

Ciclosfera

MÁS BICIS, MEJORES CIUDADES. PERSONAS MÁS PLENAS

INVIERNO 2024/2025 | CICLOSFERA.COM



PEDALEAMOS POR VALENCIA

CICLOSFERA CITY / VELLO DE VILLE / UMX CARGO BIKES / DELINCUENCIA VIAL /
ANITA GONZÁLEZ / TOREROS MUERTOS / REBEL RIDGE / GRUPETA /
BAANA HELSINKI / TALIAH LEMPERT

YAMAHA

4 CUATRO ESTACIONES

Los motores de Yamaha son, desde hace tiempo, una referencia en la industria de las bicicletas eléctricas. No es de extrañar: con más de tres décadas de experiencia, la marca ha desarrollado soluciones que combinan potencia, control, integración y tecnología punta. Por eso, muchas marcas de prestigio confían en Yamaha para sus e-bikes, y aquí analizamos sus cuatro familias de motores.

Yamaha PWseries C2: para uso urbano

Quien busque una solución eficiente y ligera, con un enfoque 100% urbano, la encontrarán en los Yamaha PWseries C2. Sus 55Nm de torque son más que suficientes para la ciudad, y también contarás con su modo de asistencia automática y un funcionamiento muy silencioso. Todo, en apenas 3kg y una eficaz y elegante integración en el cuadro.



MÁS INFO



Yamaha PW-XM: para MTB

Verás estos motores instalados en las e-MTB tope de gama. Y es lógico, porque es una familia desarrollada para quienes necesitan el máximo rendimiento y una garantía total. Ciclistas extremos que saben que, con esa "bestia" capaz de entregarles 85Nm en las situaciones difíciles, contarán con un aliado de confianza. Y lo mejor es que esa potencia se entrega de forma natural, el motor apenas pesa 2,6kg y la integración al cuadro será perfecta gracias a su carcasa de magnesio y una óptima disipación del calor. En resumen: un rendimiento extraordinario incluso en las condiciones más complicadas.



En Ciclosfera sabemos de qué hablamos cuando escribimos sobre los motores Yamaha. Hemos probado casi toda su gama (BOOSTER, WABASH RT y CROSSCORE RC) y modelos de otras marcas que usan su tecnología. Hicimos un completo test del motor Yamaha PWseries C2 montado en la Rockrider E-ACTV500, donde analizamos sus características, ventajas y, sobre todo, comprobamos cómo encajó en nuestro día a día. Escanea el código QR y llénate de información.

Yamaha PW-X3: para trekking

Una familia de motores versátiles, capaces de rendir con sobresaliente en cualquier tipo de terreno. También entregan 85Nm, en este caso con un peso de 2,75kg. Su tecnología de cadencia cero hace que el motor responda al instante con la fuerza que necesitas y lo haga sin tirones ni sustos y con el máximo control y eficacia. Una asistencia, en resumen, que se ajusta a nuestras necesidades, para que ciclista y bicicleta sean uno.



Yamaha PWseries S2: para cicloturismo

Con 75Nm y 2,85Kg, es una solución perfecta para necesidades muy diferentes. Por ejemplo, para una bicicleta eléctrica orientada a la ciudad y a un uso exhaustivo cada día. Pero también es idónea para nuestras rutas de fin de semana, incluso si vamos a viajar con peso. La respuesta será suave en el asfalto, contundente en tierra y, siempre, con un diseño compacto y una aceleración suave y muy natural.



STAFF:

COLABORADORES



ANA B. ROMERO

Enfermera de vocación y fotógrafa por pasión, esta malagueña (residente en Madrid) combina su trabajo con el placer de fotografiar. Esta vez se centró en el (premiado) stand de Ciclosfera CITY en el Global Mobility Call, y el resultado son las estupendas imágenes que ilustran el reportaje que verás en este número.



JORGE BORJA

En cuanto pudo, salió a ayudar en la tragedia de Valencia. Pero también sacó su cámara y extrajo imágenes inolvidables. Muchas, desde la portada hasta las que recorren las páginas interiores, están en esta revista. Pronto mostraremos el resto en proyectos que manejamos. ¡Gracias por tu generosidad!



ASTRID BOSCH

Uno de los tesoros de este trabajo es el poder conocer a gente que vale la pena. Astrid: fotógrafa excepcional (lo atestiguan sus imágenes del reportaje de Sea Otter), grandiosa DJ y, desde luego, una máquina de hacer reír y sentir. Intensa, inolvidable, imprescindible... ¡Gracias por tanto y por todo, amiga!



LUCÍA DE MOSTEYRÍN

Un párrafo no basta para explicar lo que significa Lucía en *Ciclosfera*. Gracias a nuestra suerte y a su generosidad nos acompaña en todo lo que la propongamos: te debemos mucho por ser parte del proyecto, por tu texto sobre Valencia y, espero, por las muchas y maravillosas aventuras que vamos a compartir.



ELINA VAISANEN

Nos escribió hace meses: en un viaje a Barcelona había conocido la revista y, aunque apenas entendía el español, algo le decía que tenía que formar parte de ella. Lo ha hecho por la puerta grande, con un texto sobre una increíble infraestructura en su ciudad natal, la finlandesa Helsinki. *Kiitos paljon!*



HUGO COSTA

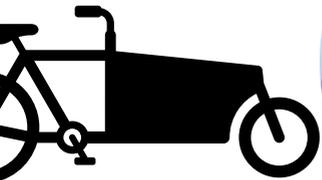
En *Ciclosfera* #35 protagonizó nuestro *Ilustrados*: desde entonces hemos seguido en contacto y podemos llamarle amigo. Ahora vuelve a nuestras páginas, con unos incomparables dibujos que aportan su mirada sobre la tragedia de Valencia. Nos vemos pronto, y te lo advertimos: ¡vamos a abrazarte fuerte!

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 (jaime@ciclosfera.com). **Directora de entornos digitales:** Elena Alcalde (elena@ciclosfera.com). **Director creativo:** Fernando Rapa Carballo. **Director web:** Diego Kuperman. **Redactor jefe:** Alejandro Lingenti. **Redes Sociales:** Elena Canas. **Redacción:** Ana Castán, Lucía de Mosteyrín, Elina Vaisanen, Ricardo Baeza, Catalina Serrano, Soledad Ruiz, Jaime Novo y Alejandro Lingenti. **Fotos:** Jorge Borja, Ana B. Romero, Astrid Bosch, Heikki Kastemaa, Nora Tarvus, Peter Forsberg, Sergei Gusev y Rubén Vega. **Ilustraciones:** Hugo Costa, Ramón Casas 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



- 02 ÍNDICE** **03 STAFF** **04 EDITORIAL** **06 A DEBATE** **08 COMUNIDAD**
- CICLOSFERA** **12 VELO DE VILLE** **18 UMX CARGOBIKES** **22 DELINCUENCIA**
- VIAL** **26 ANITA GONZÁLEZ** **30 BIKE SONG** **34 HÉROES** **38 SIN PRISA:**
- ESPECIAL VALENCIA** **64 CONOR** **68 RINCONES** **74 MARAVILLAS** **80 TXITA**
- 82 ROOKFY** **84 SOLARCYCLE** **86 DON CICLETO** **88 ILUSTRADOS**
- 94 ESTO SÍ ES ÁMSTERDAM** **100 DÓNDE ENCONTRARNOS** **104 ROAD TEST**
- 112 ESCAPARATE** **118 BAZAR** **124 CÓMIC** **128 ULTIMÁTUM**



FOTO: JORGE BORJA

En caso de duda

“En caso de duda, haz periodismo”. La frase, de Augusto Delkáder, se convirtió en una especie de mantra en los primeros y gloriosos años de la redacción de *El País*. Como periodista que soy, resume toda una profesión, una forma de vida, que no puedo más que aplaudir y dentro de mis posibilidades, seguir.

Cuando el pasado martes 29 de octubre se desató la tragedia en Valencia no supe cómo reaccionar. Nuestros vínculos con la ciudad y sus ciudadanos eran demasiado fuertes como para, simplemente, publicar un lacrimógeno mensaje en redes sociales o colgar un lazo negro del logo de nuestra web. No quería gestos de cara a la galería, ni muestras frívolas de presunto compromiso. En realidad, no tenía ni idea de qué era lo que quería ni lo que tenía que hacer.

“En caso de duda, haz periodismo”. Sin ni siquiera recordar esa máxima, fue lo que de pronto, de forma imagino que innata, hicimos. Alguien tenía que contar qué estaba pasando en Valencia. Cómo y por qué los ciclistas estaban ayudando allí. Preguntarles qué sentían, que vivían, saber qué necesitaban. Reunimos en un espontáneo directo a tres personas que, desde el primer momento, habían usado la bicicleta para socorrer. Juan Dual, Silvia López, Pablo Alcañiz, gracias.

Gracias infinitas por atender tan rápido mi llamada pese al cansancio, la pena y la desesperación.

De ese diálogo salieron cosas muy buenas. Acciones productivas que no quiero contar y detallar aquí. Sólo quiero hacer periodismo, y eso es lo que intenta este número. Hace poco más de dos meses, cuando la tragedia era inimaginable, el equipo fantaseaba con un especial humorístico para festejar este número 50. Una cifra tan redonda, representativa y feliz, propiciaba un especial lleno de risas y chistes. Pero la realidad nos ha llevado por otro camino. Espero que, por lo menos, la revista que tienes entre manos esté a la altura de todo lo que ha sucedido.

Lo tengo más claro que nunca: en caso de duda, haz periodismo. Pero hay más. En caso de duda, sal a la calle a ayudar a los que lo necesitan. En caso de duda no veas al otro como enemigo o como rival sino como a un hermano, un compañero, con el que tienes la suerte de compartir, en este preciso momento, el milagro de la vida. En caso de duda escucha, empatiza, intenta comprender y construye. En caso de duda suma, abraza, reúne. Sólo así encontraremos, debajo del odio y el barro, sentido a nuestra existencia y la auténtica felicidad.

Rafa Vidiella



Director de Ciclosfera



A DEBATE



SI TU BICI HABLARA, ¿QUÉ DIRÍA SOBRE TI?

"¿Y qué tal si cambiamos las cubiertas?"
(lapaulacamila)

"Llévame contigo al fin del mundo"
(ctrlca)

"Ride me, daddy"
(elben7521)

"¿Otra vez cuestras? ¿No tuviste suficientes
en la última ruta?"
(pilifernalva)

"Que tengo mucho corazón, por seguir ayudando sin
tregua a los afectados, yendo de pueblo
en pueblo con ella"
(joanpiervy)

"Que me ama por haber conocido tantos sitios lindos
y por ser su compañía día a día. Pero que también me
odia porque ahora quiero cambiarla, se llama Aire y
tiene 15 años"
(laura_milena_r)

"Vamos a superar esto, sólo disfruta el paisaje y
respira... Libertad"
(Lili-Card)

"¿Ya me vas a usar, o vas a seguir
echándome ropa encima"
(Bicitografo)

"Tanta bici en casa, y nunca me consultaste si quería
una relación poliamorosa"
(Hector Martinez Alonso)

"¡¡¡Deja de caerte!!!"
(María Prieto)

"Que soy un poeta de las ruedas: a veces le recito
versos al viento, otras veces grito contra las cuestras.
Pero al final, siempre llegamos juntos a casa"
(ecazaress)

"¡Gracias por tanta aventura!"
(Bisky_Onasis)

"Harlaría de las grandes historias que hemos escrito"
(Majesticone)

¿CUÁL HA SIDO TU MOMENTO MÁS ÉPICO PEDALEANDO?

"Ayudando en el seísmo de 2017 en Ciudad de México"
(Guillermo Galindo)

"Una vez tuve que salir de madrugada y la ciudad era
toda mía. Fue hermoso: sin coches, sin peatones, sin
perros, sin ruidos"
(MaRyMary)

"Cuando, una medianoche, se me acercó un
conductor que estaba perdido buscando a su padre,
que iba a pie. ¡Y le encontramos!"
(MartaTeles)

"Pisé una caca gigante de perro en una curva y... ¡me
pegué un golpe épico!"
(Nacho Alacant)

"En junio de 2020, recién vacunado del COVID, recorrí
la Vía Verde de Ojos Negros, 250km en dos días, hasta
Valencia"
(Carles Rojo Jr.)

"Me llevé la plegable a Nueva York, y recorrí su
inmensa red de carriles bici. ¿La mejor idea? Cruzar el
puente de Brooklyn y pasar al otro lado del río"
(Carlos)

"Diez de la noche, con lluvia. Un par de kilómetros
para llegar a casa. Un tipo me adelanta en su bici,
muy molona. Le adelanto yo. Me vuelve a adelantar.
Paramos en un semáforo y acabamos hablando.
Quedando. ¡Haciendo cosas que no puedo contar!"
(La Ciclopática)

"Épicos quizás no, pero esos amaneceres, con el
skyline anaranjado... ¡Alimentan el alma!"
(Quique)

"Todos los días del trabajo a casa, me pregunto... En los
veinte años que hice este trayecto amargado, ¿cuánto
me perdí, y cuánto me podría haber ahorrado?"
(Toni)

"Cada día, cuando disfruto con mis
hijos yendo en bici"
(Javier)

"Entrar y pedalear Roma desde Barcelona. Ver el
Coliseo por primera vez. ¡Impresionante!"
(Kargolét)

DONDE HABITAN LAS BICIS

Madrid acogió por tercer año consecutivo el Global Mobility Call, evento internacional en torno a la movilidad sostenible en el que Ciclosfera CITY fue protagonista: un espacio de casi 80 metros cuadrados que reunió a cinco proyectos y ganó el premio al 'Stand Más Sostenible'.

Grandes como ACS, Adif, Alsa, Avanza, Moeve, Iberia, Iberdrola o Renfe estaban presentes con enormes stands. Se sucedían las charlas y debates en los escenarios repartidos por el Pabellón 3 de Ifema. Por los pasillos se veían coches y motos para compartir, distintas tecnologías más o menos disruptivas y hasta helicópteros y drones para, se supone, paliar las congestiones del tráfico. ¿Y la bicicleta? También tuvo su espacio en el Global Mobility Call en stands como el de RedBici, Pedalem o Nextbike.

Pura bici

Y, por supuesto, fue la protagonista en Ciclosfera CITY, el mayor espacio en el Global Mobility Call orientado a fomentar el ciclismo urbano y donde bajo un mismo paraguas Ciclosfera reunió cinco iniciativas que generaron el interés de buena parte de los asistentes.

Una parte del stand compartido era para Zicla, que presentó sus soluciones de movilidad urbana para hacer calles más seguras, accesibles e inclusivas. A su lado Recyclia difundía la cultura del reciclaje y asesoraba a empresas



FOTOS: ANA B. ROMERO

e instituciones. El fabricante alemán Velo de Ville aprovechó la ocasión para mostrar Velo de Ville Corporate, su servicio de e-bikes para flotas. Solarcycle mostró su tótem para cargar e-bikes con energía solar, y el Mobility Lab Vitoria-Gasteiz agrupó distintas iniciativas relacionadas con el ciclismo como Monty (célebre fabricante especializado en bicicletas y triciclos de carga) o Blink Saddles.

Junto a ellos, interactuando con los otros expositores, Ciclosfera. Tres días que cundieron mucho: por ejemplo, para explicar a los ayuntamientos las soluciones que ofrece el sector de la bici. También, por supuesto, para dialogar con otros profesionales con los que construir futuras sinergias. Y, claro, para distribuir

nuestra revista impresa y dar a conocer en profundidad nuestro proyecto.

¡Premiados!

No sólo eso: los responsables de Ciclosfera CITY tuvieron una gran sorpresa cuando, en el cierre del evento, nuestro stand fue premiado como el más sostenible del Global Mobility Call. Sin duda, el hecho de proponer soluciones ciclistas fue clave, pero también la propia concepción del espacio, un rectángulo rodeado por plantas naturales, elementos reciclados y una estructura tan sencilla como atractiva que será usada de nuevo en Ciclosfera, la feria de ciclismo urbano y cicloturismo que organizaremos (por cuarta vez) en Valencia del 16 al 18 de mayo de 2025.

FOTOS: ASTRID BOSCH



SEA OTTER EUROPE

EN FAMILIA



Del 20 al 22 de septiembre Girona y Sea Otter Europe fueron, una vez más, el epicentro de la industria y la cultura ciclistas en España. Una ocasión perfecta para presentar Ciclosfera 360 en un stand repleto de compañerismo, amistad, carcajadas y revistas.

Hemos asistido a muchas ediciones de Sea Otter Europe. La hemos recorrido arriba y abajo haciendo entrevistas, reuniéndonos con clientes, descubriendo proyectos y bicicletas y reencontrándonos con buenos amigos. Sin embargo, por una u otra razón nunca habíamos estado como expositores. Hasta 2024, cuando además de como Media Partner *Ciclosfera* presentó Ciclosfera 360, la propuesta en torno al ciclismo urbano y el cicloturismo que reúne un proyecto editorial (*Ciclosfera*), una organizadora de eventos (*Ciclosfera*) y una agencia de comunicación y PR (*Ciclosfera Comunica*).

Si pasar esos días en Girona y en la feria siempre es extraordinario, redoblar nuestra apuesta y presencia lo hizo aún más productivo. Fue una oportunidad única para reunir al equipo, repartido por Barcelona, Madrid, Málaga o Valencia. Un fin de semana maravilloso para planear 2025 y, desde luego, corroborar hasta qué punto nuestra revista es querida, con múltiples visitantes acercándose a saludar y felicitarnos.

En un evento en el que el ciclismo deportivo es el gran protagonista, nuestro espacio sirvió para convocar a profesionales y público final, recordándoles o descubriéndoles que la bicicleta es una máquina perfecta para muchas cosas: entre otras, para construir toda una forma de vida a través de la movilidad urbana, el cicloturismo o, en general, la cultura. Gracias a todos los que vinisteis... ¡Y nos vemos el año que viene!

MUNDOBICI VELO DE VILLE

Personalización y diferenciación. Sensibilidad y adaptabilidad. Ser únicos fabricando bicicletas pero también en la relación con las tiendas, el cliente final o los propios empleados. Así es la alemana Velo de Ville: visitamos su sede para comprobar que, detrás de una gran marca de bicis, se esconde un fascinante proyecto lleno de grandes personas.

JAIME NOVO / RAFA VIDIELLA

A TU MEDIDA

Visitar en noviembre Altenberge, un pueblo al noroeste de Alemania, quizá no parezca demasiado estimulante por el frío asegurado y la más que probable lluvia. Pero la cosa mejora si amas el ciclismo: estarás muy cerca de Münster, la "capital alemana de la bicicleta", pero sobre todo podrás recorrer la sede de Velo de Ville, una marca alemana especializada en ciclismo urbano y con una propuesta muy original por la opción de personalizar sus bicis, su relación con las tiendas y, a la postre, la filosofía de toda la empresa.

Crea la bici de tus sueños

Empecemos por su fábrica, de la que salen cada año casi 80.000 bicicletas para Alemania y en menor medida Francia,

Bélgica, Países Bajos o, cada vez más, España. Bicis orientadas al día a día, pero con gamas distintas que coquetean con el trail, el gravel o la ciclogística. "Si tengo que destacar algo de Velo de Ville", nos explica Christof Reitemeier, su responsable de marketing, "sería la diversidad de modelos y personalización, pero también comercial a través de una propuesta donde las tiendas pueden acompañar al cliente en el proceso de crear su bicicleta perfecta, eliminando así el stock y haciendo de la fabricación de cada unidad algo único y especial".

Mientras hablamos, Reitemeier nos muestra el showroom de la marca, unos doscientos metros cuadrados donde decenas de bicis resumen el catálogo de Velo de Ville. La gama Allround, por ejemplo, es la más vendida:



para el día a día y muy personalizables, en las que además del color es posible elegir puños, ruedas, manillar, horquilla o portaequipajes. También está la familia SUV, con una geometría más deportiva y una apariencia y componentes que, directamente, nos invitan a subir en ellas. Y así se suceden las pequeñas y versátiles Compact, las Confort, las Fully Tour o, por supuesto, la cada vez más numerosa familia Cargo, donde brillan la Loady (longtail) y la FR8 (carga delantera), los dos modelos que serán nuestros vehículos los días que estuvimos aquí. "Hay una propuesta básica de cada modelo", dice Reitemeier, "para que después cada cliente pueda ajustarlo a su gusto a través de unas casi infinitas opciones de personalización. Eso, a la postre, es lo que marca realmente la diferencia".

De la mano de las tiendas

Unas horas después nos sentamos a cenar con Alain Thiemann, CEO de la compañía. Es curioso que el primer espada de una multinacional comparta su tiempo libre con dos periodistas de España, pero es un ejemplo más del compromiso total de cada uno de los trabajadores con el proyecto. "Fabricar e-bikes con tal grado de personalización", analiza Thiemann, "exige una relación especial con el cliente y la tienda: a veces la gente no tiene claras sus propias necesidades, por lo que nuestra estrategia es crear sinergia a través de los distribuidores, porque son quienes mejor conocen y entienden a su clientela. Es un reto apasionante: en la tienda hacen las preguntas exactas a cada ciclista para encontrar su solución perfecta, y nosotros la hacemos realidad. ¿Lo ideal? Que cada persona configure su bici en nuestra web y después vaya a la tienda a terminar de crearla, para que una vez encargada la fabriquemos en un proceso transparente y perfecto".

En Velo de Ville creen haber encontrado así la forma de satisfacer al cliente, pero también a las tiendas. "La industria ciclista sufre un exceso de stock y una caída de precios", explica Thiemann. "Por eso, queremos

PARA TIENDAS... ¡SIN STOCK!

Además de la personalización, los escrupulosos procesos de fabricación o la especial idiosincrasia de la empresa, uno de los aspectos que distingue a Velo de Ville es su relación con las tiendas. "Para trabajar con nosotros no necesitan tener stock", nos cuenta su responsable de marketing, Christof Reitemeier, "sino que pueden hacer una preorden en función de lo que quieran sus clientes. Eso implica un exhaustivo trabajo a la hora de explicar nuestras opciones de personalización, pero supone una gran ventaja: al final de la temporada no tendrás ni una sola Velo de Ville sin vender"

ESPAÑAVILLE

"No definiría a España como un mercado difícil", asegura convencido el CEO de la compañía, Alain Thiemann, "sino que simplemente se encuentra en un momento de desarrollo distinto. La mentalidad española es diferente a la alemana, algo que respetamos sabiendo que debemos adaptarnos y viendo cómo en Barcelona, Valencia o Sevilla avanzan la infraestructura y la cultura ciclistas. El ciclismo urbano crecerá en España, exigiendo un catálogo más amplio de productos donde nuestra oferta y filosofía serán muy bienvenidas".



MUNDOBICI VELO DE VILLE

transformar la forma de vender eliminando el stock, personalizando la oferta con nuestro configurador y, así, reduciendo el riesgo para los distribuidores. Es simple: la tienda vende lo que quiere comprar el cliente. El comerciante no arriesga, no compra por adelantado ni le faltan ni sobran unidades. Se integra en un sistema que optimiza el proceso de extremo a extremo. Si vende cien bicicletas, sólo tendrá que comprarnos cien”.

Máquinas y personas

El primer día de visita sirve para empaparnos de la filosofía de la marca y conocer a sus responsables. En el segundo, nos abren las puertas de par en par y recorreremos los pasillos de la fábrica, hablamos con los trabajadores e, incluso, se nos desvelan sorpresas y secretos. Es asombroso recorrer la línea de fabricación y ver cómo robots y trabajadores ensamblan piezas que dan como resultado máquinas únicas. Como sacado de una película de ciencia ficción un robot pinta un cuadro del irresistible color French Lavanda que hizo furor en redes sociales y ahora es seña de identidad de la marca. A unos pocos metros, mientras tanto, concentrados trabajadores confirman que todo encaja, cada paso es correcto y que al final del proceso habrá una e-bike perfecta.

“Somos una empresa con un elevado compromiso social”, concluye orgulloso el CEO, Alain Thiemann. “El 12% de nuestros trabajadores tiene capacidades distintas, cuando en Alemania el promedio es un 2,5%. Es parte de nuestro desafío, una cuestión personal. Mi primo, por ejemplo, es ciego, y es inspirador comprobar como eso no le ha impedido recorrer el mundo y vivir experiencias increíbles. Ese tipo de historias, esa inspiración, esos ejemplos de convicción y fuerza son muy importantes aquí. Está claro que la personalización define el ADN de Velo de Ville, pero no es nuestro secreto: el equipo humano que hay detrás de la marca es el que logra la diferencia. Eso es, en realidad, lo que hace única a Velo de Ville”.

LA E-BIKE PERFECTA

Para el CEO de la marca, “nuestro sueño es que cada ciclista pueda crear su bicicleta soñada. Un modelo que, por ejemplo, le sirva para transportar dos niños pequeños, pero con la suficiente modularidad para que después pueda usarlo con dos niños más mayores o le permita transportar una carga más pesada. Bicicletas modulares que se adapten a cada necesidad: la vida es demasiado corta como para tirar el dinero, y si inviertes varios miles de euros en una e-bike debes estar seguro de hacer la mejor elección posible”.

CAPITAL CICLISTA

Llaman a Münster la capital alemana de la bici, y lo confirmamos: para empezar, es posible ir de Altenberge a Münster por una autopista ciclista, y una vez allí hay bicis por todas partes. ¿Lo mejor? Que se integran con toda naturalidad, gracias a unas infraestructuras y a una cultura que ha puesto a la bicicleta como prioridad absoluta.

EL FUTURO ES HOY

Es obligatorio preguntar a los responsables de Velo de Ville por tecnología. Alain Thiemann se centra en dos proyectos: “El primero es Velo Mate, una App que funciona como un compañero que te cuida, y que además de orientarte por GPS te permite recuperar tu bici en caso de robo. El segundo es Velo Wallet, un pasaporte digital único para hacer un seguimiento de las especificaciones técnicas o historial de mantenimiento de tu bici, y que también permitirá al distribuidor ver datos para que te recuerde tareas de mantenimiento”.



Los cursos de Urban Mobility Explained (UMX) by EIT Urban Mobility son una gran oportunidad de fortalecer tus habilidades en áreas clave de la movilidad urbana como la planificación de infraestructuras, el diseño de ciudades sostenibles o el ciclismo urbano. Repasamos la opinión de profesionales sobre los más de 40 cursos: disponibles online, gratuitos, con flexibilidad de horario y la posibilidad de obtener un certificado para mejorar tu perfil laboral.



| 18 |



**CONSTRUYE
TU FUTURO,
MEJORA
TUS CIUDADES**

¡GRATIS!



Linn Tramm es coordinadora de proyectos en la Asociación Alemana para la Vivienda, el Desarrollo Urbano y el Espacio. Su experiencia profesional es amplia, pero hay algo que destaca en su perfil de LinkedIn: “Los cursos de Urban Mobility Explained (UMX), y en particular el de *Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMPs)*, me ayudaron a entender mejor los instrumentos de planificación estratégica que pueden contribuir a una transición hacia la movilidad sostenible, y valoré especialmente el enfoque en la participación como base para el éxito a largo plazo”. No es la única: Tristan Laing, Director de Educación y Comunidad en la consultora Regenesis, también destaca en LinkedIn el curso *Diseñando un Vecindario más Habitable* de UMX, definiéndolo como “una gran introducción al diseño de espacios urbanos orientados a los peatones”, y destacando “la claridad y lógica con la que se presenta el material”, además de una tarea final que “me obligó a aplicar lo aprendido a través de un ejemplo práctico”.

Variedad de enfoques

Son sólo dos de las muchas opiniones profesionales sobre los cursos Urban Mobility Explained (UMX), referencia indiscutible sobre formación y conocimiento en planificación urbana. No en vano, hablamos de cursos diseñados por una extensa red de expertos como planificadores urbanos, profesores o consul-

tores, y cuya variedad de enfoques (desde un ámbito técnico hasta otro más sociocultural y ambiental) cubre diversas perspectivas y necesidades de forma totalmente gratuita.

“El curso *Experiencia de usuario para la Movilidad y el Espacio Públicos* me proporcionó el vocabulario y la perspectiva adecuados para evaluar críticamente y comprender el diseño de la infraestructura de movilidad y los espacios públicos”, nos cuenta Gautam Merwan, Diseñador de Sistemas en Chargebee. “Gracias a este enfoque pude ver cómo estos elementos pueden transformarse, para así mejorar la experiencia del usuario y fomentar una transición hacia ciudades más inclusivas y sostenibles”. ¿Una opinión más? Aquí va, y muy ciclista: Eva Revilla, que trabaja en la Comisión Europea, hizo el curso *Diseñando la Ciudad Ciclista*, y no pudo quedar más satisfecha. “Entendí cómo el diseño de infraestructuras contribuye a crear ciudades más habitables y sostenibles. Comprobé que, cuando se centra en el ser humano, el diseño mejora la calidad de vida, al permitir y fomentar formas de movilidad activa como la bicicleta”.

A tu gusto... y con titulación

Al ser online, los cursos de UMX son flexibles y te permiten aprender a tu ritmo y en el horario que más te convenga. El hecho de que además sean gratuitos los convierte en universales, pero puedes obtener un certificado

| 19 |



oficial al completar cada curso pagando desde nueve euros. Certificados que, desde luego, pueden ser una muy interesante opción para quienes quieran acreditar el haber completado el curso en sus perfiles profesionales.

PARA TI... Y PARA MUCHA MÁS GENTE

Son muchos los perfiles de profesionales que han completado los cursos de UMX. Planificadores urbanos, profesionales de la movilidad, autoridades locales y responsables políticos, académicos e investigadores, consultores y empresas del sector, estudiantes de movilidad... Hablamos de una formación (más de 40 cursos disponibles) dirigida a personas que buscan mejorar o actualizar sus conocimientos en un campo en constante evolución, para así mejorar su desempeño en el ámbito laboral y contribuir a la transición hacia ciudades más sostenibles.

**AQUÍ TIENES LOS
MÁS DE 40 CURSOS
GRATUITOS**



Uno de los recientes cursos de Urban Mobility Explained (UMX) gira sobre cargo bikes. Cuando en España uno piensa en ciclogística y bicicletas de carga inmediatamente le surge el nombre de **Dani Ruiz**, fundador y responsable de Txita, desde hace 18 años toda una referencia en el sector. Ruiz es uno de los profesionales que han completado este curso, y queríamos preguntarle por sus sensaciones.

«IMPRESCINDIBLE... DIEZ SOBRE DIEZ»

¿Habías hecho más cursos online?

Sí, pero nunca sobre ciclogística o bicicletas de carga, porque creo que no existen o si existen no los conocíamos hasta ahora.

¿Cómo llegas hasta UMX?

Gracias a una newsletter de EIT Urban Mobility: suele llegarnos información de sus cursos, pero cuando vimos el título de este pensamos... ¡Vamos a ver qué es esto!

¿Cuál fue tu primera impresión?

La primera sorpresa fue que el curso era gratuito, y eso siempre anima. Es verdad que, una vez completado, puedes obtener un certificado por nueve euros, pero no lo necesitaba: lo hice por curiosidad y ganas de aprender.

Es interesante que alguien que trabaja a diario con bicicletas de carga complete un curso online sobre ellas.

Pensaba que no me explicarían demasiadas cosas nuevas, pero la sorpresa fue muy positiva. Está hecho en Alemania, donde son líderes en este ámbito, y me gustó poder elegir la velocidad a la que seguirlo. Me enganché y tardé poco más de cuatro horas, pero podría haberlo completado, con más calma, en ocho. Hay además mucha información ampliable.

Los cursos de UMX suelen mezclar vídeos con información y enlaces.

Sí, aquí usan ese formato, con videos cortos muy bien producidos e imágenes explicativas donde todo se entiende con claridad. Puedes descargarte PDFs, acceder a enlaces... Me han gustado mucho las infografías, sobre todo las que resumen el contenido.

¿Es sencillo de seguir?

Sí, mucho, especialmente si vas con prisa. El curso se basa en cuatro módulos sobre temas imprescindibles: tipos y capacidades de bicicletas de carga, usos diversos de las cargo bikes, implementación de micro hubs y ejemplos prácticos en Alemania.

¿A quién le recomendarías el curso?

¡A todo el mundo! Es gratuito, ameno y vas a aprender mucho. Imprescindible para técnicos de movilidad o de urbanismo, cualquiera que trabaje o tenga una empresa de reparto y en general para toda persona interesada en implementar o mejorar el uso de cargobikes y, por ende, reducir el uso de furgonetas en las ciudades.

**ENTREVISTA
A DANI RUIZ
SOBRE EL
CURSO**



VÍCTIMAS Y

CULPABLES



| 22 |

Es probable que, por desgracia, hayas sido alguna vez víctima de comportamientos peligrosos por parte de los usuarios de otros vehículos. Adelantamientos, acosos, insultos y hasta impactos: se llama Criminología Vial, y hablamos con dos estudiosos del tema.

RICARDO BAEZA

Ante la ley, un coche puede ser considerado un arma en manos de una persona agresiva. Es como un cuchillo, que bien utilizado sirve para cortar pero mal utilizado puede hacer mucho, mucho daño. El comportamiento que las personas tienen al conducir un coche o cualquier otro vehículo, incluso una bici, también puede ser criminal, y no sólo como un término coloquial sino también desde un punto de vista legal.

Por eso existe el concepto de Criminología Vial, un ámbito que abarca "el estudio del delincuente y de la víctima del delito enfocados a la seguridad vial". "Cuando conducimos, circulamos en bici o, simplemente, caminamos, formamos parte de un entorno vial",

nos cuenta José María González, profesor, agente de policía y director del Observatorio de Criminología Vial. "La criminología vial analiza estos roles y esa relación, que yo llamo socialización vial, fomentando un estudio que permite prevenir siniestros y, después, desarrollar programas para evitar conductas de riesgo".

Vulnerables y, a veces, infractores

Laura Durán es responsable de Formación del Observatorio de Criminología Vial, y nos introduce a otro concepto interesante: el de la victimología vial. "Estudia a las víctimas de los siniestros, especialmente aquellas que, como los ciclistas, consideramos más vulnerables", asegura, "y diferenciamos entre

| 23 |

VÍCTIMAS Y CULPABLES



víctimas reales inocentes, imprudentes, provocadoras o las que simulan su victimización para obtener beneficios. Un análisis que nos permite entender mejor la interacción entre los distintos actores de la vía y trabajar en estrategias preventivas”.

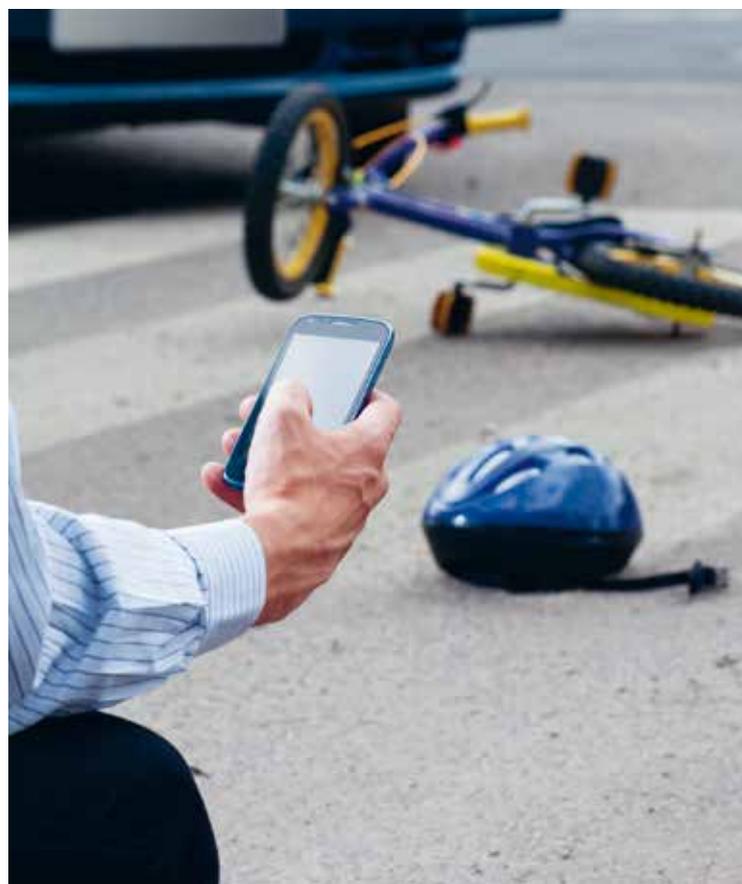
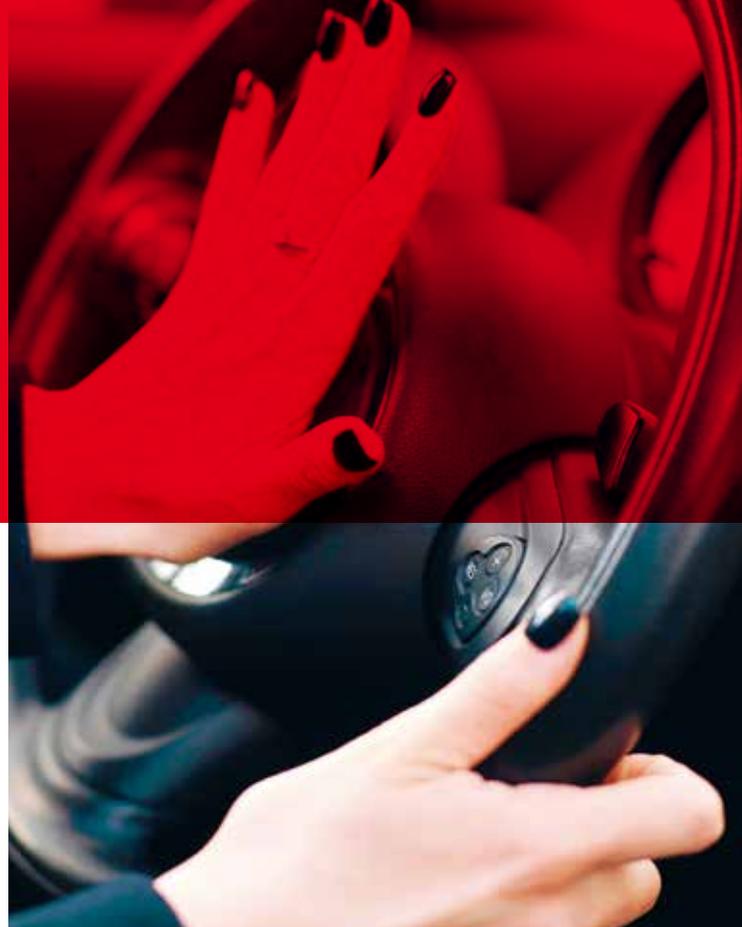
Los ciclistas, como los peatones, somos muy vulnerables a la hora de compartir la vía, y la interacción con los conductores puede ser conflictiva. En su libro *La mente del delincuente vial* José María González identifica tres perfiles principales de criminales viales: el agresivo vial (que manifiesta conductas hostiles en la conducción), el delincuente vial (que lleva su agresividad a un nivel peligroso, incurriendo en actos como el acoso vial) y, directamente, el terrorista vial (que utiliza un vehículo con la intención de causar daño deliberado).

“Cada uno de estos perfiles tiene características específicas”, explica, “pero lo importante es identificar estas conductas para abordarlas desde la criminología y la educación vial”. Eso sí, este experto tampoco rehúye hablar de ciclistas que tampoco juegan limpio. “Son una minoría”, reconoce, “pero también hay ciclistas que frenan intencionadamente a los vehículos generando tensiones innecesarias, o los que yo llamo *Cuñaos*, que no respetan las normas y se saltan semáforos, invaden aceras o, en general, fomentan una percepción negativa del colectivo”.

Ante el acoso, contención

Pasamos a un tema fundamental: ¿qué hacer

“El ciclista siempre tiene las de perder: nunca debemos responder con agresión ya que esto podría agravar la situación y poner en riesgo nuestra seguridad. Ante el acoso, siempre, contención”



si un conductor te acosa? “Lo mejor es mantener la calma y evitar confrontaciones”, explica García, “porque un ciclista siempre tiene las de perder frente a un vehículo de motor. Nunca debemos responder con agresión ya que esto podría agravar la situación y poner en riesgo nuestra seguridad. Ante el acoso, siempre, contención”. Y añade Laura Durán: “Identificar en el acto el acoso vial es crucial porque así podemos actuar de manera preventiva. La clave está en no participar en la escalada del conflicto, priorizando así nuestra seguridad”.

Desde la perspectiva de la criminología vial, “el vehículo puede ser considerado un arma; y el siniestro una escena del crimen”, resume Durán. “Por eso la investigación debe realizarse con un rigor que permita entender las responsabilidades y prevenir futuras tragedias”. Ambos están de acuerdo en que la clave para mejorar la convivencia en las vías públicas está en la educación y la socialización, y que más allá de las normas o de quién pueda o no tener razón es nuestra actitud la que define cómo convivimos en las calles. “La criminología vial no sólo busca comprender estos comportamientos”, resumen, “sino también promover una cultura de respeto y prevención”.

LA CIFRA

Más del 40% de los incidentes de tráfico graves o mortales están asociados a comportamientos delictivos ¿El perfil? Hombres jóvenes de entre 20 y 40 años, que suelen combinar infracciones de tráfico con comportamientos de riesgo. Por cierto, el 8% de los conductores que cometen un delito de seguridad vial son reincidentes.



MOMENTOS



ANITA

Y LA BICICLETA MÁGICA

A Pinocho le dio la vida el Hada Azul. Aladino se hizo amigo del Genio de la Lámpara. Y ya sabemos qué le pasó a Cenicienta: todos tuvieron una pequeña y mágica ayuda que, de la noche a la mañana, cambió su vida a mejor. Algo parecido le pasó a Anita González cuando se cruzó con su propia ninfa, aunque la suya no tenía ni varita ni alas sino pedales, dos ruedas y manillar. Bibidi, Babidi, ¡Bu!

JAIME NOVO

Mi favorita siempre fue Mulan” dice entre risas Anita cuando le preguntas por su cuento preferido. Y es verdad que la tristeza y la melancolía que muchas veces desprenden este tipo de relatos no encaja con ella. “La bici me cambió la vida”, asegura, “pero no mi forma de ser, porque siempre he sido feliz y sonriente al 200%”.

Hay que viajar en el tiempo para conocer cómo la bici entró, como un torbellino, en la vida de Anita González (Plasencia, 1992). Un pelín alternativa y skater, muy familiar, apasionada por la fotografía, con unos mil seguidores (principalmente amigos y familiares) en redes sociales y un trabajo en un supermercado. En resumen: una joven más, hasta que compró una MTB. El paso hacia una transformación personal y profesional que nadie, y mucho menos ella, vio venir.

“Siempre me ha gustado el deporte, pero reconozco que la bicicleta... ¡me atrapó!”. Escuchar-

la hablar es casi hipnótico, porque su alegría lo inunda e ilumina todo. “Mis amigos y familiares insistían en que me comprara una bici para salir con ellos y hacer rutas de montaña, y cuando por fin tomé la decisión lo empecé a compartir en Instagram, porque para mí es como un diario”. En poco tiempo, sus seguidores se multiplicaron hasta tres mil. “La gente conectaba conmigo, y no sólo disfrutaba viendo mis salidas sino que darles los buenos días se convirtió en un ritual. Para muchas personas era una motivación, y a mí me hacía muy feliz. Es surrealista, pero hermoso”.

El accidente

Entonces aún trabajaba en Mercadona, pero todo estaba a punto de cambiar. “Viajaba como acompañante en moto por Monfragüe (Cáceres)”, recuerda, “cuando nos fuimos al suelo. Todo el peso de la máquina cayó sobre mi pie izquierdo, destrozándome el tobillo”. Cuando volvió a caminar fue directa a comprar otra MTB, esta con doble suspensión, que la ayudó física y mentalmente. “A los pocos



“La gente conectaba conmigo, y no sólo disfrutaba viendo mis salidas sino que darles los buenos días se convirtió en un ritual”



meses estaba enganchada, pero cuando probé una bici de carretera me enamoré por completo. Me hizo volver a sentirme libre. Más fuerte. Y empecé a ver la vida más bonita”.

Ese enamoramiento se reflejó en unas redes sociales cada vez más inspiradas: las marcas vieron el potencial y llegaron las ofertas para probar productos, anunciar una nueva gama o salir de ruta con un casco o un maillot. Su crecimiento en redes sociales se disparó: “Llegó un punto en el que tuve que elegir”, recuerda, “entre seguir trabajando en un súper y en una tienda de bicis, donde había empezado como comercial, o aceptar las ofertas que me llegaban, porque la mayoría de las veces todo era incompatible”.

Lo hizo: dejó el Mercadona y la tienda y se lanzó de lleno al mundo digital. “Decidí ganar menos dinero y priorizar mi felicidad y mi tiempo. Y acerté: disfruto de mi actual trabajo, de viajar y conocer gente nueva, aunque estar siempre pensando en crear nuevos contenidos no es fácil, puede ser agotador”.

Y la bici se hizo fuerte

Con sus más de mil trescientas publicaciones, es verdad que el muro de Ana en Instagram es parecido a un diario. Un diario lleno de experiencias casi siempre sonriendo y transmitiendo mensajes de fuerza, alegría y agradecimiento. Por supuesto, también bicicletas, muchas bicicletas: una Specialized S-Works SL8, una Orbea Alma de doble suspensión, una Orbea Oiz rígida, una Moncayo del 91 de carreras... “Todas las he comprado yo. Quiero siempre lo mejor de lo mejor, aunque tarde un poco más en conseguirlo”, nos explica.

“Hay que mantenerse fiel a una misma”, concluye. “Me han ofrecido cosas, productos que sencillamente, no se alinean con mi estilo, y he tenido que decir que no en más de una ocasión. Es importante ser sincera: de lo contrario, dejas de ser auténtica”.





BIKESONG BICICLETA ESTÁTICA

LOS TOREROS MUERTOS

¿A quién se le podía ocurrir dedicarle una canción a una polvorienta bicicleta estática? Por supuesto, a Los Toreros Muertos, la banda española que desde los años ochenta se erigió en estandarte de un estilo de música basado en el humor más irreverente. Entrevistamos a Pablo Carbonell, la cara más visible del grupo, para saber el origen de este tema.

ALEJANDRO LINGENTI

UNA BICI EN EL TENDEDERO

Si hay que pensar en una banda que supo aunar buena música con momentos cómicos, sin duda Los Toreros Muertos están en primera fila. En *Bicicleta estática*, publicada en 2017, el cantante y autor de la mayor parte de las canciones del grupo, Pablo Carbonell, habla de "una mala compra hecha en Internet", algo bastante alejado de lo que imaginamos como "una alfombra mágica". Pero lo más sorprendente es el origen del tema: según el gaditano, "se inspira en la Rima VII del poeta romántico sevillano Gustavo Adolfo Bécquer, que cuenta la historia de un arpa que nadie tocaba explicando cómo, por ejemplo, sus notas dormían sin sonar. Como la mayoría de la gente no tiene actualmente un arpa en casa, reescribí el poema usando otro objeto arrinconado... ¿Había alguno mejor que esa bicicleta que acaba casi siempre de tendedero?".

CLÁSICO INSTANTÁNEO

Cuando el público piensa en Toreros tararea *Mi agüita amarilla*, *On the Desk*, *Manolito* o *Tu madre tiene bigote*, pero *Bicicleta estática* es otro fijo en el repertorio de sus conciertos. "Crítica y público la incluyen entre nuestros clásicos", asegura Carbonell, que la define como "una tarantela country operística". Como de costumbre, Carbonell compuso primero la letra, porque en su opinión "las canciones son como películas: primero se escribe el guión y después se le pone la música". En un principio (la banda nace en 1984) no era del todo así: "Nuestras primeras canciones fueron improvisaciones en un bar cuyo dueño, Many Moure, tocaba el bajo, y lo sigue tocando en la banda. Así compusimos los dos primeros vinilos, hasta que el desgaste hepático era tan intenso que decidimos que las canciones se harían en una mesa y con una guitarra cerca".

“LA BICICLETA ESTÁTICA NO ES UNA ALFOMBRA MÁGICA, HAY QUE PEDALEAR HAY QUE PEDALEAR”



DOS SUEÑOS ALGO SURREALISTAS

Carbonell, que además de músico ha sido dibujante, actor, cineasta, reportero y presentador de televisión, no tiene en la actualidad ningún vínculo con el ciclismo. “Vivo en la Sierra de Madrid y me gusta caminar por senderos con botas de montaña”, explica, “pero creo que si fuese en bicicleta sería muy estresante. Además tengo problemas de espalda, y la trepidación es nefasta”. Eso sí: a sus 62 años, no rehúye la pregunta sobre cuál sería su viaje ciclista soñado. “Me encantaría recorrer el Valle de los Reyes en Egipto, montado en una Torrot equipada con una cestita. Sería maravilloso, pero hagámoslo en una mañana fresca. El otro sitio donde me gustaría pedalear, si se pudiese, sería en una necrópolis. Pero en España, al menos hasta donde yo sé, no dejan montar en bici en los cementerios”.

EL LARGO VIAJE

Para terminar con los viajes, es justo decir que el de Los Toreros Muertos ha sido largo y lleno de aventuras. Aunque nacida en Madrid la banda fue fundada por un gaditano (Pablo Carbonell), un gallego (Many Moure) y un argentino (Guillermo Piccolini), y brilló por su humor irreverente y una saludable heterogeneidad estilística. Tuvo dos etapas: una entre 1984 y 1992 y otra que se abrió en 2007 y sigue viva hasta hoy. Hubo cambios en la formación, pero se mantuvo el espíritu: “Tener un grupo y poder tocar a diario, aunque sólo fuera para quince personas, fue una gran escuela, un taller”, nos explica Carbonell. “Tuvimos que ser cuidadosos para no excedernos: tocar tantas noches seguidas, las giras... Es sinónimo de mucho peligro. Hubo muchos subidones, pero también pronunciadas rampas de bajada. Pese a todo, siempre mantuvimos una serenidad controlada, cierto espíritu de empresa. Trabajábamos en algo chulo, creábamos, nos divertíamos. No importaba cobrar lo indispensable: todos sabíamos que el verdadero salario eran las canciones, la música, en sí”.

CARBONELL PEDALEABA

“Mi familia me regaló una Torrot que no era ni mucho menos de carreras”, explica el artista al preguntarle por su primera bicicleta, “pero que a mí me encantaba. Entre mis tíos y abuelos reunieron el dinero suficiente y me la dieron cuando hice mi Primera Comunión, pero no es el único recuerdo que guardo de aquel día. El evento fue todo un número: íbamos a comulgar por parejas, niño y niña cogidos de la mano, pero como en mi colegio no había chicas ese día llegaron un montón de ellas de otra escuela, y todas vestidas de blanco. La que caminó conmigo hacia el altar se vino muy arriba: pensaba que nos estábamos casando y se tomó unas confianzas inaceptables, pidiéndome incluso cosas que prefiero no repetir ahora en público”.





'Rebel ridge' empieza con un ciclista que sufre un accidente, o eso parece. porque en realidad son muchas las sorpresas que este inquietante policial estrenado por Netflix suma a lo largo de sus más de dos horas de duración. ¿El resultado? una película que atrapa de principio a fin y la confirmación de que Jeremy Saulnier es un autor muy a tener en cuenta.

ALEJANDRO LINGENTI

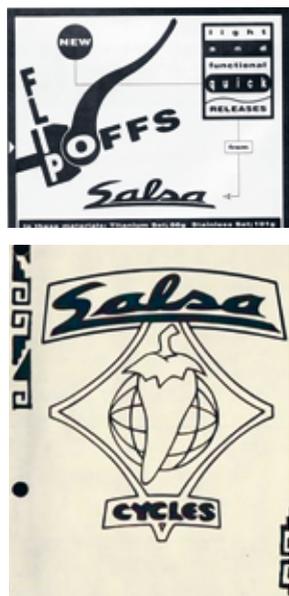
| 35 |

HÉROES

REBEL RIDGE

UN ÉXITO EN STREAMING

Según Flix Patrol, web que publica el ranking de lo más visto en plataformas de *streaming*, Rebel Ridge es una de las películas con mejor rendimiento en Netflix a lo largo de 2024. Un gran logro de Jeremy Saulnier, que la escribió, dirigió y editó, y más teniendo en cuenta que se trata de un filme largo (131 minutos) y que no pasó antes por los cines. El disparador de la historia es sencillo: un exmarine llamado Terry Richmond (encarnado por un impeca-



Ritmo trepidante, protagonistas carismáticos y un gran y desconocido autor... ¿Quién da más?

ble Aaron Pierre) acude a un pequeño pueblo, Shelby Springs, para ayudar a su primo, que está detenido y espera una fianza que pueda liberarlo. Pero cuando Terry llega con el dinero le confiscan injustamente los ahorros de toda una vida, por lo que debe enfrentarse al jefe de la policía local, Sandy Burnne. ¿Lo mejor? Que Burnne está interpretado por Don Johnson (el glorioso Sonny Crockett de *Miami Vice*), que deslumbra en este otoñal reto y da todavía más brillo a una trama muy oscura. Sabido es, porque lo hemos visto mil veces en el cine: a pueblo pequeño, infierno grande.

LA BICICLETA DEL EXMARINE

Rebel Ridge empieza con su protagonista montado en una bicicleta, sobre la que pedalea tranquilo por una carretera hasta que un automóvil lo atropella. Lo exótico es que ese vehículo pertenece a la policía, y desde el primer momento sospechamos que no fue un accidente. Cualquiera se sentiría atrapado con ese comienzo, pero nosotros también nos fijamos en la montura, una Salsa Journeyman 2022, estupenda bicicleta de gravel que en su momento costaba unos mil dólares. Por cierto... ¿Por qué el protagonista, al denunciar el atropello, asegura que le costó casi el doble?

UN CINEASTA PARA TENER EN CUENTA

Pese a su evidente talento Jeremy Saulnier, el autor de la película, no es muy popular. Nacido en 1976 en Alexandria, Virginia (EE UU), estudió cine en la Universidad de Nueva York, y en 2013 llamó la atención de la crítica con *Blue Ruin*, un inquietante thriller con un protagonista sorprendente que se puede ver en España en Amazon Prime y Filmin. Su primera colaboración con Netflix fue *Noche de lobos* (2018), fabuloso thriller psicológico ambientado en Alaska no apto para gente impresionable. Saulnier es un cineasta que se mueve tan bien en espacios abiertos (*Noche de lobos* y muchas escenas de *Rebel Ridge*) como en escenarios más limitados (el espectacular tiroteo en la comisaría de *Rebel Ridge* nos da toda la razón).

SALSA, IDEAL PARA AVENTURAS

Y ya que hablamos de Salsa Cycles, podemos contar algunos detalles de su historia. Fundada en 1982 por Ross Shafer en Petaluma, California (EE UU), la empresa empezó como un modesto proyecto de construcción de cuadros personalizados, para transformarse después en una marca de culto para los ciclistas más aventureros. Salsa fue adquirida en 1997 por Quality Bicycle Products (QBP), uno de los distribuidores ciclistas más grandes de los EE UU, y se consolidó como una referencia en el bikepacking por modelos como la Fargo o la Cutthroat. El lema de la marca resume su espíritu y objetivos: "Adventure by Bike".

MUCHOS PROBLEMAS Y UN FINAL FELIZ

La producción de *Rebel Ridge* estuvo marcada por dificultades que complicaron al proyecto: la primera de ellas fue la desertión de John Boyega, el actor británico de origen nigeriano conocido internacionalmente por interpretar a FN-2187 / Finn en la renovada saga de *Star Wars*. Él era el elegido para el rol protagonista, pero abandonó la película en pleno rodaje argumentando "una emergencia familiar". Los rumores aseguraban que, en realidad, Boyega no se llevaba bien con el director ni con el resto del equipo, por lo que optó por dar un paso al costado obligando, de este modo, a parar la filmación. Cuando ésta fue retomada, ya con Aaron Pierre sustituyéndole, fue la pandemia la que interrumpió el rodaje, en un proceso que se prolongó hasta tres años y que el propio Saulnier definió como "excesivamente tumultuoso". El resultado final, eso sí, merece la pena: la película es muy buena, el público supo apreciarlo y, desde luego, nos regaló a un Don Johnson descomunal, destapándose a los 74 años con uno de sus mejores papeles.









PARA SALVAR VALENCIA, PEDALEAMOS

El 29 de octubre de 2024 los relojes se pararon en La Terreta.

Como un enfado bíblico o un castigo de la Madre Naturaleza los ríos del interior de Valencia se desbordaron, desdibujando los límites entre tierra y agua, asfalto y barro, peligro mortal y calma. Pasadas unas semanas, poco se puede añadir sobre la catástrofe. O sí. Porque podemos intentar compartir el lado bello de la historia y, así, resurgir y reconstruir. Una belleza que a veces tuvo que ver con ciclistas que, por amor, solidaridad e instinto, salieron pedaleando a ayudar a las víctimas.

LUCÍA DEMOSTEYRÍN

FOTOS: JORGE BORJA / ILUSTRACIONES: HUGO COSTA



U nos 100.000 turismos, furgonetas y camiones fueron arrollados esa fatídica tarde. 1.500 millones de euros en pérdidas, que han forzado a la Generalitat de Valencia a crear y gestionar uno de los mayores paquetes de ayudas hasta la fecha. Así ha de ser, pero también son cifras, hechos, que exigen una reflexión: el drama, las pérdidas, tienen mucho que ver con un plan que no funciona, un sistema de movilidad insostenible e infraestructuras y filosofías de un mundo que, cada vez más, ya no existe. Un mundo que ni supo ni quiso enfrentarse a los cambios de un clima alterado de forma imprudente por el hombre. No aprendimos a movernos con eficiencia. No invertimos en ciudades bien conectadas para andar o recorrerlas en bici. Y ahora, en vez de un retorno verde de la inversión realizada, pagamos y pagaremos con mucho más dinero, recursos y vidas.

El barro y la superficie

Como una gigantesca metáfora, el barro nos devolvió a los principios. Dice el Génesis que Dios tomó un trozo de barro, le dio forma humana y, con su aliento, le insufló la vida. Cubiertos hasta las orejas, es ese mismo barro el que también sacó a relucir un yo humano, primigenio, que parecíamos haber olvidado en una época en la que, bajo el influjo de una polarización extrema, batallamos encarnizadamente con próximos y desconocidos. En la era de la individualización y la abducción de pantallas y cámaras, llegó el azote bestial de un desastre natural, de una tragedia, que también pareció querer devolvernos el sentido de comunidad. El apoyo colectivo. La solidaridad. Y lo hizo como para resaltar la importancia de unas redes de cuidados que no debieron desaparecer.

En Valencia, pasamos de la noche a la mañana de ser una adormilada y volátil sociedad digital a tendernos la mano físicamente, ayudarnos de día y arroparnos de noche. Entregamos nuestro cuerpo a intentar aliviar una tragedia tremenda intentando hacer el bien, sin mirar a quién y muchas veces hasta sin saber el porqué. Y lo hicimos, en gran parte, porque las bicis nos llevaron allí. En la era de

En la era de la individualización, el azote bestial de un desastre natural pareció querer devolvernos el sentido de comunidad

la globalización y de la tecnología, de la automatización y la inteligencia artificial, fueron un par de pedales, dos piernas y el corazón, lo que a muchos nos salvó.

Frente la absurda y casi infinita magnitud de kilómetros devastados y el océano marrón de caos, solo podíamos alcanzar la Zona Cero a paso lento. Andar y cargar como mulas llevaba horas y un cansancio indescriptible, pero pedalear costaba algo menos. El barro hizo de las suyas siniestrando coches. Pero también extrajo del Génesis a las bicis, sacándolas a la superficie.

El Cielo Negro

Algunos aseguran que la primera bici, la Draisiana o Laufmaschine ("máquina andante"), nació de una catástrofe natural. El 5 de abril de 1815 el volcán Tambora (en la isla de Sumbawa, Indonesia) despertó violentamente de su siesta geológica con una iracunda erupción, que duró varios días y cuyas consecuencias se esparcirían por toda la Tierra. Desde Asia al resto del mundo y durante años la atmósfera se cubrió de toneladas de ceniza volcánica transportada por el viento, oscureciendo el cielo y velándolo con inmensas capas negruzcas que eclipsaron el sol. El fenómeno, que redujo las temperaturas varios grados trayendo incluso nieve y lluvia negra, desembocó en el llamado "Año sin verano", y no llegó solo sino acompañado por cosechas desastrosas, hambrunas ingentes y una elevada tasa de mortalidad en humanos y animales.

Entre ellos, murieron muchos caballos, principal modo de transporte en la época. Sin ellos sólo quedaba moverse a pie y cargar lo que se podía a la espalda, pero no era suficiente.



La primera bici nació por una tragedia: algo parecido pasó en Valencia, cerrando un ciclo ante la adversidad en el que no hemos aprendido nada

Así que, en medio de la oscuridad, el ingenio de un inventor y estudiante de matemáticas llamado Karl Drais empezó a dar vida a la bici. Una primera bici, la Draisiana, que nació como una respuesta parecida a la que, dos siglos más tarde, reapareció en Valencia, como cerrando de nuevo un ciclo ante la adversidad en el que no habíamos aprendido nada.

Hambre y urgencia de acción

En ese barro valenciano, primigenio y nuevo a la vez, resurgieron las bicis insuflando vida a barrios y pueblos. Llegaron la ayuda y los hombros sobre los que llorar. Bicis indestructibles, salvadoras, resucitables con dos manguerazos, un par de soplos de aire en las cámaras y un chorrillo de aceite en la cadena. Vehículos con los que avanzar y a los que volver. Bicis abandonadas y polvorientas en los garajes que volvieron como el hijo pródigo a las pestilentes calles, con la cabeza bien alta e insaciable hambre y urgencia de acción.

Por las calles del horror se volvió a oír el paso de la cadena por los piñones y platos. El barro y el agua estancada del suelo se removieron, propulsados por los tacos de las ruedas a su paso por el lodazal. Y los cajones de bicicletas de todo tipo se llenaron para repartir todo aquello que damos por sentado en nuestro día a día, pero que para esas víctimas se había convertido en oro puro.

Yo miraba aquellas bicis, y muchas me recordaban mi segunda bici, aquella azul marino oscuro y rosa fucsia que me regalaron a los once años. Una pesada y barata "bici de montaña" con la que subí las cuestas de mi barrio, una bici cualquiera que ahora mismo no costaría más de veinte euros en Wallapop. Una bici, esa bici, era justamente la que desearía haber tenido esos días. Era la que veía refleja-



Se pedaleó para llegar y mentalizarte de lo que ibas a ver, y después para desconectar y procesar lo vivido

da en otras bicis rescatadas y al rescate, que me pasaban cerca dejando un surco de esperanza en el camino hacia aquellas vidas rotas.

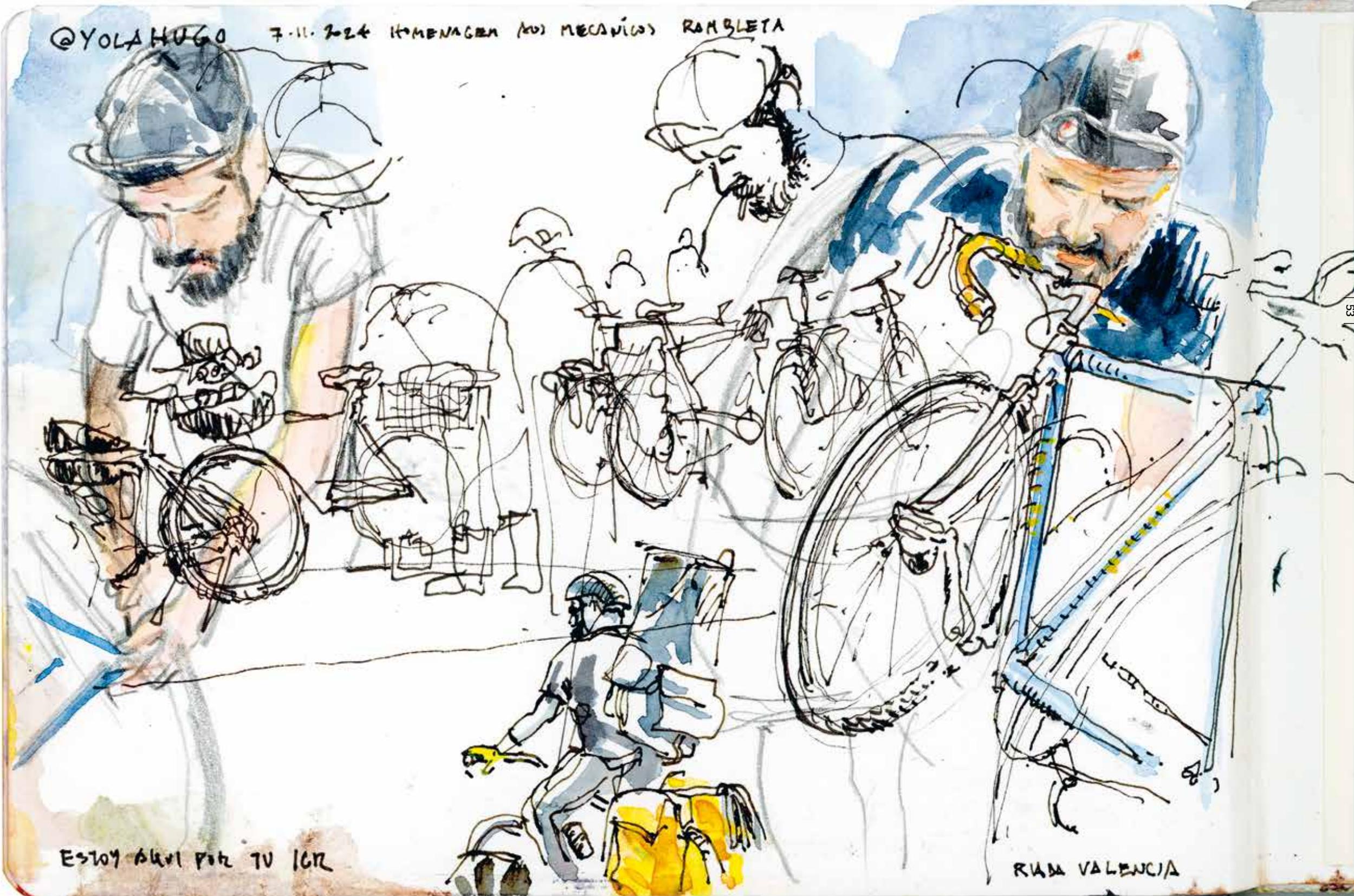
Como un mantra

Esas bicis tenían un valor incalculable ahora, alivio para una sociedad que se desvivía por ayudar, alcanzar, abastecerse y reencontrarse. Esas bicis se pinchaban, pero daba igual porque llegaban refuerzos y cámaras de todas partes que se montaban in situ o en improvisados talleres. Llegaban repuestos, materiales de todo tipo, para rearmar esos vehículos de la esperanza sin importar si el resultado parecía una criatura de Frankenstein.

Se pedaleó como un mantra. Primero para conectar y mentalizarte para la barbaridad que ibas a ver. Después para desconectar y procesar lo visto, escuchado y vivido en el camino de vuelta. Procesar que más de doscientas personas habían perdido la vida, muchas tratando de salvar su coche o atrapadas en una autovía. Digerirlo en el pasillo de vehículos siniestrados, montañas de dantescos y deformados trozos de hierro que yacían recordándonos esa realidad que no funciona.

Las bicis se diseminaron por L'Horta Sud, y su visión bien podría servir de llamada a la reflexión o de acto de rebeldía para reclamar, de una vez por todas, un paisaje urbano distinto, una circulación sana, una movilidad que conecte sin estresar, ni defraudar ni reñir. Mil veces nos han repetido que las únicas supervivientes de la bomba atómica fueron las cucarachas. Yo recordaré a las bicis como las grandes supervivientes de esta tragedia. Ahora sólo cabe esperar que estas heroínas imbatibles tengan un lugar prioritario en unos planes de urbanismo que, si bien llegan tarde, se necesitarán más que nunca.

@YOLAHUGO 7.11.2024 HOMENAJE A LOS MECANICOS RAMBLETA



Estoy aquí por tu IG

RIBA VALENCIA

CI CLIS TAS

Casi desde el primer minuto, cientos de voluntarios acudieron al lugar de la catástrofe a ayudar subidos en sus bicicletas. Para unos, porque era su medio de transporte habitual. **Para todos, porque era la mejor y más rápida forma de moverse en ese gigantesco y desolador infierno** en el que coches, camiones o motos habían quedado atrapados.

A diario, un enjambre de ciclistas salió desde La Rambleta para ofrecer ayuda durante los días posteriores. Primero, de una forma improvisada. **Después, organizándose para dividirse en grupos, recopilar y distribuir material** o gestionar talleres ambulantes para arreglar los infinitos pinchazos y limpiar las casi impracticables bicis.

Sí. La bici fue importante para paliar la catástrofe y aliviar a muchas víctimas. O, mejor dicho, **fueron importantes esos ciclistas**. Un desinteresado, admirable y anónimo colectivo al que sólo nos queda ofrecer nuestro agradecimiento y respeto poniéndole el rostro y voz de alguno de sus miembros.

Juan Dual

“Al despertarme y ver las noticias imaginé que haría falta mucha ayuda, y que la mejor forma de prestarla era en bici. Salí de casa, conté en Instagram que iba con la bici y se empezó a sumar gente. Funcionaba: pedaleando se podía llegar casi a cualquier parte. A nivel personal me quedo con la sensación de que todo el sufrimiento que he tenido en mi vida, los hospitales, el haber rozado la muerte varias veces, ha sido fundamental para transmitir fuerza y ánimo. Desde un punto de vista colectivo destacaría la inmediatez de la respuesta. El ver cómo la gente sintió que debía volcarse. Había que salir adelante entre todos”.



Pablo Calvo (Bikecanine)

"Desde el primer momento quise ir: la impotencia era enorme, vi a mi amigo Juan Dual y al resto de voluntarios y me planté. Me pareció increíble la coordinación de los ciclistas. Y para mí, después de viajar en bici a tantos lugares, fue como llegar a un país remoto, destruido, sucio y caótico. Pinchábamos sin parar, el agua nos llegaba hasta los tobillos... Haber hecho tantos viajes y vivido tantas situaciones difíciles antes parecía cobrar sentido: era una especie de entrenamiento para lo que me estaba enfrentando. He estado vinculado a emergencias en catástrofes, en crisis humanitarias muy grandes, pero esto era incomparable. Al principio se trataba de ayudar a sobrevivir. Ahora, y durante mucho tiempo, de sanar el daño psicológico, de aliviar la pérdida y el dolor que han quedado".



Elisabet Contreras (a la derecha, junto a Tatiana Castillo)

"Era necesario ir, y sigue siéndolo. Salimos desde Sagunto en el acto, pero como era imposible acercarse en coche volvimos con la furgoneta y las bicis, aparcamos y nos pusimos a pedalear. ¿Lo que más recuerdo? A las víctimas subiéndonos la moral. Lo habían perdido todo, pero eran ellos los que, cuando te ibas, te animaban a ti".



Celina Pernigotti y Diego

“El caos al cruzar el río era total. El dueño de la tienda Vici de Bici, Luis, nos dejó unas bicicletas y pudimos movernos mejor. Más allá de todo lo que se ha perdido, de las vidas, del desastre natural, me quedo con la gente. No sabíamos por qué pero había que volcarse, sin miedo. Pese al cansancio no podía parar: algo me decía que debía ir, que no podía quedarme en casa. Ayudar me hacía bien”.

Sofía Diaz

“Me prestaron una bici y recuerdo, sobre todo, el primer día: cruzar el puente era como entrar en una especie de videojuego apocalíptico. Sentías que se había detenido el mundo, pero pudimos ayudar: aunque la bici se atrancaba en el barro y el terreno era imposible, el agradecimiento de la gente hacía que todo valiese la pena”.



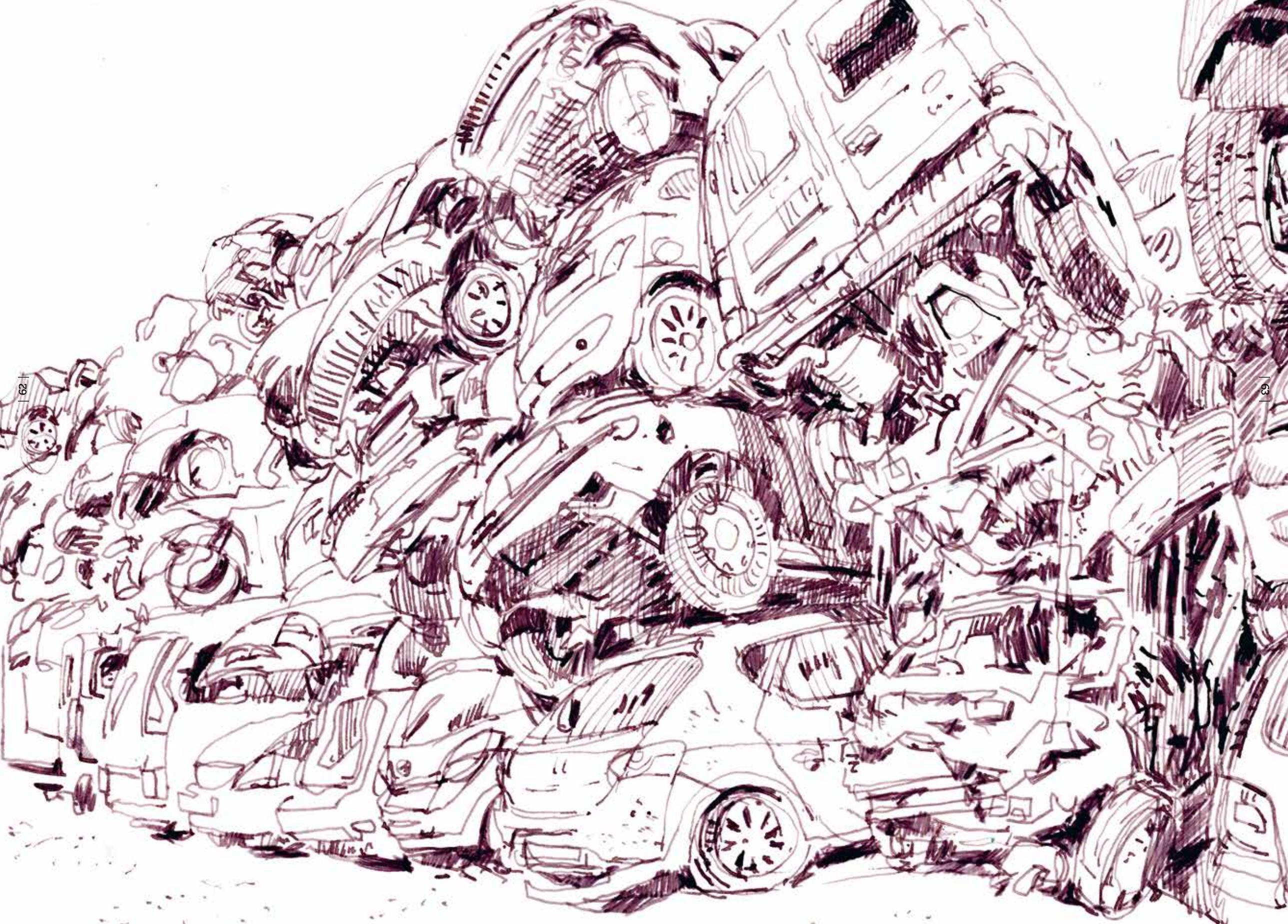
Nacho Durá

"Fui en bicicleta, porque es así como me muevo siempre, y recuerdo cómo el primer día lo sucedido pudo conmigo. Estaba todo destrozado, amontonado... Era un agujero negro al que no se le veía fin. Me quedo con la respuesta desinteresada de la gente, con el músculo que se formó sin que nadie lo pidiera y que se alargó para ayudar a los que lo habían perdido todo. Yo iba en una bici de carga, con decenas de litros de agua, pero me cruzaba con gente andando que recorría muchos kilómetros cargados con enormes garrafas para dárselas a las víctimas".



Pablo Alcañiz

"El primer día fuimos en bici a ver el terreno y ver qué se necesitaba, y nos quedó claro que era la mejor forma de acercarnos a la zona. También vimos que hacían falta bicis no sólo para llegar, sino también para que las víctimas pudiesen salir de ahí. Intento quedarme con lo positivo: fuimos todos a una. Daba igual de dónde vinieras o en qué dios creyeras: nos unían las ganas desinteresadas de ayudar a los demás".





MUNDOBICI CONOR

Amor por el ciclismo: así puede resumirse la historia de Conor Bikes, desde hace décadas sinónimo de calidad y diseño en la industria de la bici y que ha apostado por una renovación total. Un cambio que, además de revolucionar su imagen y catálogo de productos también lleva implícita una decidida apuesta por el ciclismo urbano.

RAFA VIDIELLA

Establecida en Egües (Navarra) en 1990, la historia de Conor va unida a la bicicleta desde mucho antes.

Fundada por Juan Orbaiceta, su inspiración nace cuando su hermano Ignacio empieza a despuntar como profesional en 1941, crea un equipo y la familia distribuye varias marcas, hasta fundar Conor hace 34 años. El proyecto se consolidó, bifurcándose: por un lado la reforzada Conor y, al mismo tiempo, la nueva WRC Line.

El nombre WRC Line (World Race Conor) identifica a productos de gama alta, "inspirados en el mundo de la competición y destinados a un público especializado, ciclistas técnicos apasionados del diseño y la calidad". Conor WRC Line engloba bicicletas de carbono montadas de manera artesanal, lo que permite una mayor personalización de los componentes y un ajuste adaptado a cada cliente. Hay Conor WRC Line de montaña, carretera y gravel, convencionales y eléctricas, pero siempre hechas para satisfacer a los más exigentes.

Respecto a Conor, presume de ofrecer un catálogo muy completo, que abarca todas las categorías con más de ochenta referencias distintas y recurriendo siempre a proveedores globales de primer nivel. Un catálogo en el que destaca especialmente su gama eléctrica urbana, que sitúa a Conor como referencia en el mercado y que se divide en tres grandes categorías...

Bicicletas eléctricas ideales para transportar objetos voluminosos, niños o mercancías, con plataformas delanteras o traseras según el modelo y diseños modulares personalizables.



Rodas

Ruedas de 27'5", motor trasero BAFANG RM G020 de 45Nm, batería de 900Wh y cambio Shimano. Ideal para los profesionales del transporte pero también para llevar a personas. **PVP: 2.450€.**



Viena

Ideal tanto para el reparto como para excursiones. Estética imponente, motor VINKA C20 de 80 Nm y doble batería de 540Wh y 900Wh. **PVP: 2.999€.**



Berna

Hasta 70 kg en su parrilla trasera y 15 kg adicionales en su cesta delantera. Para uso profesional o familiar. Batería de 540Wh con opción de 720Wh y Motor Conor Powered by Vinka de 85Nm. **PVP: 2.999€.**



Prácticas, ecológicas y eficientes. Funcionales, modernas y tecnológicas. Fiables sistemas de asistencia eléctrica, accesorios integrados, la máxima seguridad y una ergonomía perfecta. Y, por supuesto, estilo.



Lisboa
E-bike de 27,5", transmisión electrónica automática, motor Bafang RM G3600 y batería de 378Wh, que funciona como un doble plato virtual. Comodidad, agilidad y en verde o azul. **PVP: 1.979€.**



Oslo
E-trekking con ruedas de 27,5", cambio Shimano Cues de nueve velocidades y dos colores (gris o azul). Motor Conor "Powered by Vinka E20" de 85 Nm, con batería de 540Wh. Perfecta tanto para ciudad como para senderos y vías verdes, con una parrilla para transportar cosas o sillas infantiles. **PVP: 2.599€**



Lombok
Rueda de 26" o de 28", ocho velocidades y cuadro abierto de aluminio. Elige entre dos colores (naranja o menta), pero siempre equipada con motor Bafang de 45Nm y batería de 504Wh. **PVP: 1.849€.**



Berlín
E-bike urbana con ruedas de 27,5". El cambio es un Shimano Cues de nueve velocidades, con motor Conor "Powered by Vinka E50" de 85 Nm. La batería tiene una capacidad de 540Wh: atención a su diseño deportivo que, sólo con verla, ya incita a pedalear. **PVP: 2.299€.**



Wyck
Cubiertas 700. Cambio Shimano de 9 velocidades. Disponible en cromo o azul oscuro. Motor Conor "Powered by Vinka E50" (85Nm) y batería de 504Wh (opción de 630Wh) **PVP: 2.399€.**

Perfectas para guardar en espacios pequeños como oficinas, apartamentos o transporte público. Cuadros robustos y ligeros, motores ideales para trayectos urbanos, hechas para combinar con otros medios de transporte. En resumen: perfectas para quienes no cuenten con mucho espacio en casa o el trabajo e ideales para trayectos cortos y medios dentro de la ciudad.



Maui
Icónica plegable, con ruedas de 20" y cambio Shimano Tourney de seis velocidades. El motor central es un Bafang RM G010 de 32Nm, y la batería (en el cuadro) ofrece 410Wh. Disponible en dos colores (Metal Blue y Gold). **PVP: 1.549€.**



Maui Fat
Nuevo cuadro reforzado y ruedas de 20"x4.0 para todo tipo de terrenos. El cambio Shimano de ocho velocidades combina a la perfección con el motor Bafang RM G060 de 55Nm y la batería de 410Wh. **PVP: 1.899€.**



Maui 24"
Plegable, eléctrica y con ruedas de 24". ¿Necesitas algo más? Sí: motor central Bafang con 65Nm de torque, cambio de ocho velocidades y frenos de disco Shimano. En la ciudad, simplemente, ¡imparable! **PVP: 2.099€.**



RIN
CO
NES

EL CICLO DE LA PASIÓN

GRUPETA
BAR

En el bullicioso Madrid, y en concreto en el ámbito de la movilidad, la bicicleta no ha encontrado aún el lugar que se merece. Pero eso no impide que surjan apasionantes proyectos como Grupeta Bar, un nuevo rincón donde se reúnen la cultura ciclista con el placer de la buena mesa y el café bien servido. Hablamos con Manu Verdejo, uno de sus creadores y responsables, sobre un proyecto muy emparentado con la conocida tienda Dog Days.

RAFA VIDIELLA

Un espacio donde compartir el amor por las dos ruedas. Un punto de encuentro en el que los ciclistas de Madrid se relajan, charlen, disfruten de buena comida y, por supuesto, empiecen y terminen cada una de sus salidas. Todo esto quiere ser Grupeta Bar, la segunda fase de un proyecto nacido hace tres años con Dog Days, la tienda de bicicletas que, en la actualidad, ya tiene dos locales, uno en la propia capital (Alonso Cano 99) y otro en Majadahonda (tras adquirir Bizzis Majadahonda).

“La aventura de Grupeta”, nos cuenta uno de sus responsables, Manu Verdejo, “nació al ver la oportunidad de ampliar la oferta para nuestra comunidad ciclista, a través de un espacio más cómodo para reunirse y disfrutar”. En septiembre el local abrió sus puertas en la calle Raimundo Fernández Villaverde 30 (a apenas 300 metros de Dog Days), con la filosofía de ser una extensión natural de la tienda y ofrecer un rincón para apasionados ciclistas y, de paso, atraer a un nuevo público. “Desde que abrimos Dog Days”, explica Verdejo, “teníamos en mente sumarle una cafetería o un bar, y cuando la tienda tuvo estabilidad avanzamos con el proyecto”.

Espíritu madrileño

Grupeta ofrece comida y bebida, pero sobre todo un acogedor ambiente donde ciclistas y no ciclistas se sientan igualmente a gusto. Un lugar en el que encontrarán una gran barra central, paredes forradas de madera y una atmósfera idónea para charlar y descansar tras una buena ruta. O, claro, para disfrutar de un buen café o tapas como la muy recomendable ensaladilla rusa.

“Desde que abrimos Dog Days teníamos en mente sumarle una cafetería o un bar: cuando la tienda tuvo estabilidad avanzamos con el proyecto”

Aunque es obvio que el nombre de Grupeta es muy, muy ciclista, y remite a ese espacio de camaradería donde esfuerzo, pedaladas y satisfacción son compartidos en grupo, el bar también se inspira en las clásicas tascas castizas, aportando un toque moderno con la bici en un papel protagonista. “Queríamos un bar con una barra prominente, buenas mesas y una zona con sofá”, comenta Manu, “pero también un sitio donde nuestras monturas se sintieran a gusto”. De ahí el espacio para colgar bicis a la entrada, la decoración con fotos de leyendas como Eddy Merckx o guiños como las tres grandes vueltas bautizando a las tablas de embutidos. “Sí, los ciclistas reconocerán pronto esos detalles, tanto en la decoración como en el menú”.

Hora de comer

Importante. Fundamental. Decisivo. ¡La comida! ¿Qué podemos comer en Grupeta? Una carta hecha para complementar el estilo de vida ciclista. Entre las opciones para desayunar o merendar tortitas y tostadas variadas, zumos naturales y cafés muy especiales para cargar o reponer energías. Y, para quienes necesitan aún más, opciones sustanciosas y variopintas de sándwiches, quesos internacionales y la fondue como plato estrella, en un guiño a los Alpes y, cómo no, a las épicas batallas libradas en sus picos más altos.



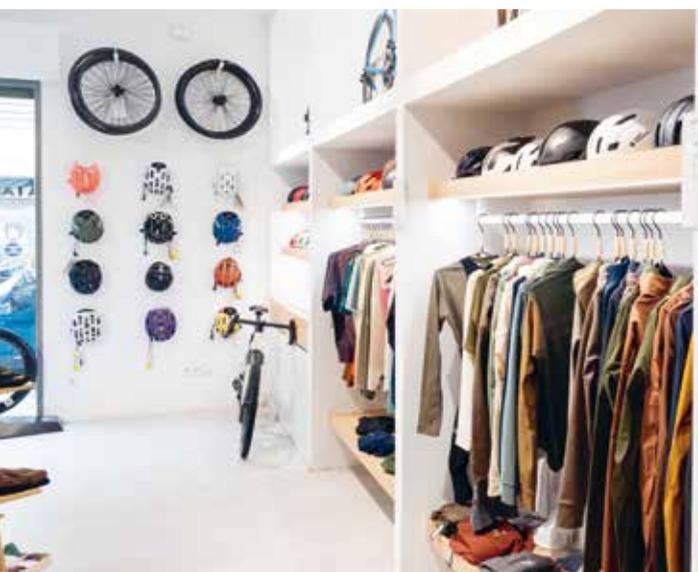


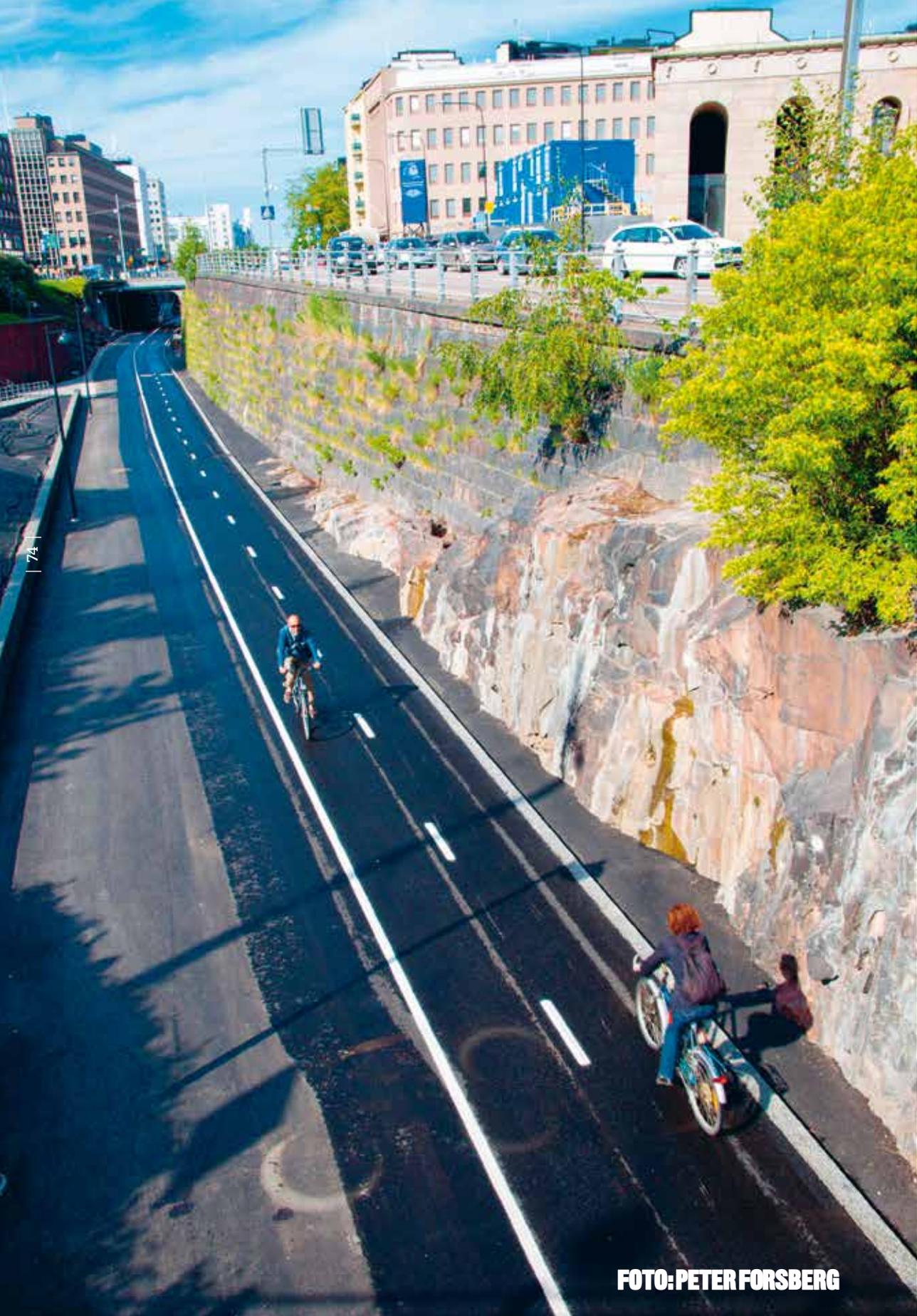
DOG DAYS Y MADRID CICLISTA

Grupeta es de los mismos “autores” que Dog Days, la tienda taller nacida en 2020 como un homenaje a esos “Días de Perros” en los que los ciclistas se enfrentan a los elementos, y que precisamente dejan de ser tan malos una vez son superados y, especialmente, festejados junto a buenos amigos. “Me encanta cómo interactúan ambos proyectos”, cuenta Manu, “y ver cómo gente que entra a tomar un café descubre la tienda y viceversa. A nivel de negocio son, por supuesto, completamente distintos, pero ambos se complementan muy bien”.

Respecto al presente y futuro de la bicicleta en Madrid, Manu lo tiene muy claro: “El ciclismo urbano no se está potenciando, y falta muchísima infraestructura, carriles bici o aparcamientos. Cuando las oficinas pongan más facilidades e ir al trabajo en bici sea algo cool la gente se animará”. Mientras eso llega, disfrutemos de Grupeta. Del bar, del refugio para los ciclistas, de Madrid y de los que la vivimos pedaleando. “Estáis todos invitados a conocernos”, dice Verdejo, “¡un abrazo muy grande y nos vemos pronto aquí!”

VIDEOENTREVISTA A MANU VERDEJO





| 74 |

FOTO: PETER FORSBERG

MARAVILLAS

BAANA

HELSINKI

Bicicletas y peatones en vez de vagones de carga. Plantas, esculturas y pistas de baloncesto donde antes había vías de tren y algo de desolación. Recorreremos Baana, el corredor peatonal y ciclista que simboliza la movilidad saludable y sostenible en la capital de Finlandia, Helsinki.

ELINA VÄISÄNEN

BAANA HELSINKI

Hay que reconocerlo: Helsinki no es tan ciclista como otras capitales escandinavas. Es verdad que aproximadamente un 10% de los desplazamientos se hacen en bici, lejos de Copenhague (con un 40%), Estocolmo u Oslo. Pero vamos a más: ya hay unos 1.500 kilómetros de carriles bici, y podemos presumir de algunos tan emblemáticos como Baana. Además, somos mucho más simpáticos... ¡pero eso lo dejamos para otro día!

Una larga historia

¿Qué es Baana? Una vía ciclista y peatonal que conecta el centro de Helsinki con áreas residenciales y comerciales de la ciudad, y por la que cada año pasan más de un millón de personas. Además de su utilidad y belleza, llama la atención su historia: el recorrido (de algo menos de 1,5 kilómetros) nació en 1894, cuando para unir la estación central con el puerto de mercancías del oeste, llamado Länsisatama, se excavó un cañón descubier to sobre el que hacer una línea de ferrocarril.

Toca ahora hablar de Jussi Pajunen, nuestro alcalde de 2005 a 2017. Aunque vio frustrados algunos de sus sueños, como el tener aquí un Museo Guggenheim, sí pudo impulsar distintas intervenciones en torno a la sostenibilidad. Fue bajo su mandato cuando, en 2008, se aprobó la construcción de Baana, al trasladarse el antiguo muelle de carga al puerto de Vuosaari y cerrar la conexión ferroviaria de mercancías de Satamarata, o línea del puerto. La infraestructura carecía de sentido y el gobierno de Pajunen, asociaciones vecinales y urbanistas vieron la oportunidad de recuperar el espacio para la ciudadanía y, de paso, reforzar el ciclismo urbano en la capital.

Reinventar la brecha

Entre 2009 y 2012, el Departamento de Obras Públicas de Helsinki y el estudio de arquitectura LOCI transformaron esos 16.000 metros cuadrados. El día de la inauguración, un 16 de agosto de 2012, un exultante Jussi Pajunen lo resumía así: "Baana muestra cómo un profun-

NUESTRA LOW LINE

Así llamamos también a Baana: Low Line. Se inspira en el High Line de Nueva York, otro parque sobre una vía ferroviaria en desuso pero que, a diferencia del de Helsinki, es elevado. El High Line aprovecha una antigua línea de tren de 1934 que, tras ser abandonada en los ochenta, fue invadida por la vegetación. Muchos pidieron preservar esa "selva urbana" y transformarla en un espacio público y se inauguró en 2009 un parque diseñado por James Corner y Piet Oudolf. El proyecto revitalizó barrios como Meatpacking District y Chelsea, convirtiéndose en una atracción cultural y recreativa: entre sus plantas, árboles y flores, que contrastan con elementos industriales como antiguas vías del tren, es posible presenciar instalaciones artísticas, obras teatrales o distintos eventos comunitarios.

do corte ferroviario que atravesaba el tejido urbano puede ser transformado mediante un proceso colaborativo, ahorrar costes y, además, respetar la memoria de un pasado industrial". Inmediatamente, miles de helsinguinos (así nos llaman a los nacidos en Helsinki) salimos a recorrer el lugar.

¿Y qué fue lo que encontramos? Un estupendo y alargado parque, que comienza a pie de



FOTO: PETER FORSBERG



FOTO: HEIKKI KASTEMAA



FOTO: NORA TARVUS

BAANA HELSINKI

calle en los alrededores del Parlamento y, de inmediato, desciende por una rampa a través de los viejos muros de contención. Pasa por edificios emblemáticos como el antiguo palacio Nikolajeff o el Museo de Ciencias Naturales, y destacan las muchas plantas y árboles que llegaron tras la reforma y que se mezclan con la antigua vegetación. Distintas instalaciones artísticas recuerdan los brillantes colores de los antiguos vagones de mercancías, y tengo una debilidad: la escultura *Love Helsinki* de Janne Siltanen, unas letras de hormigón sobre las que patinar o hacer Freestyle.

Por supuesto, los carriles bici están impecables, y mientras pedaleamos dejamos atrás los siete renovados puentes que cruzan sobre las vías. Por fin, al llegar al sur y en el nuevo barrio residencial de Länsisatama, llegamos al final de Baana, subiendo a la superficie para contemplar unas canchas de baloncesto, pistas de petanca y mesas de ping-pong rodeadas de elementos de material reciclado.

Desde esa ya lejana inauguración, el recorrido se ha ampliado con el llamado 'Baana Oriental', del que ya se han completado distintos tramos que ayudan a vertebrar una red ciclista en Helsinki. Y no, Baana no sólo nos ha enamorado a nosotros: también recibió una mención especial en el Premio Europeo del Espacio Público Urbano 2014, donde se destacó "su impacto significativo en la revitalización urbana de Helsinki" y cómo "no sólo mejoró la conectividad y movilidad dentro de la ciudad, sino que también recuperó un espacio urbano infrautilizado transformándolo en un lugar vibrante y multifuncional que respeta la historia industrial del área".



FOTO: SERGEI GUSEV



TXITA



LA CASA DE LAS CARGOBIKES

Desde hace más de 18 años, la empresa donostiarra Txita trabaja a diario con triciclos y bicicletas de carga. Ahora Txita abre una nueva etapa: además de seguir en el ámbito de la ciclología, inaugura una tienda-showroom donde descubrir y probar las bondades de este tipo de vehículos.

RAFA VIDIELLA



Si te gusta el ciclismo urbano y, en particular, te interesan las bicicletas de carga y los triciclos, hay una nueva especie de Meca hasta donde tienes que peregrinar antes o después: la tienda-showroom de Txita. Según explican sus responsables, es "un espacio innovador donde podrás explorar y probar una selección de marcas cuidadosamente elegidas por su calidad, diseño y compromiso con la sostenibilidad". Un espacio que abre sus puertas en San Sebastián, más en concreto en la calle Mundaiz 12, a pocos metros del emblemático edificio de Tabakalera y junto al Parque de Cristina Enea.

Probar, probar... y elegir

"A diferencia de lo que pasa en Europa", nos cuenta el responsable y cofundador de Txita, Dani Ruiz, "en España hay muy pocas tiendas especializadas en bicicletas de carga. Nuestro showroom busca cubrir esta carencia, fomentando un uso cotidiano de este tipo de vehículos y brindando a la gente la opción de probar a gusto los mejores modelos".

El showroom cuenta con modelos de marcas emblemáticas como Riese & Müller (hasta siete modelos disponibles para probar), la española Monty y otras internacionales como Christiania Bike, Bike43, Butchers & Bicycle, Van Raam o TrioBike. ¿Lo más importante? Que, además de verlas, poder comprarlas y, por supuesto, recibir la mejor información y consejos de auténticos especialistas, es posible vivir en primera persona todo lo que aportan estas monturas a tu vida. "Cuando hablamos de probarlas no nos referimos a un paseo breve", aclara Dani, "sino a que los usuarios experimenten, durante todo el tiempo que

quieran, qué modelo se adapta mejor a sus necesidades diarias. En Europa basta con que un vecino o un amigo tengan una bicicleta de carga para que te la presten, pero en España no era tan sencillo... Hasta ahora".

Cambiar la movilidad

Además de dejarte probar y ayudarte a elegir el modelo perfecto, Txita también ofrece alquileres de largo plazo para familias y empresas, permitiendo así que, por ejemplo, servicios técnicos y otros negocios incorporen bicicletas de carga como alternativa a otros vehículos tradicionales. "El showroom aspira a ser un punto de referencia para transformar la movilidad urbana en Donostia", explica el cofundador de Txita. "Esperamos que esta iniciativa inspire a más personas e instituciones a apostar por un futuro más sostenible y práctico: sabemos que la demanda actual de este tipo de bicicletas es limitada, pero por eso aspiramos a generar interés y difundir sus ventajas. Tenemos claro que quienes prueban una bicicleta de carga una vez después no quieren renunciar a su versatilidad y todo lo que puede aportarles".

DE ENTRE TODO, LO MEJOR

Para probar la bici que te interesa, sólo tienes que visitar la web de Txita, seleccionar el modelo y cuándo te viene mejor. Además de las marcas ya mencionadas, también podrás encontrarte con el catálogo de Brompton, la referencia en el sector de las bicicletas plegables. Y, si ya tienes bicicleta, las nuevas instalaciones también pueden venirte muy bien, porque incluyen un taller donde, además de mantenimiento o reparaciones, contarás con asesoramiento personalizado.



DANI RUIZ NOS EXPLICA EN UN VÍDEO LA NUEVA PROPUESTA DE TXITA: ¡NO TE LO PIERDAS!

TAN CONTENTOS CON ROOKFY

Ya conoces Rookfy, la web que te permite alquilar bicicletas online y recogerlas en una tienda. Un método sencillo y sin complicaciones en el que entras, eliges el modelo que deseas y dónde recogerla y te dedicas a pedalear... y disfrutar. Son ya muchos los que lo han probado, y esto es lo que nos cuentan...

JAIME NOVO



Con tantas bicicletas a tu disposición, cada vez más tiendas donde recoger tu modelo elegido y la libertad de decidir cuánto y cuándo lo quieres, Rookfy se ha convertido en una opción espectacular. Permite a los ciclistas tener la máquina de sus sueños cuando más la necesitan y sin tener que preocuparse de mantenerla o, claro, comprarla. Les deja, también, probar distintos modelos si están pensando en adquirir uno nuevo. Tantas posibilidades como usuarios, y por eso les hemos preguntado a los *Rookfyers* por qué han elegido este sistema y qué les aporta usarlo.

Rutas compartidas

Irene y Lucía querían hacer una ruta relativamente ambiciosa, pero no se fiaban demasiado de sus monturas. Entraron en la web de Rookfy y seleccionaron dos modelos de carretera de gama alta, en concreto una Orbea Orca y una Aurum Magma, para salir con un grupo. "Todo fue perfecto", nos cuentan. "La experiencia fue genial, repetiremos seguro". Y nos dejaron claro que Rookfy fue la puerta de entrada a unas bicicletas increíbles, que seguirán rodando por asfalto (ya nos contarán si también sobre otras bicis alquiladas en Rookfy o compradas) y que, desde luego, le recomendarán la aplicación a todo el mundo.

En confianza

El caso de Alberto también nos pareció interesante por su excepcionalidad: en una de las ocasiones en que salió a rodar con una bici

alquilada en Rookfy un problema mecánico le impidió disfrutar de la experiencia. "Me devolvieron el dinero sin problemas y en el acto", nos cuenta, "y entendí perfectamente que, con tanto ir y venir de bicis, es algo que puede ocurrir. Sigo recomendando Rookfy: desde el principio sentí que estaba en buenas manos y todo lo solucionaron inmediatamente".

Experiencia técnica

Chechy es una apasionada del ciclismo. Y todavía más después de probar una e-bike con Rookfy. "Era ligera, rápida y sólida", recuerda, "y el cambio electrónico me pareció lo mejor. También me sorprendió lo mucho que disfrutaba de las bajadas gracias a los frenos. En resumen, hice 90 kilómetros, con 1.600 metros de desnivel, en una salida increíble. De corazón: gracias a Rookfy por dejarme disfrutar como nunca con mi grupeta. En las próximas salidas repetiré".

Alquilar para comprar

Y vamos con el último "testimonio *Rookfy*er". Es el de Carmen: quería comprarse una bicicleta nueva y descubrió que muchas de sus opciones estaban en Rookfy. Al final probó tres: un modelo de gama media y otros de gama alta, y fue finalmente uno de estos dos últimos el que eligió. "La probé y me la quedé", nos cuenta. "Pero lo mejor de todo es que al devolverla en la tienda y decir que la quería comprar me descontaron del precio lo que me había costado el alquiler. ¡La jugada me salió redonda, la verdad!"





UN AÑO DE ENERGÍA SOSTENIBLE Y GRANDES PASOS

En octubre de 2023 Solarcycle llegó a España para revolucionar la movilidad eléctrica sostenible con sus tótems solares para cargar e-bikes. Una idea tan brillante como el Astro Rey, y un antes y un después para ciclistas y municipios.

Fue en noviembre de 2023 cuando Paul Strattord, CEO de Solarcycle, se dejó caer por Bilbao, más en concreto en la sede central de la marca en España. Fue clave para empezar a implementar tótems solares por toda la Península: junto al equipo español afinaron y ajustaron los últimos detalles técnicos de configuración e instalación para que los equipos estuvieran operativos al 100% y sin posibilidad de fallos.

Pronto empezó la instalación de las primeras unidades: cuatro tótems en municipios de la comarca de Encartaciones, en el País Vasco, y uno en el Polideportivo de Artxanda, en Bilbao. Confirmaron que el producto era efectivo, y demostraron que el proyecto tenía bases sólidas y un futuro muy prometedor.

A voz en grito

Un producto tan innovador necesita visibilidad y marketing, que ha dado sus frutos en redes sociales, medios de comunicación o ferias como Ciclosferia, Greencities, Fitur o el Global Mobility Call. Se corrió la voz: existen unos tótems solares capaces de cargar e-bikes allá donde los pongas, sin obra civil y personalizables. Ayuntamientos, territorios y empresas empezaron a mostrarse muy interesados.

Camino de Santiago

En septiembre se cumplió uno de los sueños de Solarcycle Ibérica: instalar el primer tótem en el Camino de Santiago. Ubicado en el albergue municipal de Tardajos (Burgos), se ha convertido en muy poco tiempo en un referente para todos los peregrinos que utilizan e-bikes.

Poco después, en noviembre, llegó uno de los proyectos más completos hasta la fecha: el pack Solarcycle en El Rasillo de Cameros, en La Rioja, que incluye un tótem de carga, un aparcamiento seguro de Benito Urban, dos bicicletas eléctricas de Motor Verde y una estación de mantenimiento de Onbizi.

Próximas pedaladas

Un 2024 cargado de trabajo, anticipo de todo lo que está por llegar. Las citas para visitar diferentes municipios y empresas se agolpan: son muchos los que quieren conocer esta tecnología y los beneficios de invertir en ella. Cada vez más ayuntamientos ven en Solarcycle una herramienta muy eficaz para fomentar el turismo sostenible mientras ofrecen un servicio útil a los ciudadanos.

Y pronto habrá una importante actualización, que incluye la mejora del equipamiento electrónico interno, el rediseño del alojamiento de baterías, la incorporación de cerraduras electrónicas para el acceso a la carga y una app de gestión que facilitará el uso y, evidentemente, la monitorización de todos los equipos en tiempo real.

Un crecimiento meteórico del que hemos sido testigos privilegiados. Enhorabuena: seguiremos junto a Solarcycle aplaudiendo cada paso y, mientras, recargando las e-bikes en el mejor y más sostenible lugar.



COM PRO METI DOS



Los aparcamientos y tecnología de **Don Ciclete** siguen derribando puertas: Bruselas, el Reino Unido o el Ministerio de Transportes han reconocido la propuesta de la empresa española, que también acaba de ser seleccionada como una de las más sostenibles del mundo.

JAIME NOVO

En Bruselas buscaban proyectos que hicieran más eficiente el reparto de última milla, y ahí estaba Don Ciclete con una solución: la empresa española ha implementado una red de nano-hubs que prometen transformar el reparto urbano en la ciudad, facilitando la transición de mercancías desde vehículos convencionales a bicicletas de carga. Este proyecto, parte del programa RAPTOR promovido por EIT Urban Mobility, es todo un avance en la micrologística: reduce la congestión, la huella de carbono y lanza a Don Ciclete de nuevo a los primeros puestos en materia de transformación y sostenibilidad.

Muy top

Don Ciclete ha sido reconocida por el estudio de Upright Project como una de las empresas más sostenibles a nivel global. De entre más de 9.000 compañías evaluadas, Don Ciclete se encuentra entre el 5% con mayor impacto positivo. Estamos hablando del puesto 488.

“Estar entre las 500 primeras empresas más sostenibles del mundo” nos comenta Pablo Rosa, CEO de Don Ciclete, “no es una meta, sino un paso más en nuestro compromiso con la movilidad limpia y el futuro de nuestras ciudades”. Y no le falta razón. Para Upright, las soluciones de aparcamiento de Don Ciclete tienen la capacidad de hacer más sostenible la movilidad urbana y, por tanto, mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de CO₂.

Reconocidos por el MITMA

Hasta el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha incluido a Don Ciclete como modelo en su guía de recomendaciones para infraestructuras de aparcamientos ciclistas. Los bicihangares Rocket, uno de los productos estrella de Don Ciclete, aparecen como ejemplo de aparcamientos seguros, eficientes y sostenibles para bicicletas y patinetes en entornos urbanos.

“Estar entre las 500 empresas más sostenibles del mundo no es una meta, sino un paso más en nuestro compromiso con la movilidad limpia y el futuro de nuestras ciudades”
(PABLO ROSA, CEO DE DON CICLETEO)

MÁS ROCKET

Gracias al impulso del Consorcio EDER, Don Ciclete ya está instalando nueve bicihangares Rocket en la Ribera de Navarra. Las localidades que, por el momento, contarán con los aparcamientos seguros serán Arguedas, Azagra y Villafranca. ¡Una pasada!

HACER CRECER

Cyclehoop, líderes europeos en aparcamientos para bicicletas, ya trabajan con la tecnología de Don Ciclete para gestionar sus miles de aparcabicis. Ahora, Don Ciclete también será el proveedor tecnológico de la española UpandBike para la digitalización del acceso a sus aparcamientos.



ILUSTRADOS

CON TALIAH

En un estudio de Williamsburg, Brooklyn, donde las bicicletas comparten espacio con pinceles y lienzos, Taliah Lempert lleva casi treinta años transformando máquinas en arte. La entrevistamos para saber por qué ha dedicado gran parte de su carrera a capturar la esencia de las bicicletas, explorando su simbolismo y su conexión emocional con quienes las montan.

RAFA VIDIELLA

“Las bicicletas son algo muy especial para las personas”, nos cuenta Taliah Lempert a través de una videoconferencia en la que, además de ver su sonriente (y algo nerviosa) expresión, reconocemos bocetos y obras de arte a sus espaldas. “Son más que máquinas... Se funden con las personas que las usan, y eso las carga de buenas historias y emociones”.

La de Taliah y las bicis como protagonistas de su obra artística empezó casi por casualidad, cuando en 1997 compró una bicicleta por ochenta dólares y, además de usarla, decidió hacerle un retrato. “Era encantadora”, recuer-

da, “y desde entonces conocí más ciclistas, les pedí prestadas sus monturas para pintarlas y terminé interesándome por el ciclismo y sus diferentes estilos.”

¡A trabajar!

Cada pintura de Taliah comienza con artista y máquinas frente a frente, en el estudio. “Pinto a partir de la observación”, explica, “y empiezo por fijarme en cosas tan simples como el modo en el que está girado el manillar o un ángulo del cuadro”. Pero, desde luego, no se limita a eso, sino que en su opinión cada bici es en sí una obra de arte repleta de contenidos:

“El subirte a una bicicleta e ir juntas hacia algún lugar ya implica que esa máquina ha recibido y canalizado tu energía, multiplicándola para abrirte un mundo de posibilidades”

“Las bicis nos cuentan mucho sobre la época en la que las fabricaron. Desde los modelos de principios del s.XX hasta los diseños actuales, cada bici encapsula la estética de su momento. Y, además, el hecho de haya tantos tipos distintos nos dice mucho sobre la personalidad y gustos de su dueño”.

Es cierto que en esos retratos las bicis cobran casi vida, mostrándonos cosas de sus propietarios. “El hecho de subirte a una bicicleta, e ir juntas hacia algún lugar, ya implica que esa máquina ha recibido y canalizado tu energía, multiplicándola para abrirte un mundo de posibilidades y demostrándote que puedes hacer muchas cosas. A mí, como artista, también me lleva a otros lugares: uno de los cuadros que ilustran este reportaje muestra a una bici equipada con un asiento infantil. Pertenece a un hombre cuyo hijo pequeño había crecido, pero él quería recordar ese momento para siempre: aunque no los conocía demasiado, tener esa bici en mi estudio, recorrerla una y otra vez y profundizar en sus detalles fue maravilloso, porque en cierto modo me estaba contando la historia de ese padre y ese hijo, de esa familia”.

La Gran Manzana (ciclista)

Taliah Lempert vive en Nueva York desde principios de los años 90, por lo que es obligatorio preguntarle por la evolución allí del ciclismo urbano. “En general”, asegura sonriendo, “es una ciudad increíble, pero es que además es fantástica para moverse pedalean-





do. No es tan grande como se cree, ni tiene muchas cuestas, y se ha llenado de carriles bici. Yo tengo un par de modelos que uso casi a diario, una vieja Bianchi de carretera que he adaptado a un uso más urbano y una maravillosa Rivendell con portaequipajes, neumáticos anchos, guardabarros y luces dinamo, pero además tenemos algunos modelos de carretera vintage en su estado original, perfectos para divertidos paseos”.

Viendo que nos encontramos con una experta, el siguiente paso es preguntarle a dónde nos llevaría a pedalear. “Mi ruta favorita empieza en el Puente de Brooklyn y nos lleva hasta el Puente George Washington por el carril bici del West Side. Después, ya en New

Jersey, hay una carretera llamada River Road que bordea los acantilados y donde puedes ver hasta águilas calvas... ¡Es espectacular! Otra opción es cruzar Brooklyn hasta Rockaway Beach, porque hay unos carriles bici preciosos y una colina empinada al final donde, si nos apetece, hacer un picnic o comer en un pequeño restaurante que alguna vez fue una gasolinera pintada por Edward Hopper. ¿Queréis más? Ir hasta Nyack, a Bear Mountain, pedalear junto al río hasta el parque de Owl’s Head Park, después de disfrutar de unas vistas alucinantes de Manhattan, la bahía y el Puente Verrazzano. O claro, viniendo de *Ciclosfera*... ¡Tenemos que conocer el Ocean Parkway, en Brooklyn, el primer carril bici creado en Estados Unidos!”



**VIDEO
ENTREVISTA
A TALIAH
LEMPERT**



NOS RENTA



Philips, Booking.com, Payout, la Policía Nacional o distintos ministerios son sólo algunas de las organizaciones que fomentan el uso de la bici entre sus empleados en los Países Bajos. No, no es una cuestión de “cultura ciclista” es que es económicamente rentable.

ANA CASTÁN

ESTO SÍ
ES
**ÁMS
TER
DAM**





ESTO SÍ ES
ÁMS
TER
DAM

Sabido es: ir a trabajar en bici mejora tu salud. Mantiene la glucosa y el colesterol a raya. Además, desciende el estrés, mejora el estado de ánimo y te llena de energía. Ingredientes para una buena receta: ¡mejorar la productividad en el trabajo!

Y no es algo que diga sólo una fanática de la bici: el Ministerio de Infraestructura holandés lo ha analizado en profundidad, y según sus datos el 80% de los trabajadores que se desplazan pedaleando muestran un mayor compromiso con su trabajo y empresa. Su absentismo laboral se reduce en un día y medio y mejora su puntualidad.

Pero hay más: cada empleado que va en bici a trabajar en vez de en coche ahorra las mismas emisiones que absorbería un árbol cada mes. El riesgo de diabetes disminuye un 20% entre los que usan con frecuencia la bici. Van menos al médico. En definitiva, que si el gobierno nacional apoya tanto el ciclismo es, también y directamente, porque le supone rentable.

Beneficios varios

En su estrategia de apoyo a la movilidad sostenible, se han desarrollado diferentes planes gubernamentales que benefician a empresas y a empleados. El llamado *Fietsplan*, por ejemplo, permite comprar bicis con beneficios fiscales a través de las empresas, y estas obtienen deducciones de impuestos por promover el ciclismo entre su plantilla.

Como trabajador, puedes elegir comprar una bici (convencional, eléctrica o de carga) a través de tu empresa pagándola a plazos, sin intereses, o hacer un contrato de *leasing* que incluya el mantenimiento y el seguro por una cómoda cuota mensual. El plan antes no permitía el uso recreativo de la bicicleta, pero ahora no hay límites y puedes recurrir a él también para tus planes de ocio.

¿Cuál sería el beneficio fiscal para un empleado que adquiere una bicicleta, por ejemplo, de 2.000 euros? El dinero se descuenta de su salario bruto, dejando de pagar impuestos por dicho importe. Es decir: si el empleado paga, por ejemplo, un 40% de impuestos, el ahorro fiscal es de 800 euros y el coste real de la bicicleta de 1.200 euros. La empresa se reduce los pagos de seguridad social porque la base imponible también disminuye ese importe.

Eso no es todo: si el empleado no se adhiere al *Fietsplan* pero usa su bici para ir a trabajar, Hacienda le paga 0,23 céntimos de euro por cada kilómetro recorrido al mes. Algo que aplica en la misma medida para trabajadores autónomos o por cuenta ajena.

Tan frescos

La Policía Nacional holandesa, el mayor empleador del país con más de 63.000 trabajadores, cuenta con una iniciativa llamada *¡Ve fresco en bicicleta!* con la que promueve la sostenibilidad y el bienestar de su personal mediante el uso de la bici. Desde 2022 se han

duplicado las solicitudes de bicis al aumentar el presupuesto para adquirirlas, y se han sumado estrategias como mejorar la infraestructura ciclista en 800 comisarías u organizar actividades de sensibilización impartidas por el ex ciclista profesional Henk Lubberding.

Actualmente, más del 25% de sus empleados van en bici al trabajo, y el objetivo es alcanzar el 37% en 2030. Cada unidad de la Policía cuenta con embajadores ciclistas que organizan eventos, días de mantenimiento gratuito y promueven la cultura ciclista, y hasta contrataron a una agencia de comunicación para desafiar a los que van en coche con mensajes graciosos para que escojan la bicicleta.

Cientos de grandes empresas han desarrollado sus propios planes. ASML, la gran productora de semiconductores, ofrece en su sede bicis compartidas. Su director de Acceso y Movilidad, Pim de Weerd, cuenta que su objetivo es "que más empleados viajen en transporte público y bici, para lo que ofrecemos e-bikes que les permiten ir y venir desde la Estación Central de Eindhoven". ASML, con beneficios anuales de más de dos mil millones de euros, "regala" hasta mil máquinas para recorrer esos siete kilómetros, además de los trayectos entre los distintos edificios del campus.

Otro buen ejemplo es el de Philips. Por iniciativa de su departamento de Recursos Humanos creó una "Parada de Boxes" para las bicicletas de sus empleados, donde las controlan

y mantienen de manera gratuita sobre todo de cara al invierno. Además, Philips les ofrece la opción de probar una bicicleta eléctrica durante una semana, incluyendo asistencia en carretera y un teléfono de atención por si tienen dudas.

La empresa digital Booking.com, con sede en Ámsterdam, construyó sus oficinas centrales en pleno corazón de la ciudad: por supuesto, alberga un parking subterráneo para 200 coches y ¡más de 2.000 bicicletas! El fundador de Payout, Ernst van Niekerk, ofrece una bici de empresa para sus empleados, que eligieron contar con una suscripción a Swapfiets (unas populares bicicletas por suscripción conocidas por su rueda delantera azul) como pago en especie. En palabras de Ernst, "la medida no sólo ayuda y anima a llevar un estilo de vida saludable, sino que también les incita a recorrer pedaleando Ámsterdam, una experiencia maravillosa".

Una de cal y otra de coche

Hemos dado muchos buenos ejemplos, pero no es oro todo lo que reluce: también existen beneficios para las personas que van en coche a trabajar. El pago fiscal por kilometraje en coche, los planes de *leasing* a través de la empresa y ofrecer parking a los empleados son también medidas habituales. Por eso las entradas de las grandes ciudades holandesas, a pesar de los millones de personas que ya se desplazan en tren y bici, siguen padeciendo atascos prácticamente a diario.



CICLISTAS DE AQUÍ

LIZA KLIMOVA

En Ámsterdam la bicicleta no es solo un medio de transporte: es un estilo de vida que comienza en plena infancia. La ucraniana Liza, de 11 años, llegó a la ciudad hace apenas treinta meses: aprendió a pedalear durante la pandemia y ahora disfruta hasta de los trayectos bajo la lluvia.

ANA CASTÁN

“LOS NIÑOS DEBERÍAN VENIR Y PROBAR EL IR AL COLEGIO EN BICI”

¿Vas pedaleando al colegio?

Sí, unas dos veces por semana. Sobre todo cuando voy un poco tarde, porque así llego más rápido. ¡Pero la gran mayoría de mis compañeros llegan siempre pedaleando!

¿Usas la bici para ir a otros lugares?

Casi siempre; para ir a mis clases de costura, de gimnasia, de natación... Lo que no me gusta demasiado es ir en bici al centro de la ciudad. Hay demasiada gente, tengo que parar constantemente y es algo incómodo. ¡No lo disfruto!

¿Qué bicicleta tienes?

Una de segunda mano, que me dieron mis vecinos. Cuando llegué hace dos años me regalaron otra más pequeña, pero como he crecido ahora tengo una de tamaño juvenil. Es azul, y llevo mis cosas en el portabultos trasero o en mi mochila.

¿Cuándo aprendiste a montar en bicicleta, y quién te enseñó?

Aprendí en el pueblo de mi familia, que se llama Ukrainka, durante la pandemia. Me

enseñó mi abuelo Vladimir, y tardé una semana en aprender. Al principio quitamos los pedales para practicar el equilibrio, y más tarde se los pusimos para aprender a pedalear. Cuando volvimos a Kiev quería seguir usando la bici, pero no era demasiado seguro y dejé de hacerlo hasta que nos mudamos aquí.

En otras partes del mundo, los niños no suelen ir al colegio en bicicleta.

¿Qué les dirías?

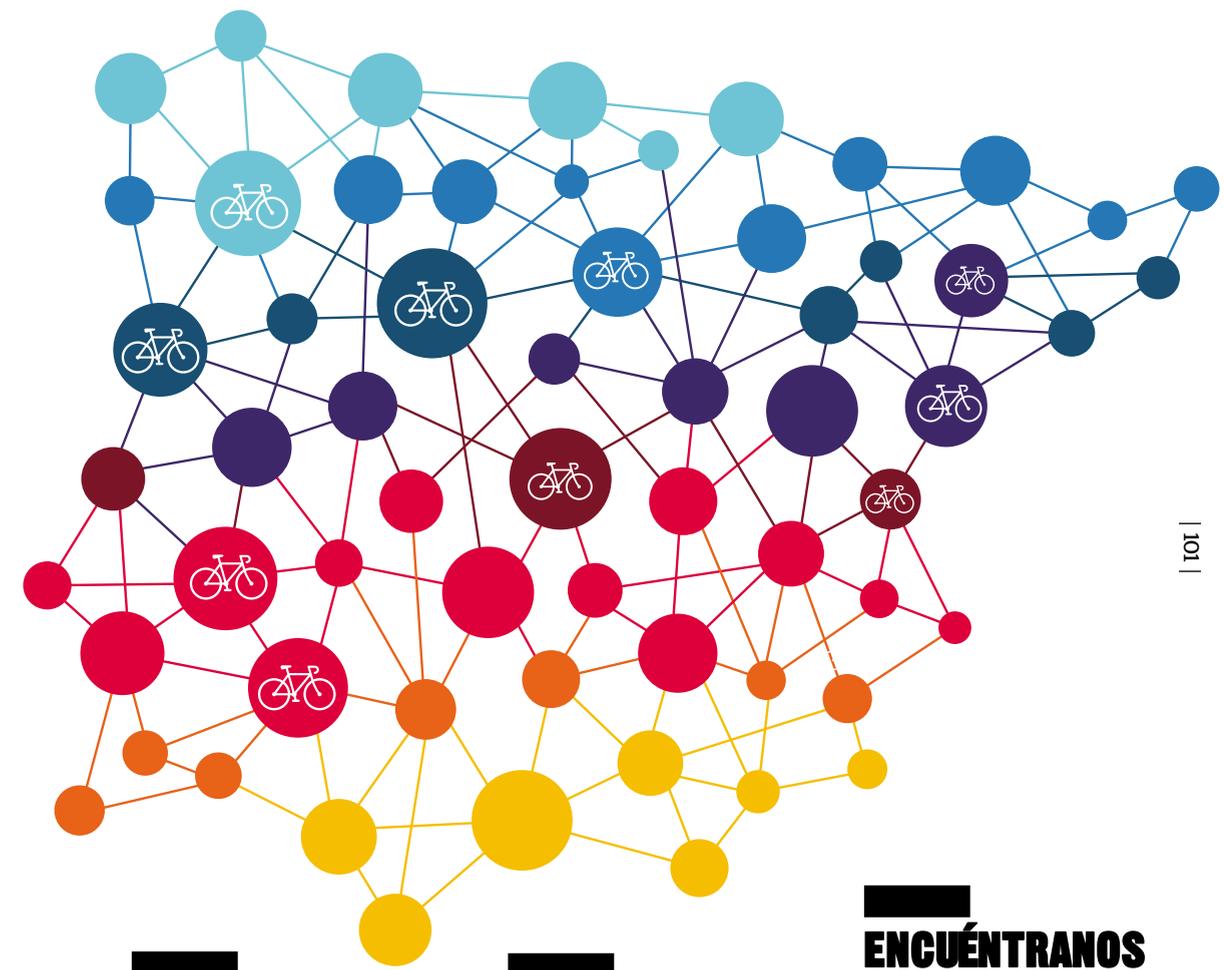
Que deberían venir a Ámsterdam y probarlo. ¡Y que montar bajo la lluvia es más divertido de lo que parece! Al principio me resultaba estresante, pero recuerdo ver a familias enteras llegando, empapadas pero felices, a un campamento de verano. Ahí entendimos que lo único que necesitábamos era la ropa adecuada, y desde entonces lo disfruto muchísimo.

¡Promo!

SUSCRÍBETE A CICLOSFERA



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 TODOS ESTOS LUGARES...

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





**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

@bromptonjunctionvlc

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

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

crisrinaenea.eus/zikloteka

TODOBICI

TIENDA Y TALLER DE BICICLETAS

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

Bicis urbanas eléctricas

sanferbike

DOYOUBIKE

**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
LITTELING
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

SUSCRÍBETE AMONGOLIA Y TE ENVIAMOS A CASA UN LIBRO GRATIS

MATA BURROS

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



WINORA YAKUN



Olvídate los límites. Supera fronteras. Winora lanza la nueva YAKUN, una e-bike moderna, potente y de bajo mantenimiento y concebida tanto para tus desplazamientos diarios como para excursiones de fin de semana o aventuras más ambiciosas.

Geometría optimizada, componentes de alta calidad, el nuevo motor Bosch Performance CX y, si lo deseas, ¡hasta sistema de frenada ABS!



WINORA YAKUN

Desde 4.499€



Seguridad avanzada

Frenadas con control total: el modelo Yakun R5 Pro ABS incluye el sistema Bosch e-bike ABS, que evita el bloqueo de la rueda delantera en frenadas bruscas, aumentando así la seguridad en cualquier situación. Sumado a sus frenos hidráulicos de alto rendimiento, sólo podemos decir una palabra... ¡Impresionante!



Comodidad y control

La geometría optimizada del marco, el sistema de suspensión de alta calidad y los neumáticos anchos proporcionan una experiencia de conducción cómoda y estable, tanto para ir a dar una vuelta por tu barrio e ir a trabajar cada día como para viajes mucho más largos y moverte sobre superficies irregulares.

Fuerza elegante

La Yakun mezcla estilo y practicidad gracias a un cuadro tan resistente como elegante, sus luces integradas o detalles como el portaequipajes que multiplican su polyvalencia. Además, la tienes en varios tamaños y configuraciones para adaptarse a cualquier ciclista.

Nuevo y mejor

La Yakun 2025 equipa el nuevo motor Bosch Performance CX de última generación, que entrega 85 Nm de torque. ¿El resultado? Una conducción natural y silenciosa, perfecta tanto para las calles de tu ciudad como para terrenos más difíciles.

Bien cargada

Diseñada para soportar un peso máximo de hasta 150 kg, es perfecta para ciclistas de complejidad robusta o que necesiten transportar carga adicional. Y no te preocupes por la autonomía, porque la batería es de 800Wh.



Bergamont E-Ville



Alto rendimiento

Lo mejor de lo mejor: la gama E-Ville cuenta con el motor Bosch Performance Line SX, que ofrece un torque de hasta 55Nm y presume de ligereza y suavidad. La batería, la Bosch CompactTube con 400Wh, no le va a la zaga, se integra perfectamente en el cuadro y permite un diseño excepcional.



Tres versiones

La gama se compone de la 10 Belt, la 20 Belt y la 30. Las principales diferencias son la correa Gates (que llevan la 10 y la 20) y el cambio Enviolo, que es exclusivo de la 10 Belt. Eso sí: todas equipan frenos de disco hidráulicos Shimano, luz frontal Trelock o detalles imprescindibles como guardabarros o pata de cabra Syncros.

Bergamont E-Ville



Comodidad y ergonomía

El diseño de cuadro de barra baja permite un acceso muy fácil, lo que combinado con el sillín ergonómico Syncros y la potencia y manillar ajustables garantiza que la bicicleta te quedará como un guante.

Comodidad, versatilidad y rendimiento dentro de la ciudad... y fuera de ella. Corazón eléctrico Bosch Performance Line SX, la posibilidad de equipar correa Gates y un nuevo y espectacular diseño. ¡La compañera ideal para el transporte diario y alguna que otra aventura!



A lo grande

Los neumáticos Schwalbe Marathon de 28 pulgadas garantizan una excelente tracción, y combinan a la perfección con la horquilla delantera Suntour con hasta 75 milímetros de recorrido. ¿El resultado? Olvídate de vibraciones en tus desplazamientos por la ciudad y los caminos.

Muy capaz

Una bici para cargar contigo... y con casi todo. Su refinado aspecto no le impide que soportar hasta 160 kilos de peso, y cuenta con un portaequipajes trasero Racktime. Si lo necesitas, es muy fácil engancharle remoque, sillitas infantiles o alforjas.

Una marca muy especial

La alemana Bergamont es, sin duda, una de nuestras marcas favoritas. Su apuesta por la bici urbana es firme, al igual que su personalidad: con sede en St. Pauli, el barrio más pintoresco de Hamburgo, cada uno de sus modelos es especial. Con sus colores o esa alucinante unión entre el tubo del cuadro y la tija delantera... ¡Esta E-Ville lo ha conseguido!



ORBEA KEMEN TOUR



“Desplázate al trabajo respirando el aire fresco de la mañana y sin esfuerzo, y olvídate de regresar por el camino más rápido y redescubre tu ciudad”: así resume Orbea la filosofía de su Kemen Tour, una e-bike tan ambiciosa como llena de posibilidades y que, pese a su estilo refinado, promete mil aventuras.



Cómoda y equilibrada

La Kemen Tour está pensada para ofrecer una conducción cómoda y equilibrada, ideal para el día a día en la ciudad. El diseño del cuadro coloca al ciclista en una postura muy ergonómica, lo que mejora el control y la estabilidad.

Motor Shimano EP6

Este nuevo modelo de Orbea incorpora el motor Shimano EP6, conocido por su eficiencia y suavidad. Es de serie en toda la gama, por lo que el empuje de sus 85 Nm está disponible para que, si así lo deseas, puedas recorrer el mundo sin esfuerzo.

¡Hazla muy tuya!

El manillar integrado puede ajustarse para elegir una postura más deportiva o relajada. Además, tienes muchas y variadas opciones: parrilla delantera, batería Range Extender (con 252Wh adicionales), portabultos trasero reforzado y remolque infantil...



ORBEA KEMEN TOUR

Desde 3.499€

¡NO TE PIERDAS NUESTRO VIDEOTEST!



Confort total

La suspensión delantera y los neumáticos más anchos permiten una conducción suave incluso en caminos irregulares ideal tanto para el asfalto como para terrenos mixtos. Depende de la versión que elijas, eso sí, tendrás la horquilla SR Suntour MOBIE Air 80mm (versiones Tour 10 y Tour 20) o la SR Suntour NVX 32 Coil 80mm (Tour 30).

Personalización

La Kemen Tour se adapta a distintas necesidades (barra media o barra alta) y cuenta con dos opciones de batería: una de 540Wh en el primer escalón de la gama, la Kemen Tour 30, o una de 630Wh en las versiones Tour 20 y Tour 10. En todos los casos está integrada en el cuadro para mejorar la estabilidad y hacer la bicicleta más bonita.

Otra opción: Kemen ADV

Si necesitas algo más aventurero también tienes la Kemen Adventure con detalles más "todoterreno" como una horquilla con más recorrido, neumáticos más anchos, una geometría más robusta y, en resumen, más orientada al trekking.



Haz de la vida una aventura: eso parece decirnos Trek con la nueva FX+ 7, una e-bike ideal para el trabajo diario y para el ocio. No importa tu estilo de vida o necesidades: con su calidad, diseño y equipamiento, esta máquina se va a adaptar a ti a la perfección. ¡A pedalear se ha dicho!



Compacto y eficiente

Equipada con el motor TQ-HPR50, esta Trek ofrece un torque de hasta 50Nm y una asistencia eléctrica suave y natural.

Integrado discretamente en el cuadro, el motor prioriza la eficiencia energética y la durabilidad, y es ideal para quienes buscan un pedaleo asistido sin comprometer la experiencia tradicional de ir en bici.

Integrada... y ampliable

Su batería de 360 Wh te da una autonomía de hasta 80 km. ¿Necesitas más? Puedes incorporar el Range Extender, un accesorio opcional que te lleva hasta los 120 km, perfecto para quienes necesitan mayor flexibilidad en sus desplazamientos.



Avanzada

Una bici "de las de siempre". Pero con lo mejor de ahora: pantalla LED integrada, que muestra información clave como velocidad y nivel de batería, y sistema compatible con la app Trek Central, que permite planificar rutas, monitorear la autonomía y personalizar los niveles de asistencia.



Cómoda y práctica

La geometría del cuadro prioriza una postura cómoda y ergonómica, ideal para trayectos largos o continuos. El manillar incluye un soporte para teléfono con carga inalámbrica, y dispone de luces integradas, guardabarros y hasta portabultos trasero compatible con enganches MIK.



Para el día a día

Eléctrica. Híbrida. Y, desde luego, ligera: poco más de 18 kilos. La FX+ 7 permite combinar desplazamientos urbanos con actividades recreativas, ofreciendo agilidad y maniobrabilidad tanto en asfalto como en senderos pavimentados.

TREK FX+ 7

PVP: 4.499€

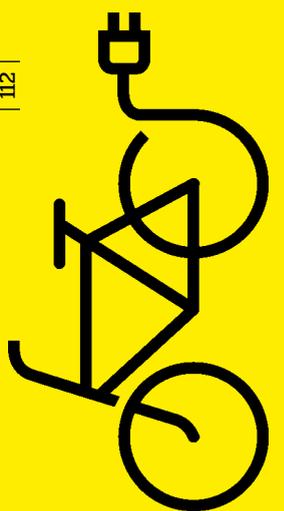


Componentes de alta calidad

Con frenos de disco hidráulicos, la FX+ 7 garantiza una frenada potente y precisa. La transmisión Shimano CUJES con tecnología LINKGLIDE mejora la durabilidad y suavidad de los cambios, y las cubiertas Bontrager 700x40c ofrecen un agarre confiable y comodidad.



Eléctricas



“Con un poco de ayuda de mis amigos”, cantaban The Beatles: justo eso es lo que te ofrecen las e-bikes, ese puntito de fuerza que te ayuda a superar cuestas y todo lo que se te cruce por delante. Repasamos las que más nos han gustado este trimestre.



SPECIALIZED TURBO TERO 5.0 EQ

Elige entre dos cuadros (barra alta y baja) y dos colores (gris y burdeos). Quédate con su potente motor Full Power 2.2 y la autonomía de la batería de 710Wh integrada en un cuadro ligero y de aluminio. Disfruta de los frenos de disco SRAM, los neumáticos de 2,3” Ground Control 29” y mucho más: posición erguida, portabultos, sistema de iluminación de 500 lúmenes y radar integrado.

SPECIALIZED TURBO TERO 5.0 EQ

4.500€.



Urbana, pero de doble suspensión. Equipada con motor Bosch. Cada detalle es perfecto, como suele ser en la marca. Batería extraíble de 625Wh y, si así lo deseas, hasta frenos de disco Magura con ABS. Podrás elegir prácticamente todos los componentes, el tipo de transmisión, el motor o hasta los puños. Abre el configurador de Riese & Müller y atrévete a soñar.



RIESE & MÜLLER DELITE

5.619€



ELECTRA GHOST RIDER GO!

2.399€



Estilazo de arriba abajo. La tecnología Flat Foot la hace especialmente cómoda invitándote a mantener una postura relajada sin perder control de conducción. Incluye el motor Performance Line de Bosch y cambio interno Shimano Nexus de cinco velocidades. ¿Quieres más? Cableado interno, frenos hidráulicos y el detalle de la matrícula sobre el guardabarros delantero que nos tiene enamorados. ¿A ti no?



YAMAHA CROSSCORE RC

Desde 2.499€



Adrenalina tanto en ciudad como en cualquier tipo de caminos. La confianza que ofrece Yamaha, que va desde su motor (el silencioso y dinámico PW-ST, con sensores inteligentes que te ofrecen la asistencia perfecta) hasta la suspensión delantera de 63mm o los frenos de disco. Toda la información necesaria en la pantalla de alta visibilidad. Tres tallas diferentes y dos colores para elegir.



CANYON ROADLITE: ONFLY 7

3.549€



Carretera y gravel se dan la mano. Cuadro ligero de aluminio y motor FAZUA RIDE 60 alimentado con una batería de 430Wh. Equipada con Shimano Deore XT, neumáticos Schwalbe G-One Allround de 40mm y frenos de disco hidráulicos. Conducción suave con sensación total de control. Elegante integración de los guardabarros y, ojo al detalle, compatible con todo tipo de remolques.



VELO DE VILLE FR8

Desde 6.999€



Cajón modular y cambio Enviolo. Una preciosa bestia de carga, versátil y de exquisita maniobrabilidad. Soporta hasta 250kg de peso. Manillar y puños ergonómicos, motor Bosch con 85Nm, luces integradas y la posibilidad de incluir dos baterías. Con el configurador online vas a poder decidir entre infinitos colores y componentes. ¿La pilamos?



BICIS



Ciclismo en estado puro: aquí va nuestra selección de bicis convencionales. A golpe de pedal, nos han llamado la atención en las últimas semanas. Ahora te toca a ti elegir y te lo advertimos: no será fácil.



BROMPTON G-LINE

La gran sorpresa del año: más grande, más alta, más versátil, más Brompton. El plegado de siempre pero con ruedas de 20 pulgadas para darte más kilómetros, no solo en ciudad sino también haciendo cicloturismo. ¿Más novedades? Frenos de disco, manillar más ancho, diferentes tallas de cuadro y tija y un cambio interno de ocho velocidades. También hay versión eléctrica.

BROMPTON G-LINE

Desde 2.849€



GIANT ESCAPE 3

439,20€



Híbrida y versátil. Su nombre lo dice todo: Escapa. Cuadro de aluminio ALUX de alto rendimiento que garantiza ligereza y durabilidad. Ciudad y cicloturismo sobre sus neumáticos de 700c antipinchazos y transmisión Shimano Tourney de 21 velocidades. Aumenta su capacidad con los soportes integrados para portaequipajes y guardabarros. Deporte o transporte, a tu elección.



BH SILVERTIP LITE

Desde 999,90€



Aspecto arrollador. Una Fórmula 1 del ciclismo urbano. Con cuatro combinaciones de colores diferentes, grupo Shimano Deore, luces y pata de cabra. La horquilla fija y la potencia perfectamente integrada en el conjunto aportan un diseño limpio aumentando control y precisión. Trekking compacto con diferentes versiones de equipación y diseño de cuadro.



MARIN PINE MOUNTAIN 2

2.419€



Mountainbike de estilo clásico pero equipada con lo último en el ciclismo de montaña más pro. Rígida, con cuadro de acero, agresivas ruedas de 29" y suspensión delantera RockShox FS 35 del 20mm. Cambio de doce velocidades, frenos hidráulicos y pedales de plataforma. Pura sangre.



RIBBLE ENDURANCE AL DISC - SPORT

1.199€



Si te gusta la ruta, esta es tu bici. Comodidad y rendimiento para largas distancias. Cuadro de aluminio de triple conificado para una combinación sobresaliente entre ligereza y rigidez. Horquilla de carbono con especial absorción de vibraciones y equipada con el grupo Shimano Tiagra de 10 velocidades. Con ruedas Mavic Aksium Disc, diseñada tanto para el ciclista recreativo como para el devorador de kilómetros más cañero.



TERN LINK A7

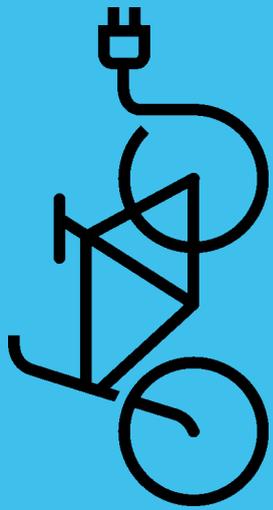
615€



Plegable. Urbana. Premium. Asequible. Con cambio Shimano de siete velocidades y cuadro con preinstalación para portaequipajes, cestas o guardabarros para que amplíes aún más su versatilidad. Manillar ajustable y ruedas de 20". Plegado compacto. Llévala donde quieras y guárdala en cualquier sitio.

ACCELL
GROUP

Eléctricas



Lo mejor de lo mejor: tres de las cuatro marcas de bicis de Accell nos ofrecen 5 fabulosas e-bikes. ¿Qué te parecen?

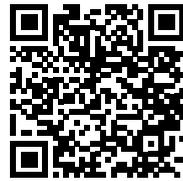


HAIBIKE TREKKING 5 LOW C2

Una todoterreno. Gracias a su motor Yamaha PW-S2 siempre tendrás ese impulso extra y su batería de 720 Wh garantiza autonomía de sobra. Componentes Shimano, suspensión delantera de 100 mm y potencia ajustable. Además, sus neumáticos anchos con tacos te permitirán explorar caminos fuera del asfalto. Con portabultos, luces y guardabarros, hablamos de una máquina lista para cualquier aventura... ¡Prepárate para pedalear sin límites!

HAIBIKE TREKKING 5 LOW C2

3.699€



Ghost E-Teru Universal Low EQ

3.699€



Con su cuadro de aluminio resistente y una horquilla de suspensión neumática SR Suntour de 100 mm, se adapta perfectamente tanto al asfalto como a los senderos. Su motor Bosch y batería de 600

Wh te dan toda la potencia que necesitas, ya sea para una escapada de fin de semana o para tus compras del día a día. Además, viene equipada con luces, guardabarros y portabultos. En resumen... para todo.



Winora Yakun X12 Low

4.499€



Con una batería de 800 Wh, motor Bosch Performance CX Smart System y capacidad de carga de hasta 150 kg, esta bici eléctrica es ideal tanto en ciudad como en senderos. Su horquilla de suspensión de aire y el sillín ajustable en altura garantizan confort en cualquier terreno, mientras que el Modular Rail System y el portabultos personalizable te permiten llevar todo lo necesario para tus aventuras. Disponible en cuadros alto y bajo.



Winora iRide Pure X10 MID

3.399€



Su diseño limpio y elegante le da un toque moderno. Con el motor Bosch Performance SX y una batería de 400 Wh tendrás potencia y autonomía de sobra. El cambio Shimano de diez velocidades te permite ajustar la marcha a tu ritmo. La suspensión delantera suaviza cada bache para que sigas pedaleando con total comodidad y seguridad.



Winora Radius Unisex

3.499€



Concentra en un tamaño muy cómodo todas las virtudes de una bici más grande. Su potente motor Bosch Performance Line Smart System, su diseño, su manillar plegable y sus ruedas de 20 pulgadas la convierten en la bici perfecta para llevarla a cualquier lado. Y si necesitas más espacio, puedes añadirle un portabultos delantero con adaptador Klickfix y personalizarla con el Modular Rail System. ¡Toda la flexibilidad para conquistar la ciudad!



Gorra 00Q Black Snapback

Gorra de toque urbano diseñada en Oviedo. Estructura laminada, bordado 3D del logo 00Q y visera recta al estilo béisbol americano. La mitad trasera es de rejilla perforada por láser para mejor ventilación. Cierre ajustable y diseño unisex. Fabricada 100% con poliéster reciclado.

PVP: 34,95€

mooquer.com



Cestas para mascotas Kvisp

Ergonómicas y en dos tallas. Para esos cuadrúpedos de los que estamos enamorados. Estructura resistente y sistema de fijación fácil para adaptarlo a la mayoría de bicicletas. Incluye arnés de seguridad con anclaje delantero y trasero. Estará en primera línea, como si llevase la bici y, al mismo tiempo, muy cerquita de ti para poder hacerle carantoñas en cada semáforo.

PVP: 189,95€

kvisp.com



Tiny Pump AS2 Pro Max de Cycplus

Inflador de alta potencia con manómetro en la mitad de espacio y peso que un teléfono móvil. También es linterna. Presión máxima de 150 PSI y batería recargable. La pantalla digital muestra la presión en tiempo real y el diseño ultraligero facilita su transporte.

PVP: 123,20€

cycplus.com



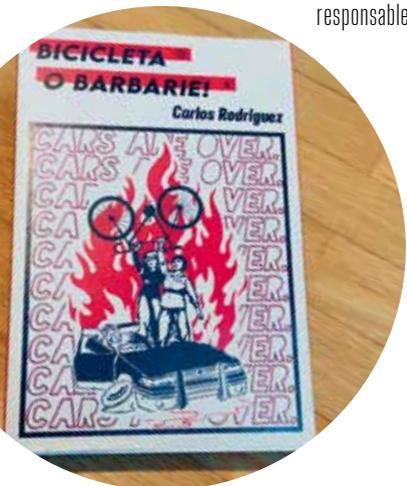
BAZ ZAR

Libro 'Bicicleta o barbarie'

Más que un libro de relatos, un viaje revolucionario en el que desfilan en bicicleta un pelotón revoltoso de punkies, mujeres lobo, robots, cochistas, DJs, hechiceros y hasta Fausto Coppi o Karl Marx. Y algo más: obra de nuestro amigo Carlos Rodríguez, el maravilloso responsable de 30 Días en Bici en España. ¡No te lo pierdas!

PVP: 25€

todostuslibros.com



Asientos para 'Long Tail' de Manufacturas GES

PVR: 50€ (ENGANCHE MIK)
Y 40€ (SIN ENGANCHE MIK)



¡No te pierdas nuestro videotest!

Las bicis de carga son nuestra debilidad y las 'longtail', muchas veces, nuestro vehículo cotidiano. Por eso nos encanta probar sus accesorios, en especial si son tan recomendables como estos asientos de la empresa vizcaína Manufacturas GES. Fabricados 100% en su sede en Ermua, uno con cierre 'MIK' y, el otro, con tiras de velcro... ¿Con cuál te quedas?

A tu espalda

Llamamos longtail a las bicicletas de carga con la parte trasera del cuadro más larga y robusta, lo que les permite transportar objetos o personas. Y es precisamente para estas últimas (en especial, niños) para quienes están concebidos estos asientos, que les van a permitir viajar a gusto y con total seguridad.



Bien atado

Si optas por el asiento sin MIK podrás fijarlo con un par de correas de velcro. Un método más tradicional, pero muy cómodo en cuanto lo hayas hecho un par de veces y que permite usar el asiento con casi cualquier bicicleta longtail.



Acabados perfectos

Los dos modelos están rematados con mimo: recubiertos de polipiel resistente al agua y al sol, y cerrados por costuras termosoldadas y grapas inoxidable.

Cierre instantáneo

Si el portabultos trasero de tu longtail es compatible con los enganches MIK, este asiento de Manufacturas GES es para ti. Podrás engancharlo y desengancharlo en segundos, e irá anclado con las máximas garantías. ¿Su precio? 50 euros.



Uno... o dos

Tú sabrás: si tienes que transportar a una sola criatura, te bastará con un asiento. Pero si son dos los "pasajeros", no te preocupes: caben dos asientos en cualquiera de los portabultos de una longtail convencional, duplicando así la diversión y la usabilidad.



MIK: una referencia

El sistema de enganche MIK es ya un estándar en sillines, alforjas, cestas y otros muchos accesorios. En un par de segundos asegura una fijación segura, fácil y estética. En el caso del asiento de Manufacturas GES, se incluye un libro de instrucciones, cuatro arandelas de metal y una llave para que lo adaptes a tu bici sin dificultad.

Sillín personalizado Joyseat Generation 2.0
Impreso en 3D y a medida. Toman los datos de tu "huella de trasero" (como ellos le llaman) y te imprimen el sillín perfecto según tu anatomía y preferencias. Fabricado con fibra de carbono y TPU reciclable. Es ligero y con tecnología antideslizante. Personalización completa con detalles de colores y fabricación 100% en Europa.
PVP: 490€
posedla.com



Puños ergonómicos Brooks
Un toque inglés nunca viene mal. Con la altísima calidad de los productos Brooks, estos puños ergonómicos acabados en cuero están confeccionados a mano y ofrecen una adherencia extraordinaria con un tacto suave. Clásicos, pero atemporales.

PVP: 80€
brooksendland.com



Gautes Blue Banana Iconic
Estilazo. Ajuste perfecto y con el índice y pulgar preparados para poder usar el móvil. Disponibles en azul caqui y amarillo. Por si no quieres guantes específicos de ciclismo para ir en bici y sólo necesitas algo que mantenga la temperatura en tus trayectos.
PVP: 17.90€
bluebananabrand.com

Remolque solar
No habías visto nada igual. Un remolque solar que puede cargar tu e-bike y un portátil, un teléfono móvil y lo que te dé la gana. Una alternativa a tener en cuenta si quieres realizar uno de esos viajes que acaban saliendo en Ciclosfera. Da la vuelta al mundo ayudado por el sol.
PVP: 864€
solarmoov.com



Mucho más que un espejo retrovisor: el Tripguard de Lampsy predice el peligro y te alerta. Inteligencia artificial al servicio del ciclista. Dos versiones con el mismo objetivo: evitarte sustos y redefinir la seguridad.

Muy resistente

Que no te engañe su atractivo diseño: Tripguard es muy robusto. Construido con aluminio casi indestructible y fabricado y concebido para soportar un uso diario y las condiciones más exigentes.

A tu espalda

Tripguard te permite ver todo lo que sucede detrás. Pero no sólo eso, sino que también lo analiza, porque su cámara detecta vehículos y peatones hasta a 60 metros y anticipa sus intenciones con IA. Todo, con alertas sonoras configurables en tu móvil.



Aprendizaje inteligente

Gracias a la Inteligencia Artificial, TripGuard aprende y mejora: sus actualizaciones constantes optimizan el análisis del tráfico, identifican mejor los vehículos e incluso ajustan la interpretación de la luz. Siempre al día con la tecnología más avanzada.



Dos versiones

Decide cuál es tu opción ideal, porque tienes dos: TripGuard GO (muy fácil de instalar, y con autonomía de hasta seis horas) o TripGuard HUB (integrado en tu e-bike y alimentado por la batería de la bici).

Anticipación

Muchas veces, los accidentes no se evitan: se prevén. Y eso es lo que hace Tripguard, reconocer patrones de tráfico que permiten anticiparse a las maniobras de otros vehículos. No decidirá por ellos, pero sí te regalará el tiempo preciso para que reacciones y tomes la mejor decisión.



ESPEJO RETROVISOR INTELIGENTE TRIPGUARD

272€ (KICKSTARTER)
Ó 309€

CONSÍGUELO MÁS BARATO EN KICKSTARTER



NO TE PIERDAS NUESTRO VIDEOTEST



Lanzamiento accesible

Ya puedes reservar tu TripGuard GO en Kickstarter: apoya el producto, benefícate de un gran descuento y obtén la mejor tecnología de última generación al mejor precio.



Casco POC Myelin

Combina un revestimiento de EPS para máxima protección y una carcasa de tela reciclada que elimina materiales laminados. Su ensamblaje sin pegamento utiliza fijaciones innovadoras, mientras que el ajustador a presión y las correas elásticas aseguran un ajuste cómodo y práctico. Con red de ventilación superior. Equilibrio entre seguridad, ligereza y transpirabilidad.

PVP: 75€

poc.com



Vino La bicicleta voladora

Vino tinto orgánico D.O. La Rioja, perfecto para llevar estas fechas a cualquier lugar como detalle. Más ciclista no se puede ser. Combina dos variedades tradicionales, Tempranillo y la Viura. "Ligero, suave y afrutado" según sus notas de cata.

Pura bici en copa.

11,50€

bodeboca.com



Alforja doble bicicleta 500 2x20 L

Cuarenta litros de capacidad es mucha capacidad. Puedes candarlas al portabultos porque el sistema de fijación es seguro. Son resistentes a la lluvia y tiene cierre Rolltop, rápido y fiable. Detalles reflectantes y enganches para luces extra. Añade unas bandas de velcro para sumarle estabilidad y aprovecha el espacio interior. Disponible en amarillo, negro y beige.

PVP: 44,99€

decathlon.es



Candado RockBros Smart con huella

¿Apertura por llave? Sí. ¿Apertura vía app? Sí. ¿Apertura con huella dactilar? También. Acceso rápido y seguro. Si te olvidas las llaves no pasa nada. La batería es de larga duración y tiene función de carga rápida. Incluye soporte para llevarlo en el cuadro y si quieres darte un capricho extra, también lo hay con alarma.

76,50€

rockbros.pro



20 sobre 20

Ese es el índice de seguridad del presume este K-Traz U20: 20/20. Cuenta con la certificación S.R.A. (Sécurité et Réparation Automobile), un estándar de calidad y seguridad francés muy conocido en la industria automotriz.



Para situaciones de riesgo

Hecho para que dejes tu bici en esos lugares en los que es más probable que intenten robarla. Zonas muy pobladas, oscuras y no vigiladas, fijada al portabicicletas de un coche... Ya lo sabes: para eso, y lo que haga falta, tendrás tu K-Traz U20.

Para transportarlo mejor

El K-TRAZ U20 no es ni muy ligero ni muy pequeño. No te preocupes: puedes llevarlo en tu bici gracias a un soporte del propio fabricante, el K-Traz Holster. ¡Una pareja perfecta!



Llaves y reposición

El candado viene con tres llaves y un número de serie único que permite su reposición en caso de pérdida.



La marca francesa Zéfal es, desde hace décadas, sinónimo de calidad en todos sus productos ciclistas. Y también lo es su nuevo candado en "U", que ha superado los máximos estándares de seguridad y cuenta con una serie de características que lo hacen imprescindible para aparcar tu bici en la ciudad.

Dimensiones y peso

El candado mide 185x305x48 milímetros y pesa 2,55 kg. Su tamaño te va a permitir asegurar bicicletas estándar, eléctricas, de carga o longtails. ¡Y respira con total tranquilidad!

CANDADO ZÉFAL K-TRAZ U20

PVP: 89,95€

NO TE PIERDAS NUESTRO TEST



CAPÍTULO 13
BICISTORIES
URBANAS

POR BANEZKA

JON y LEO

En el capítulo anterior, Jon estaba a punto de conocer a su cita a ciegas.

Pues esta no me la esperaba!

Y claro, él creía que estaba preparado para todo cuando quedaba para conocer a alguien, pero... **Que el chico sea guapo?** Eso sí lo pilló por sorpresa.

Mucho más que la bici adaptada y la particular condición física del sexy Leo.

Bueno, vamos a dar ese famoso **paseo sobre ruedas?**

Esa es tu bici, no?

CÓMIC

Bueno, no sé bien cómo explicarte esto, pero **quiero ser sincero contigo...**

Nonooo, no es eso. Verás, últimamente los tíos se muestran en estas *apps* como fanáticos de lo healthy y amantes del crossfit.

MATCH!

Ah, vale. Pues, el que no está levantando pesas, está corriendo, y el resto se hace selfies con su bici como si fuera Ricky Martin!

OK, sigue hablando pero **no hace falta que me lleves.**

Ahá, y qué pasa? Tu eres más de birras, conciertos y dormir todo el domingo?

Maso, me inventé lo de "dar una vueltas sobre ruedas". Pero a tí te gustó la idea así que aquí estoy, **sin bici y con mi honestidad tardía.**

JAAA sabía que mentías en algo, pero no imaginaba que iba a ser en esta tontería!

Tontería?.. tampoco hago deporte, como fatal y encima ahora tengo cero chances de seducirte por mentiroso.

A ver, tiene solución, has empezado por decir la verdad y eso habla bien de tí. **Yo he omitido el detallito de mi discapacidad**, así que estamos en paz.

¿Seguimos paseando?



VUELVE CICLOSFERIA VALENCIA

16/18
DE MAYO
DE 2025



Ciclosfera 2025 ya está en marcha: del 16 al 18 de mayo, en el Tinglado 2 de La Marina de Valencia. Exposición y prueba de bicicletas y accesorios, circuitos y actividades infantiles, conciertos, food trucks, jornada profesional y muchas, muchas sorpresas más.

¡No te pierdas la cuarta edición del Festival de Ciclismo Urbano y Cicloturismo!

ENTRADA GRATUITA



DOSIER DE LA
FERIA



MAPA DE
LA FERIA



ART

'EL DESCANSO DE LOS CICLISTAS' (RAMÓN CASAS, 1896)



Si no fuese por la ropa, la escena podría ser de ayer. Las bicicletas son tres Gladiator, clásicas y atemporales, francesas, elegantes, bellas. El horizonte está despejado, sin rastro de las autopistas, rascacielos o nubes de contaminación que envenenan hoy Barcelona. El campo es pura paz. Silencio. A la sombra del árbol, entre matorrales, oímos cantar a los pájaros y revolotear a un insecto. Y esas tres personas... ¿De qué hablarán? Ramón Casas (1866-1932), estandarte del modernismo catalán, fue un apasionado de los avances de la época y, en especial, sus máquinas, y en tres de sus cuadros los retrata con un encantador estilo: este *El descanso de los ciclistas* (1896), *Ramón Casas y Pere Romeu en un tándem* (1897) y *Ramón Casas y Pere Romeu en un automóvil* (1901).

 **CASTELLÓN**
CYCLING

We love cycling

RUTAS POR EXPLORAR

 [CASTELLONCYCLING.COM](https://www.castelloncycling.com)

 Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU

 MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y TRABAJO

 Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

 GENERALITAT VALENCIANA

 GVANEXT
Ayudas Next Generation EU a la actividad turística

 TURISME
Espanya. València. Castellón

 Diputació de Castelló

 CASTELLÓN

RIESE & MÜLLER

La Superdelite.



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