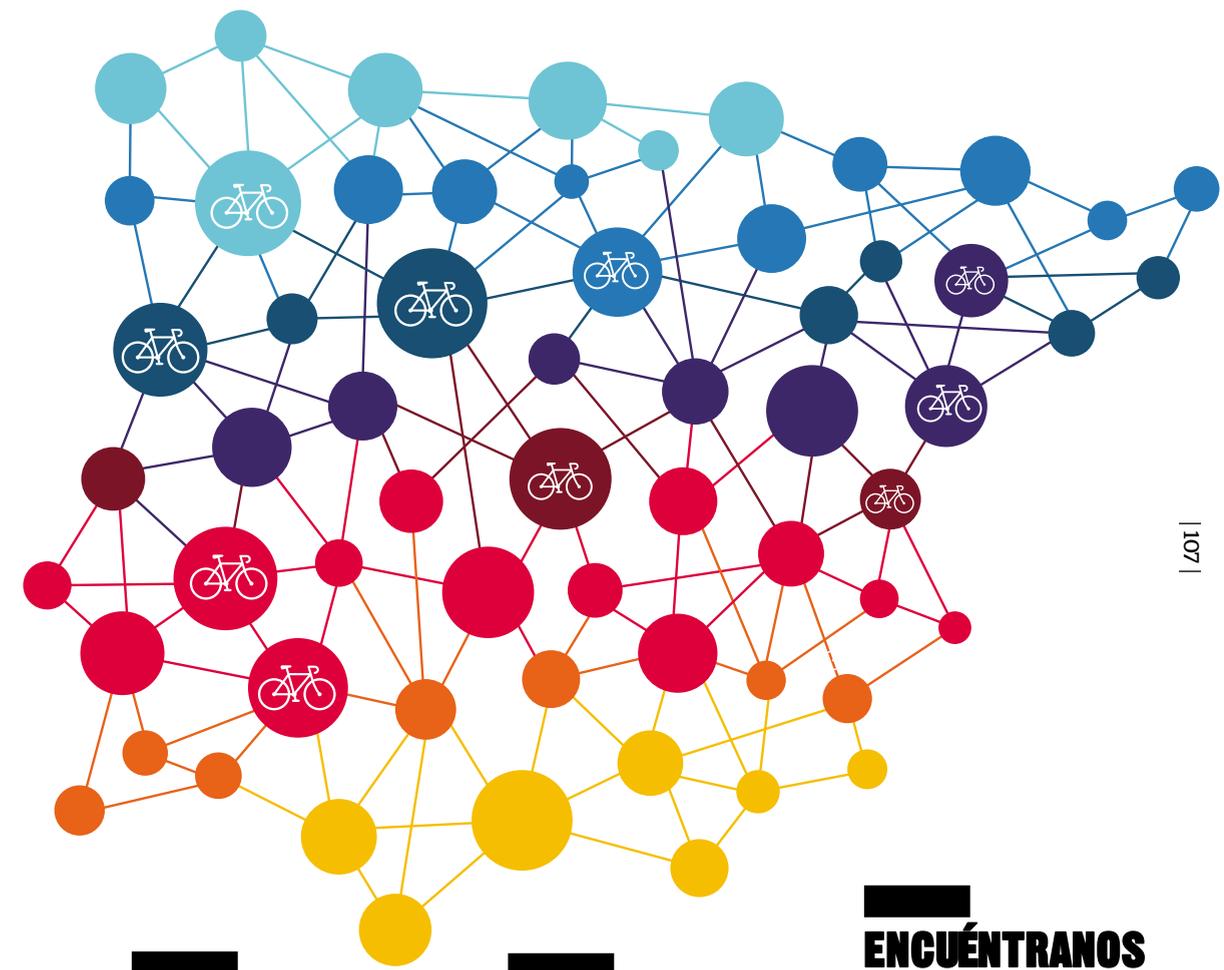
Y RECIBE UNA CHAPA TOTALMENTE GRATIS



Suscríbete o renueva tu suscripción y te mandamos una chapa de Ciclosfera gratis. Promoción válida hasta fin de existencias.



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!



**BROMPTON
JUNCTION**

Tienda insignia de Brompton en España

Cirilo Amorós 68
46004 Valencia
T. 963205668
www.bromptonjunctionvlc.com

@bromptonjunctionvlc

MUSEO DE LA BICICLETA

MUCHO MÁS QUE UN

BICI LAB ANDORRA

MUCHO MÁS QUE DEVORAR KILÓMETROS

BICILABANDORRA.COM

@bicilabandorra

Carrer Prat de la Creu, 70 · Andorra la Vella
+376 730 099
bicilab@comuandorra.ad

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

crisrinaeana.eus/zikloteka

TODOBICI

TIENDA Y TALLER DE BICICLETAS

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

Bicis urbanas eléctricas

sanferbike

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
C/ Rioja 24. Zaragoza

RIESE & MÜLLER
BERGAMONT
LITTLING
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

DeQueBikes

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



útil y fuerte. Bien terminada. Con mil opciones de personalización. Y, desde luego, muy capaz de satisfacer las demandas de familias y profesionales. Así es la Loady, la nueva longtail de Velo de Ville. ¡Pásate por su stand en Sea Otter Europe, y descubre novedades como esta Loady o la Gravel G400!

velo-de-ville.com



Muy capaz

La zona de carga es muy versátil, con una parte trasera del cuadro llena de espacio y posibilidades. Válida para dos niños o todo tipo de objetos; mochilas, alforjas, bolsas... ¡Da igual! La personalización modular de la Loady es casi infinita, con múltiples opciones de configuración como los asientos acolchados o los distintos tipos de fijaciones para cargar.



Familiar y mucho más

Es obvio que sus creadores han pensado en las familias: asientos amplios y cómodos, reposapiés y barras de seguridad. Pero quien quiera usarla para trabajar también encontrará en la Loady una buena aliada. Porque esta e-bike son muchas bicis en una: modular, personalizable y, atención, compatible con todos los portabicis de coche que admitan bicicletas eléctricas.



**VELO DE VILLE
LOADY**

desde 3.969€



Adaptabilidad

Si decimos que la Loady es para todo el mundo es, desde luego, por su ergonomía. Puedes ajustar en cuestión de segundos la altura del manillar y el sillín, para que cualquiera pueda usar la bici. Brillante, ¿verdad?

Mucho poder

Equipa el motor Bosch Performance Line SX (pronto habrá otra opción con más potencia), puedes elegir la batería (de 400Wh a 800Wh todas extraíbles) y hasta disparar la autonomía incorporando el PowerMore, una batería extra de 250Wh que incluye una elegante bolsa. Selecciona también qué display prefieres: desde el Intuvia 100 de serie hasta el más completo Kiox500.

Tú mandas

La Loady es muy personalizable en cuanto a sus componentes. Desde el cambio Shimano Nexus a los premium Enviolo y Rohloff, puedes elegir frenos, luces, sillín o manillar. Construyela a tu gusto, adaptándola a tus necesidades y, claro, presupuesto.

Estable y segura

El robusto cuadro de aluminio garantiza estabilidad, pero la sensación al llevarla es de ligereza, incluso con carga. ¿El motivo? Su manejabilidad. Y, cuando aparques, una pata de cabra lateral para cuando no está cargada y uno doble central, con bloqueo desde el manillar, para quedarte tranquilo.



Eléctricas

A veces es complicado elegir una bicicleta eléctrica. Hay mil marcas, dos mil modelos y cuatro mil acabados: por eso rastreamos el mercado para orientarte a tomar una decisión. Y si sigues con dudas, escríbenos a contacto@ciclosfera.com. Nos encanta ayudarte.



MOUSTACHE J.ON

El cuadro en dos piezas y el sistema de amortiguación se traducen en una impresionante suavidad de conducción. Potente juego de luces integradas, guardabarros, transportín y neumáticos semilisos de balón, especialmente cómodos y capaces en ciudad. Sistemas de seguridad antirrobo por GPS y un mantenimiento bajísimo. Acabas de encontrar la bici de tus sueños. Hazla realidad.

MOUSTACHE J.ON

5.299€



Bajo ese aspecto todoterreno se esconde una máquina que pondrá la ciudad a tus pies. Equipadísima con guardabarros, luces, pata de cabra, portabultos trasero, frenos hidráulicos y suspensión delantera de 100mm. La parte eléctrica va firmada por Bosch, con motor de 85Nm y batería de 625Wh. ¿Te has fijado en el cuadro? El diseño de la barra superior en ángulo aporta comodidad y la batería extraíble en la parte baja del tubo ofrece un buen balance de los pesos.



RIEJU RS5 ROCKSHOX



ARCADE BROOKLYN 26 CLASIQUE

2.279€



¿Has notado el toque afrancesado? *Oui!* Ruedas de 26", batería extraíble en un portabultos a dos alturas para multiplicar su capacidad de carga, incluye frenos hidráulicos y está disponible en dos colores, un gris clásico y un rojo más deportivo, pero puedes personalizarla con tus propios tonos. Suspensión delantera para aumentar la comodidad. Ocho velocidades y pata de cabra. Sobre ella, cualquier calle son los Campos Eliseos.



VOLTAWAY COMMUTER

2.249,90€



Puede con todo. Una e-FatBike plegable en cuatro puntos: cuadro, manillar, sillín y pedales. Elige entre seis acabados, desde tonos clásicos a divertidas combinaciones de colores. Neumáticos de cuatro pulgadas para circular hasta por la arena de la playa. Frenos de disco, siete velocidades, guardabarros y luces... y sí, el arco que ves bajo el sillín es un asa ergonómica para llevarla de lado a lado cuando está plegada.



VITORIA E-NYX URBAN

2.079€



Puro gravel: manillar plano, horquilla de carbono y nueve velocidades para una eléctrica ligerísima. Equipada con motor FSA en la rueda trasera, muy deportivo, con el controlador integrado en la barra superior y batería de 250Wh. Posibilidad de añadir un Range Extender en los tornillos del portabidón para aumentar la autonomía (por 533€ más). Los neumáticos vienen preparados para tubeless.



SUNN START S2

1.999€



¿Una e-bike urbana con Bosch eBike Systems, 400Wh de batería extraíble y controlador Purion 200 por menos de dos mil euros? Tiene aún más que ofrecer: suspensión delantera ZOOM de 80mm; frenos de disco y cambio Shimano; portabultos trasero integrado en el cuadro, y cualquier otra cosa que puedas necesitar: guardabarros, luces, pata de cabra y un sillín muy comfortable.



BICIS



Nos gusta sentir en las piernas cada kilómetro. Como sabemos que a ti también te va el esfuerzo, te hemos preparado una buena selección de bicicletas convencionales. Saca la lupa, y ve pensando cuál es la tuya.



BULLS URBAN COLOGNE

Lo quieres todo ¿verdad? No te dejes engañar por el nombre "urban" porque es una cicloturista de primer orden. Transmisión Shimano Deore de 10 velocidades, elegante portabultos trasero, frenos hidráulicos y potente sistema de luces. Innumerables tornillos por todo el cuadro para la instalación de diferentes accesorios. También puños ergonómicos, manillar combado y sillín en dos alturas. Relajado, urbano o deportivo: el estilo lo eliges tú.

BULLS URBAN COLOGNE

1.199€



NORCO SEARCH XR

2.249€



Sobre su ligero cuadro de aluminio puedes instalar el manillar que necesites, añadirle suspensión, cambiar la geometría y acoplar cualquier accesorio tanto en el cuadro como en la horquilla. Todo el

cableado es interno y su diseño permite neumáticos de hasta 50mm de grosor. Con cambio Shimano 105. Tanto si has planeado un viaje en bici como si acabas de decidir salirte del asfalto, Norco responde.



FACTOR BIKES OSTRO GRAVEL RAPHA AMANI EDITION

7.299€



Un objeto de deseo, pero también es un biciletón de gravel. Hay seis tallas diferentes para su cuadro de carbono y podrás elegir la tija y decenas de manillares diferentes para que el conjunto final encaje a la perfección con tus datos biomecánicos. Y por supuesto, cambio electrónico SRAM de 24 velocidades con medidor de potencia. Parece un capricho, pero... ¡hay caprichos que duran y se disfrutan toda la vida!



KROSS TRANS 8.0

1.319€



Comodidad y versatilidad: cuadro de aluminio de alto rendimiento con geometría optimizada. Todos los componentes son de probada eficacia: frenos de disco hidráulicos Shimano MT200, suspensión SR Suntour Nex HLO y neumáticos Schwalbe Silento. Si quieres más, portabultos reforzado, guardabarros completos y luces integradas. De noche, de día, con sol o con lluvia, Kross.



PASSONI PRIMA DISCO

9.500€



Una joya de la ingeniería sólo para los más exigentes y terminada artesanalmente en Milán. Fabricada en titanio (cuadro ultraligero de 1,4kg) ofrece una de las experiencias de conducción más precisas y cómodas del mundo gravel. Acabado en espejo pulido con todos los detalles aplicados mediante inyección de perlas de vidrio. Es tanto una obra de arte como una máquina de comer kilómetros. La respuesta a la pregunta "¿qué te llevarías a una isla desierta?"



MERIDA CROSSWAY 100

659€



La definición más pura para la palabra "híbrida". Sensacional versatilidad, ergonomía impecable y los componentes que necesitas, ya sea para uso urbano o para las salidas un poco más exigentes del fin de semana. Shimano Alivio de 27 velocidades, suspensión SR Suntour de 83mm de recorrido, frenos hidráulicos con discos de 160mm y cubiertas Maxxis. ¡Y muy bien de precio!



A LA VUELTA, COMET

No importa si vuelves al trabajo o a la universidad: hazlo en bici. Y si lo haces con los mejores accesorios del mercado, vas a disfrutarlo aún más. ¡Aquí van unas cuantas opciones de nuestro distribuidor favorito!

PORTABEBÉS BOBIKE GO MAXI RS RECLINABLE + CASCO INFANTIL BOBIKE GO

Sillita con respaldo reclinable GO MAXI y casco GO, ambos de Bobike. Protección ligera, ventilada y la última tecnología en seguridad. Diseños alucinantes. Haz que la vuelta al cole sea la mejor de su vida... y de la tuya.

PVP del portabebés: 114,90€
PVP del casco: 23,90€



Candado Plegable Hiplok Switch

Plegable, compacto y aguanta lo que le echas. Su diseño te permite llevarlo en cualquier lado (hasta en el cinturón) y su estructura de acero endurecido de alta resistencia les pone las cosas difíciles a los cacos. Incluye un clip y un soporte para transporte y almacenamiento: podrás alternar entre candado y bidón sin problemas.

PVP: 79,99€



BASIL MANHATTAN

Una bolsa para ordenador con materiales reciclados, impermeables y muy ciclista. Muchos bolsillos y compartimentos, incluido uno para el portátil. Organizada y segura. Conviértela de alforja a bandolera en segundos.

PVP: 89,99€



CASCO MET E-MOB

Seguro, cómodo y urbano. Diseño ligero, muy ventilado y con detalles reflectantes. Compatible (y recomendado) con speed e-bikes. Lo tienes en ocho colores diferentes.

¡No te los pilles todos!

PVP: 80€



Luz para Ropa Bookman Eclipse LED Clip

Imprescindible, tanto en entornos urbanos como fuera de las ciudades. Con LEDs blancos y rojos y un clip de seguridad para enganchar en la ropa o en la mochila. Visibilidad incluso de día. Recargable y con un diseño compacto. Práctico, muy útil y con una autonomía extraordinaria. Para ti y para los tuyos.

PVP: 27,60€



REMOLQUE BURLEY D'LITE X BIPLAZA

Uno o dos niños. Y claro, la compra, las mochilas, tu maletín... Cabe todo lo que necesitas llevar en tus trayectos diarios en bici. Cuenta con suspensión, es suave, seguro para los peques y ligero para ti. También plegable para que lo guardes donde quieras.

PVP: 969€





ZAPATILLAS ROSSIGNOL HERITAGE

Rossignol Heritage esconde mucha experiencia en condiciones tan extremas como bellas. Una zapatilla de sport para mujer con un diseño clásico y detalles de ante, perfectas para cuando bajas de la bici. No nos olvidamos del icónico gallo tricolor, sello de la marca francesa, pero tampoco de que son transpirables gracias a su empeine de malla 3D. Cuentan con una entresuela de EVA que te hará flotar: cázate las.

PVP: €99
rossignol.com



| 118 |



MAILLOT SOLIDARIO BICICLETAS SIN FRONTERAS

Ve de la mano de Bicicletas sin Fronteras y colabora para que los niños de Senegal tengan bicicletas para ir a la escuela. Y, además, hazlo de forma práctica y con muy buen gusto gracias a este maillot Santini, que es tan bonito como funcional y cuenta con ajuste clásico con mangas raglán, detalles reflectantes, cremallera cubierta y tejido transpirable. Cómodo, bonito y de alto rendimiento.

PVP: 90€
santinicycling.com

LAMINA 100 COPIES WHEELS OF CHANGE

Solo hay cien copias de cada lámina y están numeradas. Esta se titula *Wheels of Change*, pero hay muchos diseños más para elegir. Un ciclista sellando las grietas de un iceberg es una gran metáfora de lo que supone el ciclismo para el planeta: pura medicina. Lo quieres en tu salón. Date prisa, que no deben quedar muchas.

PVP: 89,90€
100copies.net



BAZAR

SHAD GENUINE OFFICE BAG 16L

Pura clase. Lleva tus cosas con estilazo sin prescindir de la máxima calidad. 16 litros de capacidad con cierre de seguridad roll-up y fácilmente convertible en bandolera. La mochila está confeccionada con materiales impermeables y resistentes al sol para que luzca como nueva durante muchísimo tiempo. Todo el catálogo de SHAD está diseñado en Barcelona... ¡entra en su web y alucina!

PVP: 125€
shad.es



CASCO ABUS HUD-Y PURE

Seguridad y elegancia en uno de los cascos urbanos más avanzados con los que puedes hacerte: novedoso y eficiente sistema de ajuste, luz LED trasera recargable con cuatro modos, estructura reforzada ActiCage con diseño del molde en cuatro calotas... En resumen: el mejor sitio para meter cabeza.

PVP: 179€
abus.com



CASCO HJC Coban y HJC Coban Plus

Dos versiones, normal y plus, con visera resistente. Urbanitas, buena solución de confort y con un peso de 375gr. Diseño aero y el sistema de ajuste automático SELFIT. El cierre de la cincha es el magnético FidLock, podrás ponerlo y quitarlo con una sola mano. Detalles reflectantes de 3M que podrás pegar donde consideres. Dos opciones básicas para tus trayectos en ciudad.

PVP: 89€
hjcspports.com

ABRE BOTELLAS WERA

Parece un destornillador, pero es un abrebotellas. Un puntazo para tener por casa. ¿Por qué no disponer de la misma calidad para abrir una botella que para reparar tu bici? Mango moldeado a presión, manejo rápido y suave, materiales que previenen que se nos quede la piel pegada, forma hexagonal para que no ruede por la mesa... Lo tiene todo, menos la bebida. ¿Tú qué quieres?

PVP: 5€
bike-components.de



| 119 |





CASCO BOLLÉ REACT

Un casco que es una pluma: cómodo y con importantes avances en materia de seguridad. Corcho EPS, sistema MIPS, acabados reflectantes y el efectivo sistema Click-To-Fit para un ajuste óptimo y rápido. Elaborado con materiales orgánicos (algodón y bambú) y plásticos reciclados para que seas consecuente con el planeta de los pies a la cabeza.

PVP: 160€
bolle.com

FANTÉ HIDRATACIÓN GLUT 5 DRINK

Nueva marca de productos de geles de hidratación y recuperación. La pila extra que necesitas cuando no puedes más. Recomendamos Glut 5 Drink, sin conservantes, con un peso de 67,5gr que contienen una buena inyección de fuerza: 350mg de sodio para mejorar tu hidratación en apenas unos segundos. Para, mézclalo con agua, ¡y sigue!

PVP: Desde 3,20€
fanteofficial.com



COLUMBUS CONJUNTO DE BIKEPACKING RPET

Todo en uno. Un pack con los básicos de bikepacking Columbus fabricado con materiales reciclados. Incluye la bolsa de manillar de 1,6L de sencilla instalación, una bolsa para el tubo superior de 0,8L con velcro antideslizante y un cordón elástico para mayor seguridad y la bolsa de 1L para el sillín, con fijación de correas de velcro. Todas resistentes a las salpicaduras y lavables. Llénalas, que nos vamos.

PVP: €55
columbus-outdoor.com

CUBIERTAS TANNUS AIRLESS TIRES - SHIELD

No es que Tannus sea antipinchazos... Es que no pueden pincharse. Airless significa "sin aire": las cubiertas compactas sin cámara y ultraligeras de Tannus son una solución extraordinaria para olvidarte de llevar recambios en tus salidas. Ideal para trekking o paseos urbanos resisten clavos, cristales, superficies irregulares y podrás elegir entre varias durezas diferentes. ¿Durabilidad? 6.000Km. ¿Hasta dónde quieres ir sin pinchar?

PVP: Desde 55€
tannustires.com



selleitalia

Toma asiento, y disfruta sin incómodos roces de tus trayectos diarios sacándole el máximo partido a cada pedalada. Selle Italia rompe moldes con el sillín GT-1, que ofrece un rendimiento profesional en el ciclismo urbano y le pone la guinda con un enfoque sostenible.

SILLÍN SELLE ITALIA GT-1

PVR: 34,90€



Más simple, más ligero

Minimalista, elegante, eficiente. Compuesto sólo por tres piezas: marco, carcasa y relleno. Un peso de 294 gramos sin perder comodidad. Y, además, sin roces ni molestias por muchos kilómetros que hagas.

Resistente

El revestimiento de Self Skin Cover, completamente cerrado, lo convierte en eterno. Métele caña y responderá: sube, baja, ponte de pie, siéntate, rózalos. Y ahora míralo... ¡está como nuevo!

Firma de prestigio

Por 34,90€ no encontrarás sillines con este nivel de calidad y durabilidad. Y además firmado por una marca más que solvente: si alguien sabe construir sillines, es Selle Italia.



Hecho para ti

Su construcción con la carcasa abierta alivia la presión en la zona perineal. El ancho de 180mm proporciona un apoyo completo y confortable. Muy recomendable, también, para usar en una e-bike.

Sostenibilidad en tu bici

Incorpora el sistema Lock-On, un método de ensamblaje mecánico innovador que prescinde del uso de cola o pegamentos, y que facilita la unión entre la carcasa y el relleno reduciendo el impacto ambiental en la fabricación del sillín.



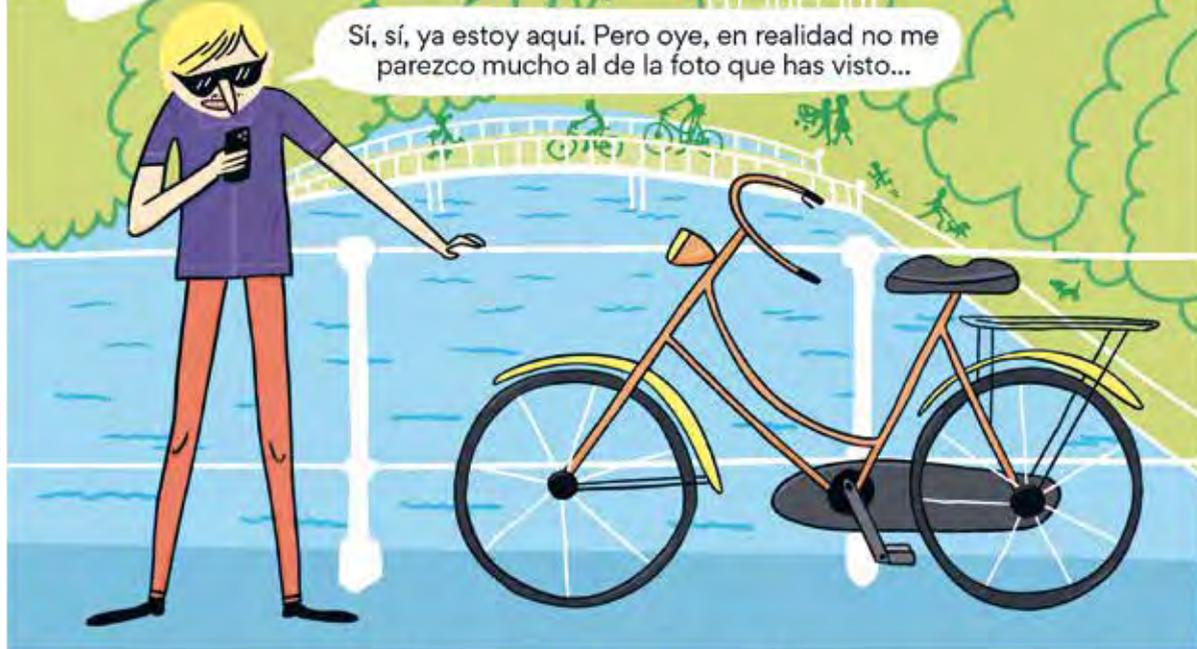
Más cómodo

Relleno de EVA, un material conocido por su ligereza y amortiguación. Por eso es capaz de ofrecer una gran sensación de suavidad y, al mismo tiempo, un soporte muy estable también en trayectos prolongados.

CAPÍTULO 12
BICISTORIES
URBANAS

POR BANEZKA

Sí, sí, ya estoy aquí. Pero oye, en realidad no me parezco mucho al de la foto que has visto...



A ver, me lo imaginaba, tío. Ese peinado no se lleva desde 1998.

Pero qué dices, si ha vuelto la moda grunge. Podría tener 25 añitos tranquilamente.



¡Pero si te gusta Pearl Jam! Tú tienes mínimo 48 tacos...

Seguro ahora eres uno de esos cincuentones que van apretados en sus mallas ciclistas, jaja!

Qué va, vengo vestido del curro, super normalito.

Ey, muy linda la charleta, pero...

¿Vendrás o no?

Sí, pero debo decirte algo antes. Llevamos ya un tiempo chateando y la verdad es que lo fui dejando...



Uuuhh... OK. Fingiré que no me afecta, sea lo que sea. Dispara.

No hombre, puedes enfadarte, lo entenderé.



Estás casado.

Un clásico, pero no.

Estás conociendo a otro en la app y te decidirás por uno de los dos al ver mi aspecto real.

Para nada.

Vives con tus padres.

Nooooo!

Eres un bot de esos programados para los pringados a los que nadie matchea y hoy te reinician.

Wow, retorcido este... pero tampoco.

BUENO, BASTA ¡ME RINDO!

¿Recuerdas que hablamos de salir a dar unas vueltas sobre ruedas el día que nos conociéramos?

Ehh.. sí, sí.

Bueno, pues date la vuelta ahora, que estoy detrás de ti...

Holiii...



????

CONTINUARÁ

CÓMIC

ART

'TIPTON AL AMANECER' (JOHN BULMER, 1961)



La foto, del genial John Bulmer, fue tomada hace más de 60 años en Tipton, una localidad industrial de Inglaterra. Las cosas no parecen haber cambiado mucho, sobre todo para aquellos que madrugan. Para los que están en movimiento en el momento, casi fugaz, en el que el día sucede a la noche. Acompañados por esas primeras sombras, con suerte también por el trinar de los primeros pájaros, acuden a trabajar, a estudiar, estrenando la jornada cuando el calor da su último respiro en verano o, como es el caso, el invierno nos recibe con su gélido y poco acogedor abrazo. El ciclista se funde con la mañana. Alumbrado por su luz. Abrigado y digno. Nos encantaría acompañarle y saber qué pasa por su cabeza a esas horas. Seguro que su mente es más optimista y su corazón viaja más animado por tener que hacer ese primer desplazamiento en bici.

DOGA



The lightest Direct Drive Motor

For eBikes



- 🔋 Regenerative Technology
- 🔊 Noiseless
- 📶 Sensorless control
- ⚙️ Easy integration in the wheel
- ⚡ Electrical braking
- 🛠️ No maintenance

External Diameter 200 mm
Wheel Size 20" - 24" - 26" - 28"



*Motor weight will depend on customized features.

URBAN & CARGO

DOGA
STAND:
U21 Urban Zone

COSTA BRAVA - GIRONA
SEA OTTER EUROPE
20-21-22 SEP 2024



ebikes@dogas.es





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.