

tradebike^{& tri}e

bike & triathlon community

#48



A fondo

El mercado de E-bikes: baterías, motores, neumáticos y novedades

Especial Covid

Cómo ha afectado a la industria del bike

Complementos

Visitamos la sede de Gobik



12



54



84



106

sumario

12 Especial Covid-19

Cómo afronta el sector del bike esta situación.

18 A fondo

E-bikes, analizamos las nuevas tendencias en motores, baterías y neumáticos

44 Bikes

Nueva Pinarello Nytro

54 Complementos

Visitamos la fábrica de Gobik

64 Componentes

Nueva gama de componentes Shimano de MTB

78 Digital

El nuevo Polar Grid X

80 Nutrición y Salud

226ERS sigue trabajando con el Movistar Team

84 Eventos

Entrevista a los organizadores de Sea Otter y Festibike

92 Bikecracia

Entrevista a Manuel Marsilio, secretario general de CONEBI

100 Empresas

Mavic se declara en Administración Judicial

104 Punto de venta

Biobike, una tienda especializada en E-bikes

106 En la contra

En bici hacia la nueva normalidad

tradebike & tri

bike & triathlon community

Nº48 MAYO 2020

PORTADA

Foto: Riese & Müller

EDITA:

Sport Panel, S. A.
c/ Camp, nº 56 - 08022 Barcelona
Tel: 93 253 03 11

EDITOR:

Jaume Ferrer
jferrer@tradebike.es

DIRECTOR:

Toni Amat
toni@tradebike.es

REDACCIÓN:

Joan Requena
joan@tradebike.es

MAQUETACIÓN:

Adriana Puerto
adriana@sportpanel.es

Laura Soriano
info@tradebike.es

ESTUDIOS DE MERCADO:

Laura Planagumà
estudios@sportpanel.es

COLABORADORES:

Marí Pueyo, Raul Bernat, Pol Figueras
Pancho Pi-Suñer, Pablo Velat

ADMINISTRACIÓN:

Isabel Bové
isabel@sportpanel.es

PROCESO DE DATOS:

Gescode, s.l.
gescode@gescode.es

INTERNET:

www.tradebike.es
Depósito legal: B-14427-2013

IMPRESIÓN:

Gráficas Gómez Boj

PROVEEDOR TECNOLÓGICO:

Revolumedia S. L.

DISEÑO GRÁFICO:

Bep Febrer



@tradebike



Jaume Ferrer
Editor
jferrer@tradebike.es

Rebote

Permítame que sea optimista. Después de tantos días encerrados en casa y sobresaturados de malas noticias, prefiero ver las cosas con cierta esperanza y pensar que, por ahora, el corto y el medio plazo no pintan nada mal para el bike. Cuando hace unos días el gobierno español permitió que la gente saliese a hacer deporte ya se dejó entrever que algo podía estar cambiando. Los runners y, sobre todo, las bicis, llenaron las calles a rebosar. Y poco importaba si quienes salían a pedalear eran ciclistas habituales, ocasionales o novatos que aprovechaban el desconfinamiento para sacar del trastero su vieja bici. La cuestión es que jamás se habían visto tantas bicis en la calle.

Más allá de lo que pueda conllevar esta fiebre de la bicicleta en todo aquello que respecta a la movilidad y al transporte, incluso más allá del papel que pueden jugar las dos ruedas (de la bici) en la construcción de una sociedad más sana y sostenible, es evidente que este boom de practicantes (insisto, sea cual sea su perfil) va a tener, a corto plazo, una repercusión muy positiva y esperanzadora para el que sin duda es el más perjudicado de este encierro: el comercio físico.

Tras apenas dos semanas con las tiendas "abiertas" (y a falta de que abran sus puertas las que suman más de 400 m²) las sensaciones son muy positivas. Aun con las duras restricciones que sigue habiendo (pedir cita en la Fase 0 y limitar mucho el tráfico en la Fase 1) las primeras ventas están teniendo un excepcional comportamiento. Es cierto que, viniendo de dónde venimos, cualquier agujero es una trinchera, pero aun así son muchos los que estamos consiguiendo levantar los ánimos... y el negocio.

En sólo 10 días se multiplicó por ocho el uso de la bicicleta. El bike se postula como uno de los sectores más beneficiados de esta pandemia

Como era previsible, el taller es uno de los grandes protagonistas de este crecimiento. Más pronto que tarde hay que pasar por el taller porque se quiera o no las bicis tienen que ponerse a punto (sobre todo las que llevaban tiempo guardadas en un rincón). Pero también la venta de complementos, accesorios y textil está siendo muy dinámica, estos primeros días. En lo que concierne a las bicicletas, muchas de estas ventas se están concentrando -por ahora- en una franja baja y media de precio, pero también se está dando un repunte más moderado de las gamas altas y, sobre todo, de la venta de ebikes (en todas las gamas). Éstas están llamadas a ser, de nuevo, las grandes protagonistas en los próximos días, y es muy previsible que su crecimiento sea considerable a medio plazo. Es complejo saber, a estas alturas, si realmente conseguiremos consolidar un crecimiento en V y recuperar, antes de finales de año, los 320 millones € perdidos a 12 de mayo, pero por ahora, el rebote está siendo tan incuestionable como poco previsible hace apenas dos meses. En solo 10 días se ha multiplicado por ocho el uso de la bicicleta y la búsqueda de bicicletas en Google en España ha experimentado un repunte del 7% durante la última semana y se ha disparado un 138% desde el inicio del estado de alarma.

Está claro que el bike se postula como la actividad deportiva más beneficiado de esta pandemia y seguro que muchas marcas ya se frotan las manos al ver que en la mayoría de países de Europa, y en Estados Unidos, el bike ya es el medio de desplazamiento preferido por la población de las grandes ciudades. La mayoría de los gobiernos, además, están implementando medidas para que así sea.

Esperemos que, por una vez, nuestros políticos y los diferentes actores de nuestro sector estén a la altura a la hora de liderar medidas efectivas para fomentar de forma absolutamente decidida el uso de la bicicleta en nuestras ciudades y, también, que medidas de impulso para su demanda, como las que la patronal de marcas AMBE ha propuesto, con muy buen criterio, a la Ministra para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, Teresa Ribero.

¡Seamos optimistas!

TradeBike&Tri defiende la pluralidad y la plena libertad de opinión, y de acuerdo con esta política admite cualquier tipo de colaboración coherente con los contenidos de la revista. Sin embargo, no se hace responsable de las opiniones expresadas por sus colaboradores ni de las consecuencias de cualquier tipo que de ellas se deriven, ya que dichas opiniones se entienden siempre a título personal y bajo entera responsabilidad del autor.



Toni Amat
Director
toni@tradebike.es

Reflexiones positivas

El 2019 fue un año bueno para el bike, así me lo transmitieron la mayoría de clientes con los que hablé a final de temporada, todos habían mejorado, con más trabajo y esfuerzo, pero mejorado. El arranque de año venía siendo muy bueno, enero y febrero habían sido dos meses muy fuertes, un arranque como hacía años que no había. Pero la llegada del COVID-19 ha representado una situación nueva para todos nosotros, una situación jamás vivida, sin un horizonte claro a corto y medio plazo.

Dicho esto, y harto de tantas noticias negativas, he optado por anotar todas las reflexiones y conclusiones positivas que podemos sacar de estos momentos.

Para empezar, hemos tenido tiempo para pensar y reflexionar, hacer números, remodelar empresas y tiendas, meditar nuevas estrategias y ser valientes. Ver que los tiempos cambian y que hay que trabajar diferente, ser el más eficiente y recuperar el "tiempo perdido". Todos tenemos claro el repunte importante de la actividad que tendremos, estás últimas semanas la actividad ya está siendo frenética. Y en nuestro sector especialmente, las ganas de salir a pedalear son brutales y todos nos tiramos al monte o a la carretera a devorar kilómetros, con lo que ello implica a nivel de taller y "sector".

Por fin se empiezan a oír voces, pero ya tardamos, no esperemos que el gobierno nos lo traiga, tomemos la iniciativa, empujemos y generemos la reacción desde todos los puntos

La temida crisis económica evidentemente existirá, pues la máquina ha parado a nivel mundial durante unos meses, y esto tendrá consecuencias seguro. Pero, históricamente el deporte y especialmente el bike, suele capear los momentos de crisis mucho mejor que otros sectores.

Toda esta crisis sanitaria llevará seguro a un replanteamiento de nuestros hábitos por ejemplo, a nivel de desplazamientos y transporte. Utilizar los transportes públicos en horas punta, abarrotados de gente, ya no será algo que aceptemos tan fácilmente. Aquí hay una clara oportunidad para la bicicleta, quizás el empuje definitivo que España necesitaba. Por fin se empiezan a oír voces, pero ya tardamos, no esperemos que el gobierno nos lo traiga, tomemos la iniciativa, empujemos y generemos la reacción desde todos los puntos: las marcas convenciendo a las tiendas y éstas convenciendo a nuestros clientes, y desde las asociaciones convenciendo a las administraciones.

También hemos podido ver la solidaridad de diferentes empresas del sector, que se han volcado a fabricar y donar productos sanitarios necesarios, o productos de nutrición deportiva para el personal sanitario que tan duro está trabajado.

A nivel comercial este "parón" también servirá para hacer una criba, tanto a nivel proveedores como a nivel de clientes, y ver quien realmente son nuestros aliados y quien no. Es momento de encontrar nuestros verdaderos compañeros de camino, replantear la situación, flexibilizar las políticas y estrategias y buscar el "win win" que nos ayude a recuperar rápidamente.

Creo que es momento de reflexionar sobre todos estos puntos, hacer un reset sobre toda la parte negativa de esta crisis, y salir con fuerza y valentía ante la nueva situación a recuperar el mercado lo más rápido posible. Como siempre será duro y tocará trabajar todavía más duro pero... La mejor fórmula: ¡Ser positivo, es más fácil!!

Clima Empresarial Sector Ciclismo 1r Trimestre 2020

La crisis de la Covid-19 trunca un año con buenas previsiones

A pesar de unos meses de enero, febrero y la 1º semana de marzo con buenas perspectivas, la llegada de la crisis de la Covid-19, el confinamiento y el cierre de la actividad afectan profundamente a los resultados de nuestro barómetro trimestral.

Los profesionales del sector del bike han valorado los resultados de este primer trimestre de 2020, que ha estado marcado por la crisis del Coronavirus. Con las tiendas cerradas y la mayoría de empresas paradas, los profesionales han valorado, en su mayoría, negativamente los resultados de estos tres primeros meses respecto

al último trimestre de 2019, con un saldo de -52,2 (13,8% respuestas - 66% respuestas negativas). La crisis del coronavirus marca mucho los ánimos de los profesionales del sector y, obviamente ha cambiado por completo la tendencia positiva de los últimos meses de 2019 y el primer trimestre de 2020 (hasta el 13 de marzo, día en el que cerraron

los comercios justo cuando las ventas estaban yendo muy bien). Por tipología de negocio, como era previsible, los más pesimistas son los detallistas, aunque en general un importante porcentaje de profesionales valoran negativamente la evolución de este primer trimestre. A continuación os detallamos el cuestionario:

CUESTIONARIO

1 - ¿Qué tendencia han seguido las ventas de su empresa en este primer trimestre de 2020?

Aumentan Se mantienen estables Disminuyen

2 - ¿Cómo calificaría usted la situación general de su empresa en este momento?

Buena Regular Mala

3 - ¿Cómo cree usted que evolucionarán las ventas de su empresa en los próximos 3 meses respecto a su nivel actual?

Mejorarán No variarán Empeorarán

4 - Refiriéndose ahora a la situación económica actual del sector ciclismo español, ¿Cómo la calificaría usted?

Buena Regular Mala

5 - Y ¿Cree usted que dentro de un año la situación económica del sector ciclismo español será mejor, igual o peor que ahora?

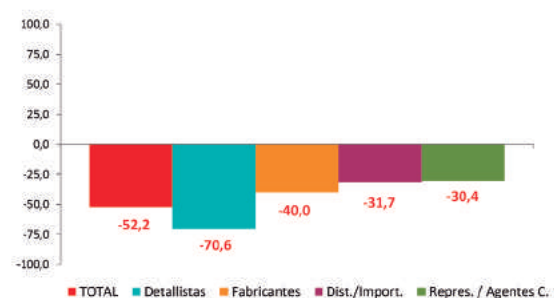
Mejor Igual Peor

1 ¿Qué tendencia han seguido las ventas de su empresa en este primer trimestre de 2020?

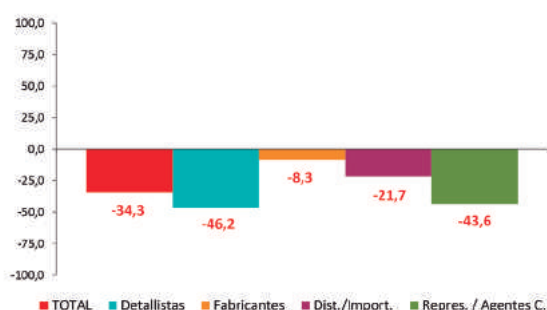
Los profesionales valoran de manera negativa la tendencia de sus ventas en el primer trimestre del 2020 con un saldo de -52'2 (13'8% respuestas positivas y 66'0% respuestas negativas).

Los detallistas son los que peor valoran esta tendencia, seguido de los fabricantes y los distribuidores o importadores. Los representantes y agentes comerciales son los que valoran de forma menos negativa esta situación.

Saldos de respuestas por tipo de negocio



Comparativa resultados. Saldos de respuestas



2 ¿Cómo calificaría usted la situación general de su empresa en este momento?

Los profesionales valoran negativamente la situación actual de su empresa, con un saldo negativo de -34'3 (17'9% respuestas positivas y 52'5% respuestas negativas).

Para los distintos tipos de negocio, los detallistas y fabricantes del sector Ciclismo valoran de manera menos negativa que los profesionales del sector Deportivo Multideporte la situación actual de su empresa, a diferencia de los Distribuidores y sobretodo los Representantes que valoran más negativamente la situación general de su empresa.

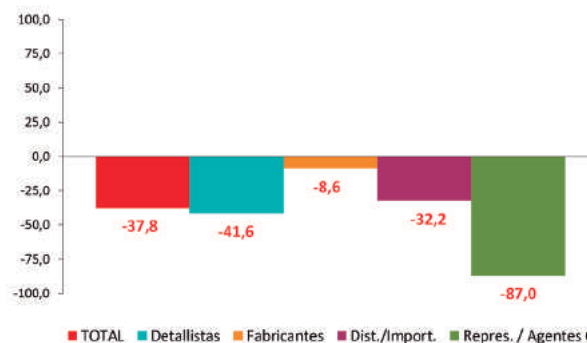
3 ¿Cómo cree usted que evolucionarán las ventas de su empresa en los próximos 3 meses respecto a su nivel actual?

Los profesionales valoran de manera negativa la previsión de la evolución de las ventas de su empresa en los próximos 3 meses, con un saldo de -37'8 (25'0% respuestas positivas y 62'8% respuestas negativas).

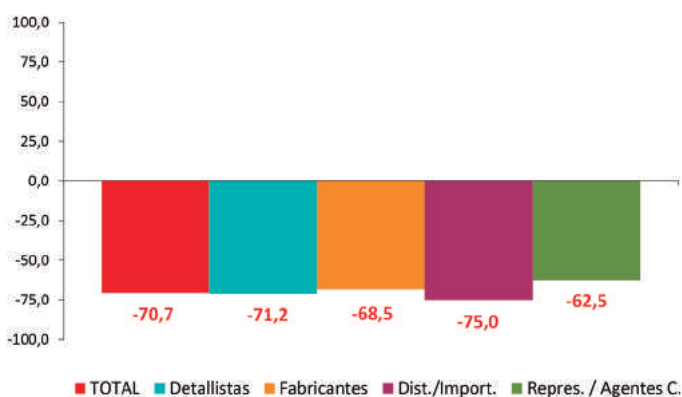
Los profesionales del sector Ciclismo son menos negativos (saldo de -37'8) respecto a la evolución de las ventas de su empresa en los próximos meses, que los profesionales del sector Deportivo Multideporte teniendo este trimestre un saldo de -56'9.

Según los distintos tipos de negocio, en general los profesionales del sector Ciclismo son menos pesimistas que los profesionales del sector Deportivo multideporte para la evolución de las ventas en los próximos 3 meses, a excepción de los Representantes

Comparativa resultados. Saldos de respuestas



Comparativa resultados. Saldos de respuestas



4 Refiriéndose ahora a la situación económica actual del sector ciclismo español, ¿Cómo la calificaría usted?

Los profesionales valoran de manera muy negativa la situación económica actual del sector ciclismo español, con un saldo de -70'7 (5'5% respuestas positivas y -76'2% respuestas negativas).

Los profesionales del sector Ciclismo valoran de manera bastante similar, con un saldo de -70'7 la situación económica actual del sector ciclismo comparado con los profesionales del sector deportivo multideporte que este trimestre han obtenido un saldo de -76'0.

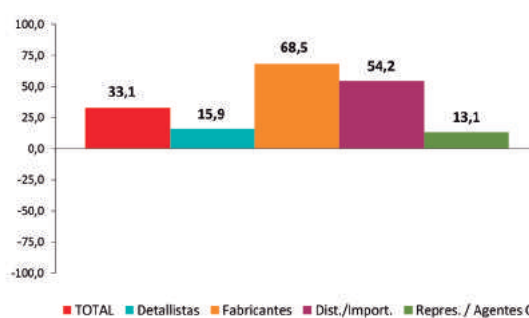
Por tipo de negocio, en general los profesionales del sector Ciclismo valoran de manera muy similar a los del sector deportivo multideporte la situación económica actual de su sector. Los Fabricantes y los Distribuidores del sector ciclismo, aunque son muy negativos, valoran la situación del sector ciclismo de manera menos negativa de lo que lo hacen los del sector multideporte.

5 ¿Cree usted que dentro de un año la situación económica del sector ciclismo español será mejor, igual o peor que ahora?

Más de la mitad de los profesionales creen que la situación económica del sector ciclismo español será mejor dentro de un año, obteniendo un saldo de respuesta positivo de +33'1 (54'0% respuestas positivas y 20'9% respuestas negativas).

Los Fabricantes del sector Ciclismo son los que valoran más positivamente la previsión dentro de un año de la situación económica de su sector, mientras que los del sector Multideporte son muy dispares en sus respuestas.

Comparativa resultados. Saldos de respuestas



METODOLOGÍA

Los resultados presentados en este estudio provienen de las respuestas dadas por los profesionales de las empresas del sector deportivo, como son Comercios Detallistas, Fabricantes de marcas nacionales, Distribuidores y/o Importadores, Filiales, Mayoristas, Representantes y Agentes Comerciales, Agentes Generales y Otros. Se han detallado los resultados de porcentajes de las respuestas agrupando las respuestas positivas por un lado y las negativas por otro lado, dando tres grupos de respuestas (neutras y negativas) Para las preguntas expresadas en grados de probabilidad (1 Muy Poco probable, 5 Muy probable) se han agrupado también en tres grupos de respuesta (Probabilidad Baja valor 1 y 2 probabilidad Media valor 3 probabilidad Alta valor 4 y 5).

Los resultados se dan para el total de profesionales y también desagregado por los distintos tipos de negocio, agrupando las respuestas de Filiales y Agentes Generales a las de "Distribuidores e Importadores" La clasificación final por tipo de negocio queda de la siguiente forma Detallistas, Fabricantes Nacionales Distribuidores y/o Importadores y finalmente Representantes y Agentes Comerciales.

El trabajo de campo se realizó entre tres días, el ultimo día de la semana de marzo y los dos primeros de abril de 2020 mediante una encuesta on line, utilizando el panel de profesionales utilizados en el estudio del clima del sector deportivo Se han ponderado las respuestas dando un peso del 50 al total del Sell in (Fabricantes nacionales, distribuidores y/o importadores, Representantes y agentes) y el 50 restante al Sell out

Clima Empresarial Sector Ciclismo Especial Covid

Los profesionales del bike creen en un rebote en las ventas sell in

En este estudio realizado por Sport Panel, los profesionales del sector del bike opinan sobre cómo el Covid-19 ha afectado a la industria del ciclismo.

Los resultados presentados en este estudio provienen de las respuestas dadas por los profesionales de las empresas del sector deportivo, como son Comercios, Detallistas, Fabricantes de marcas nacionales, Distribuidores y/o Importadores, Filiales, Mayoristas, Representantes y Agentes Comerciales, Agentes Generales y Otros.

Se han detallado los resultados de porcentajes de las respuestas agrupando las respuestas positivas por un lado y las negativas por otro lado, dando tres grupos de respuestas (neutras y negativas). Para las preguntas expresadas en grados de probabilidad 1 Muy Poco probable, 5 Muy probable) se han agrupado también en tres grupos de respuesta (Probabilidad Baja valor 1 y 2 probabilidad Media valor 3 probabilidad Alta valor 4 y 5).

Los resultados se dan para el total de profesionales y también desagregado por los distintos tipos de negocio, agrupando las respuestas de Filiales y Agentes Generales a las de "Distribuidores e Importadores". La clasificación final por tipo de negocio queda de la siguiente forma Detallistas, Fabricantes Nacionales Distribuidores y/o Importadores y finalmente Representantes y Agentes Comerciales.

El trabajo de campo se realizó entre tres días, el último día de la semana de marzo y los dos primeros de abril de 2020 mediante una encuesta on line, utilizando el panel de profesionales utilizados en el estudio del clima del sector deportivo. Se han ponderado las respuestas dando un peso del 50% al total del Sell in (Fabricantes nacionales,

Distribuidores y/o importadores, Representantes y agentes) y el 50% restante al Sell out.

Gestión del gobierno

La gran mayoría de los profesionales del sector bike (64,6%) considera desacertada la forma en la que el gobierno está gestionando la crisis. Un 24,6% lo considera regular y solo un 10,8% aprueba su gestión.

Si segmentamos las respuestas por tipología de negocio los más críticos son los Fabricantes nacionales y los Representantes, que están completamente en desacuerdo, mientras, los distribuidores e importadores, en cambio, aun siendo una gran mayoría los que creen que las medidas no han sido las más necesarias (o suficientemente beneficiosas para el sector bike), se muestran ligeramente menos críticos.

Los profesionales del sector bike creen que las medidas aprobadas actualmente por el gobierno afectarán muy negativamente a sus empresas. Un 89,8% de los profesionales encuestados se ha mostrado muy preocupado por unas medidas que, consideran, les afectarán muy negativamente, mientras que solo el 5,2% considera que pueden llegar a ser beneficiosas para la empresa.

Impacto en el sector bike

Los profesionales del sector bike no se muestran precisamente optimistas sobre el corto plazo. Un 78,7% se muestra convencido de que la crisis tendrá una incidencia muy negativa para el sector bike y apenas un 14,7% cree que las consecuencias podrían llegar a ser buenas para

el sector.

Si lo analizamos por tipología de negocio, el pesimismo es muy similar, siendo los representantes los que se muestran más negativos. Algo menos negativos se muestran los distribuidores e importadores siendo estos últimos los más positivos pues un 31% de este colectivo ve que se generarán nuevas oportunidades de mercado.

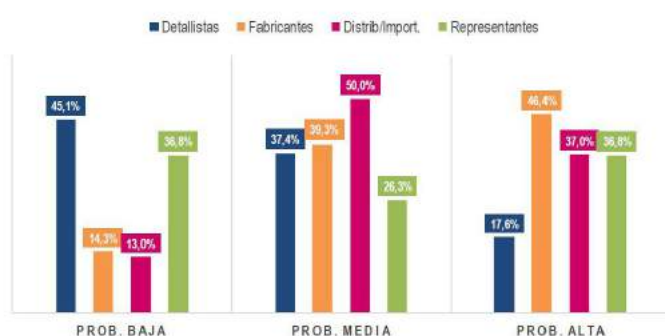
Más de la mitad de los encuestados, un 54'1%, se muestra convencido de que entre los proveedores muy probablemente habrá cierres por falta de liquidez. Un 18'1%, en cambio, cree que la situación no será tan dramática y habrá pocos cierres.

A nivel positivo, hay que valorar que un 42'4% de los profesionales (18'2% probabilidad alta y 24'2% probabilidad media) creen probable que exista un rebote de las ventas sell in una vez podemos volver a salir con la bicicleta.

Sobre un posible repunte de las ventas sell-out a corto y a medio plazo hay cierta esperanza de que en los primeros días, tras la vuelta a la normalidad, las ventas del comercio crezcan ligeramente. Un 68.7% de los profesionales cree que las posibilidades de que repunten de las ventas son medias (39,8%) o altas (28,9%). Por tipología de negocio, los propios detallistas son los más pesimistas en la posibilidad de un repunte de sus ventas. En cambio los Fabricantes nacionales son los que creen más probable un repunte moderado de las ventas.

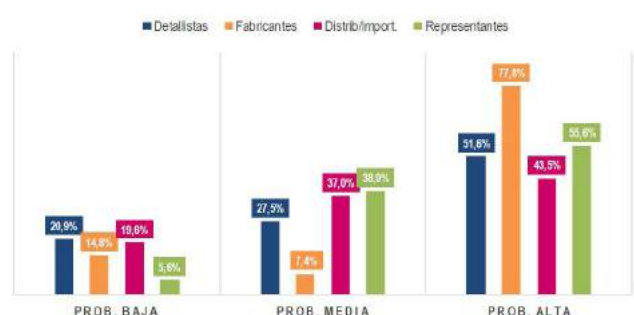
Una vez se vuelva a la normalidad, ¿qué consecuencias cree que tendrá esta crisis para las tiendas de bicicletas?

Las ventas repuntarán moderadamente cuando se vuelva a la normalidad



Una vez se vuelva a la normalidad, ¿qué consecuencias cree que tendrá esta crisis para las empresas proveedoras del sector bike?

Habrá marcas que deberán cerrar por falta de liquidez / anulación de las ventas





Descarga la APP de Tradebike

Únete a nuestra comunidad de profesionales ¡Cada vez somos más!

Lee al momento las últimas noticias publicadas en nuestra web.
No te pierdas ni un detalle de la actualidad del sector Bici & Triathlon.
Y sé el primero en recibirlas.
Disponible para iOS y Android. Descarga gratuita.



ANDROID



Apple

El Observatorio Cetelem de la bici 2019

Los consumidores gastan más en ciclismo en tiendas offline que online

Cetelem presenta el Observatorio del mercado de la bicicleta en 2019, en el que analiza el consumo en el sector del ciclismo, y profundiza en varios aspectos relacionados con las tendencias generales tanto en consumo como en retail.



EL CONSUMIDOR
DEL SECTOR
BICI EN ESPAÑA

www.elobservatoriocetelem.es
www.cetelem.es
@Obs_Cetelem_ES



Cetelem presentó la cuarta edición de El Observatorio Cetelem de la bici. En el número del mes de marzo se resumieron las conclusiones de 2019 sobre aspectos cómo el tipo de los productos de ciclismo que más se habían vendido, los tipos de bicis con más demanda, o en qué tipo de tiendas compraron los españoles sus bicicletas.

Esta vez, nos fijamos en aspectos que recoge el estudio como donde los usuarios han comprado los componentes para su bicicleta o el textil ciclista, o el importe que se han gastado en tienda física con productos de bicicleta. Por otro lado, repasamos la diferencia de los importes que gastan los clientes en tiendas físicas y online, y a qué puntos de reparación acuden cuando tienen algún problema con su bicicleta.

Este año los componentes son adquiridos principalmente en las tiendas online, con un 33% de menciones y un incremento de 4 puntos respecto a 2018 y en las tiendas especialistas en bicis con un 31% de menciones, el mismo

El canal online desciende en la compra de textil, pasando de un 27% a un 20% de menciones este año

porcentaje que el año anterior. Por edades, lo más destacable es la compra de componentes en una tienda especialista en bicis de los usuarios con edades entre 25 y 34 años que con un 46% de menciones, destacan por encima de la media en 15 puntos porcentuales.

Las cadenas multideporte ganan cuota de mercado en lo que respecta a la compra de cascos (46% vs 37%), sin embargo son las tiendas especialistas las que parecen perder más compradores respecto al año anterior con un 24% (-6 puntos). El canal online aumenta en la compra de este tipo de producto (25% vs 24%).

Este año internet se posiciona como el canal preferido para la compra de calzado con un 33% de menciones frente al 25% del año anterior. Las cadenas multideportes se posicionan en segundo lugar con un 32% pero con una notable bajada de 9 puntos porcentuales. La tienda especialista en bicis con un 25% ocupa el tercer lugar en el ranking, descendiendo 5 puntos respecto a 2018.

Las grandes superficies por su parte aumentan 7 puntos obteniendo un 11% de menciones. Lo más destacable en la parte de textil es el aumento de las cadenas multideporte que pasa de un 43% de menciones en 2018 a un 48% en 2019, siendo los ciclistas mayores de 35 años los que destacan por encima de la media con un 53% de menciones.

Es importante señalar que al contrario que en la compra de otros productos, el canal online desciende en la compra de textil, pasando de un 27% a un 20% de menciones este año.

La media de gasto en tienda offline es muy superior a la de tienda online

El 20% de españoles encuestados que declara haber comprado algún producto dentro del sector de la bici en el último año, se gastó de media unos 306€, un 17% más que en 2018. Si desglosamos el gasto por tipo de canal, lo más destacable es que el importe destinado a las compras offline es superior al de la tienda online (291€ vs 193€). Respecto al 2018, el aumento del gasto en la tienda física es bastante llamativo.

Si segmentamos por edades, lo más significativo es que el gasto medio realizado por aquellos ciclistas entre 25 y 34 años es muy superior al de la media (458€ vs 306€ media). En lo que respecta al gasto realizado por tipo de canal, aquellos entre 25 y 34 años son los que más gasto realizan en las tiendas físicas (477€ vs 291€ de la media). Los que más gastan en el canal online son los ciclistas entre 35 y 44 años con un gasto medio declarado en internet de 259€ frente a los 193€ de la media.

El gasto medio en bicicletas sube respecto a 2018

Si analizamos el gasto por tipo de producto adquirido, el mayor desembolso se realiza en la compra de bicis con 576€ lo que supone un aumento del 32% respecto al año anterior.

Si segmentamos por edades, los que más se han gastado en la compra de bicis en el último año han sido aquellos con edades comprendidas entre los

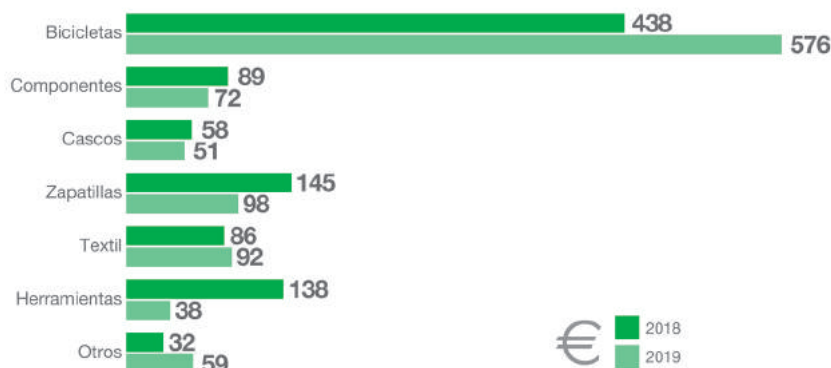
25 y 34 años, con un importe gastado 30% superior al de la media. La adquisición del resto de productos supone un desembolso por debajo de los 100€. Todos los gastos medios excepto el realizado en bici que se incrementa un 21% y el de textil que crece un 7%, descienden respecto a 2018.

Tomar una decisión de compra en cualquier sector es algo complejo que requiere su tiempo y más aún cuanto mayor es el coste de dicha compra. En el caso de la bici y complementos parece que un tercio de los consumidores encuestados (36%) lo tienen claro y se deciden en el momento de realizar la compra sin consultas previas. Un 30% consulta en páginas web especializadas antes de realizar su compra. Las consultas en foros de internet son otra fuente de información utilizada por un 24% de los encuestados.

Aunque sigue siendo mayoritario el porcentaje de ciclistas encuestados que afirman haber tomado la decisión de compra el mismo día (32%) hay que señalar que este porcentaje desciende en 7 puntos porcentuales. Esto junto con el hecho de que aumentan el resto de respuestas donde las compras se realizan con más tiempo, nos lleva a la conclusión que con el paso de los años donde la cultura de bici en nuestro país se va afianzando poco a poco pero cada vez más, las compras son mucho más meditadas en base a la necesidad de productos cada vez más complejos.

El 43% prefiere reparar su bicicleta en un taller de bicicletas y el 33% opta por la opción de repararla en la tienda donde la compró.

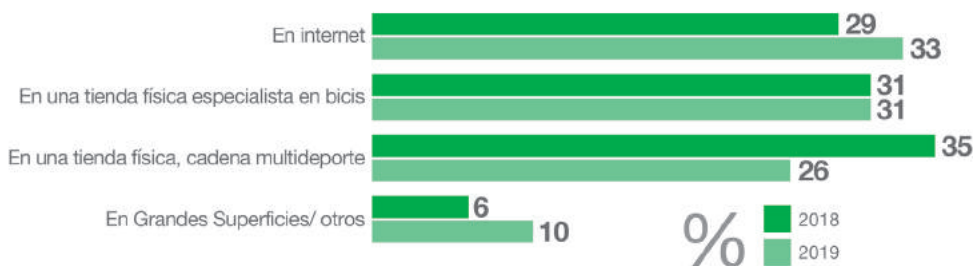
¿Cuánto te has gastado en productos de ciclismo en los últimos 12 meses?



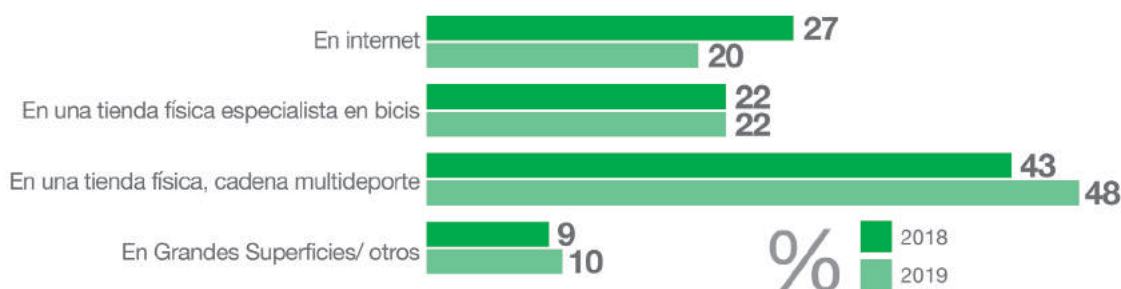
Gasto en tienda física y online



¿En qué tipo de tienda has adquirido los componentes que has comprado en los últimos 12 meses?



¿En qué tipo de tienda has adquirido los productos de textil que has comprado en el último año?



La industria del ciclismo se resiente por el Coronavirus

Según una encuesta que publicó Cycling Industries Europe (CIE), el 72% de las compañías del sector del ciclismo en Europa muestran un fuerte descenso en sus números respecto al marzo de 2019, debido a la crisis originada por el Coronavirus que afecta en estos momentos a los países del viejo continente.

En la encuesta se muestra como, sin embargo, el 95% de las empresas del sector se muestran confiantes de que una vez pase esta crisis, se podrán recuperar y superar este bache. Eso sí, áreas como las del personal de fábrica, marketing e inversión en I+D podrían sufrir recortes en sus presupuestos.

El 82% de las empresas encuestadas han afirmado que recortarán presupuesto en marketing, mientras

un 69% de ellas reducirán su gasto en inversión y desarrollo. Estos datos podrían suponer que el sector del ciclismo atrayera a menos inversores, y se diera un retroceso en el desarrollo de los productos, así como en el sector de eventos de ciclismo como ferias o marchas, o de sponsorización de equipos o de eventos por parte de estas empresas.

El estudio también asegura que el 70% de las empresas del sector del bike han notado un impacto en cuanto a la cadena de suministro, y el 38% han informado de recortes en personal debido a las medidas de confinamiento. El 67% de las empresas han solicitado ayuda a los diferentes estados europeos para poder hacer frente a los costes salariales, que son complicados de cubrir para muchas de ellas debido a la falta de ingresos por el parón

en la actividad económica.

Por otro lado, la encuesta de CIE calcula que, debido a la crisis del Coronavirus, se han podido perder 20.000 puestos de trabajo en la industria del ciclismo. Pero lo más preocupante es que hay unos 400.000 puestos de trabajo en el sector del cicloturismo que están en peligro.

Finalmente, dentro del sector del bike, el segmento más afectado por la crisis del Covid-19, según CIE, es el del bike-sharing, en el que un 79% de sus empresas han recortado sus plantillas. El director ejecutivo de CIE, Kevin Mayne, explicó que *"gracias a los miembros que forman CIE es posible publicar esta encuesta, que nos ayuda a entender la magnitud del desafío al que nos enfrentamos"*.

Los rodillos rompen stocks en plena crisis del coronavirus

Pedirle a un ciclista que deje de pedalear durante dos meses es como pedirle a un perro que no ladre. Seguramente por eso es imposible, a día de hoy, encontrar un rodillo en Internet. Imposible.

Ni Bikeinn, ni Probike, ni deporvillage, ni fitnessdigital, ni bikeshop. Ni siquiera Amazon. Nadie tiene rodillos. Agotados hasta nueva orden. Si ir más lejos, el Consejero delegado de Tradeii explicó a la Agencia Efe que en estos días de confinamiento se han vendido más rodillos que en los últimos cuatro años, multiplicándose entre diez y veinte veces. Algunos tienen lista de espera, pero después de contactar con ellos, podemos decir que no se les ve muy esperanzados de poder dar una respuesta relativamente rápida a esta demanda. Y evidentemente no podrán cubrirla toda.

Los rodillos siempre han tenido unas ventas bastante constantes, pero no especialmente significativas en volumen. Es un nicho estable, pero relativamente pequeño. Ni las marcas (distribuidoras) acumulaban grandes stocks en sus almacenes ni las tiendas compraban grandes cantidades. Así que, cuando la demanda se ha disparado, unos y otros, lógicamente (nadie podía prever lo que está pasando) se han quedado sin stock. Y no hay previsiones de que las cosas cambien: muchos proveedores asiáticos justo están empezando ahora a mandar a Europa sus nuevos contenedores. Y tardarán en llegar.

La alternativa para un ciclista podría ser, perfectamente, una bici estática (convencional o de Spinning). Pero tampoco. Agotadas casi todas.

Aún se puede encontrar una gama media-alta o alta, escurbando mucho, pero en casi todas las webs antes citadas, y especialmente en las especializadas en home fitness, nada de nada. Rotura de stocks y sin noticias de cuando podrán volver a llenarse los almacenes. La opción de compras en grandes operadores europeos tampoco es una alternativa, porque la demanda también es muy alta en media Europa. Algo puede encontrarse en Holanda o incluso en algún país nórdico, pero ni el precio ni el tiempo de entrega compensa.

Con ambas opciones -rodillo y bici estática- muy complicadas, las otras alternativas que ofrece el Home-fitness no son mucho mejores. Empieza a haber pocas opciones de máquinas de cardio (cintas de correr, remo, elípticas): las gamas de precio bajo ya están completamente agotadas y hay que tener

mucha suerte para encontrar las de precio medio y alto.

Evidentemente esta demanda tan alta es transitoria. El pico está más que justificado con el confinamiento, pero, aun así, como han señalado varios proveedores, es más que probable que una vez pasada esta tormenta, ambas categorías mantengan durante un tiempo un comportamiento muy bueno. Muchos de quienes salen a pedalear regularmente habrán entendido lo importante que puede llegar a ser tener una alternativa para seguir haciéndolo en casa, sobre todo cuando hay un encierro obligatorio, y en este sentido es más que probable que, aunque sea "por si acaso", se compre un rodillo o una bicicleta estática a la que pueda. Y eso, para el sector, es bueno. De las cosas pocas buenas que se han dado en estos difíciles días.



CETELEM A TU LADO PARA APOYARTE

Queremos que sepas que **seguimos a tu lado acompañándote estos días**. En **Cetelem seguimos comprometidos con vosotros**, nuestros partners, y hemos puesto todos nuestros esfuerzos para seguir prestando el mejor servicio posible a tu negocio en este nuevo escenario.

Te recordamos que con Cetelem tienes a tu disposición **eCreditnow**, nuestra **plataforma de financiación para tu ecommerce**:

- > Nos integramos fácilmente y sin ningún coste
- > Proceso 100% digital y sin papeles
- > Pago rápido y seguro en cada venta
- > Personalizable y multidispositivo

Y en esta situación tan extraordinaria, **seguimos a tu disposición en nuestros canales habituales**. ¡Te ayudaremos a encontrar la mejor solución posible!

 **Web Comercios**
www.cetelem.es/comercios

 **Teléfono Asistencia Comercial**. 91 790 97 07

 **Tu Comercial de Cetelem**

 **cetelem**

GRUPO BNP PARIBAS 

Especial Covid-19

El sector de la bicicleta se ha visto trastocado por la crisis del Covid-19. En Tradebike & Tri hemos recogido las impresiones de las principales empresas del sector y vemos qué acciones han tomado para hacer frente a esta situación, y cómo algunas han aportado su granito para luchar contra una pandemia que afecta a todo el mundo.



¿Cómo se ha adaptado el sector del bike a este contexto y cómo se ve el futuro?

La crisis del Covid-19 ha tenido unos efectos muy negativos en el sector del bike. No solo ha golpeado las ventas y los ingresos de los fabricantes, distribuidores o puntos de venta, sino que también ha llevado a unos cambios de hábito a los que llevará un tiempo adaptarse para todas las empresas del sector ciclismo.

En Tradebike hemos estado ofreciendo entrevistas y artículos para seguir esta situación excepcional durante el confinamiento, y para ello hemos contado con la colaboración de representantes de las principales empresas y asociaciones de la industria del bike, tanto a nivel nacional como europeo. Por ello, hemos querido recopilar sus impresiones acerca de cómo han vivido esta crisis y qué esperan una vez se vuelva a la normalidad.

Las medidas de prevención

Una de las medidas que han tomado las empresas ha sido la de adaptar su trabajo a las restricciones que impuso el gobierno para luchar contra la pandemia. Muchos entrevistados nos han contado cómo han optado por el teletrabajo, y han dejado una parte de sus trabajadores en los almacenes logísticos, con el objetivo de garantizar un servicio mínimo a los clientes. Es el caso de **Magic Way Bike**, cuyo Sales Manager, **Juan Carlos Pérez**, nos comentaba que *"desde el principio de esta crisis, incluso antes del estado de alarma, decidimos que todos nuestros empleados trabajasen desde casa, exceptuando a una persona que dejamos como reten en el logístico"*. Algo similar nos explicaba **Oscar Velasco**, de **Comercial Pous**. *"el equipo de Pous sigue trabajando desde casa. De forma reducida se atienden, con servicios mínimo, los envíos desde el almacén logístico de Pous"*, decía.

El impacto

En el caso de los fabricantes, **Javier López**, de **Merida SWE**, nos contaba que *"la caída de pedidos ha sido extrema"*, pero entienden *"que deben estar ahí para mantener el contacto con sus socios de trabajo"*. Ulrich Müller, de **Riese & Müller**, decía que han *"notado un impacto a nivel de ventas sobre todo en los países en los que el cierre de las tiendas ha sido total"*.

Perspectivas post crisis

En segundo lugar, preguntamos a las empresas del sector del bike cómo veían la situación del sector una vez superada esta crisis. Es difícil sacar una única conclusión de todas las respuestas, pero algo que muchos mencionan es un cambio de hábitos de consumo. Es el caso, por ejemplo, de **Omar Tayara**, de **Taymory**, que creía que habrá un cambio en los hábitos de consumo deportivo y el regreso será progresivo, ya que existirán algunas restricciones para competencias y eventos; y los equipos adoptarán nuevas formas de relacionarse

en entrenamientos y actividades. Tayara añadía que *"la venta web será significativa y crecerá la logística de envíos como medio seguro"*.

Más centrado en la industria del bike, **Javier Aybar**, del distribuidor **Macario**, nos decía que *"el sector bike se recupere progresivamente y de forma rápida, la bici es una verdadera válvula de escape para muchos usuarios, también entendemos que la gente después de tanto tiempo de confinamiento estará con ganas de salir y disfrutar al aire libre"*.

Sergi Belmonte, de **Akrovalis**, importadora de accesorios y componentes de ciclismo, se mostraba optimista respecto al futuro del sector, apoyándose en el repunte de ventas de bicis y recambios que se ha dado en el mercado asiático, como Japón, China o Corea, del cual provienen algunos de sus productos como los neumáticos Tannus. *"Tenemos suerte porque el sector de la bici ha demostrado que es anticíclico o bien que sale reforzado de las crisis"*, aseguraba Belmonte. Desde **Mavic Iberia**, **Xavi Simó** extraía la conclusión que *"debemos prepararnos para tener una mayor adaptabilidad y ser más reactivos con los retos y las nuevas necesidades que aparecerán a corto plazo"*. En un contexto más global, **Diana Vitoria**, de **Vitoria Bikes**, subrayaba la importancia de reindustrializar Europa y España e invertir en producción propia y en I+D para ser competitivos. *"Se crearían nuevos empleos, con un impacto económico y medioambiental positivo, y reduciríamos la dependencia frente a terceros"*, comentaba.

Cambio de hábitos

Por otro lado, también preguntamos a las empresas del bike sobre el posible cambio de hábitos de compra que se puede producir cuando finalice el confinamiento. En ese sentido, **Rodrigo Mérida**, de **Siker Sports**, apuntaba que *"el cambio de hábitos ya ha sucedido, estamos viendo un pico en las compras online y seguramente esto continuará en los siguientes meses por las dudas a visitar a las tiendas"*.

En esta misma línea, **Ramon Peris**, del distribuidor **Mundo Talio**, cree que el comercio offline tendrá sus oportunidades, *"cómo por ejemplo el servicio a domicilio de recogida y entrega"*. En su opinión, las tiendas físicas deberán adaptarse para atraer a los consumidores con actividades, charlas o formaciones. Por su parte, **Francesc de Bolos**, de **Tactic Sports**, cree que para tener nuevas oportunidades, las empresas deberán *"poner cara a las marcas o vivir experiencias junto al cliente hace que el consumidor te vea como a un igual"*.

Sobre si la crisis del Covid-19 puede ser un detonante para impulsar la bicicleta en ámbitos

urbanos, muchos de los entrevistados se han mostrado optimistas, y creen que puede haber un auge de usuarios que utilicen la bicicleta para realizar desplazamientos diarios. Es el caso de **Josep Corominas**, CEO de **Vic Sports Afers**, que explica la importancia del transporte ecológico y sostenible en momentos como estos, y comenta que *"en un futuro no muy lejano podemos tener un problema grande medioambiental si no cambiamos el ritmo más sostenible, y el uso urbano de la bicicleta se va a acrecentar"*.

Sobre este aspecto, **Juan Otero**, de **Bikemotiv**, desea que este cambio en la movilidad llegue y aumenten los usuarios de bicicletas en las ciudades. *"Vivimos en un país en el que tenemos muchísimos días de buen clima pero en el que no termina de cuadrar la bicicleta como medio de transporte"*, explica Otero.

Un aspecto sobre el que también preguntamos a las empresas del sector bike fue si ofrecerían alguna ayuda especial a sus clientes para superar esta situación. **Ángel Cuenca**, de **Cycling Sports Group**, que distribuye Cannondale junto a otras marcas, nos respondió que *"hemos extendido los vencimientos de nuestros envíos para nuestros clientes"*, y que, desde finales de abril, ofrecen a todos sus clientes, cuyas tiendas están cerradas, la posibilidad de *"servir directamente al consumidor final sin que ello suponga ninguna penalización en los márgenes comerciales para ellos"*. Sobre este aspecto, **Pierre Sarniguet**, responsable de **Zéfal**, fabricante de accesorios de ciclismo, afirmaba que intentan ayudar a sus clientes, *"siempre y cuando sea posible y en función de los casos que se nos presenten"*, y que tienen, como todos, sus dificultades y problemáticas.

Sobre esta misma cuestión, **Manu Lafora**, CEO de **Polar**, nos comentaba que desde su compañía han abastecido a los negocios sin problemas, y que, han ofrecido contenido en redes sociales para que *"los clientes puedan mantenerse en contacto con su comunidad y se ha estado gestionando las reparaciones y garantías"* sin problema.

Es difícil sacar una única conclusión de todas las respuestas, pero algo que muchos mencionan es un cambio de hábitos de consumo

Las asociaciones creen que es una oportunidad para impulsar la bicicleta

Durante buena parte del confinamiento debido a la pandemia del Covid-19, numerosas asociaciones en defensa de la bicicleta y del sector han reclamado iniciativas en favor del uso de la bicicleta, cómo un impulso de este medio de transporte por parte de las administraciones cómo una alternativa a los vehículos de motor, o que se dejaran abrir los puntos de reparación de bicicletas cómo un servicio de necesidad básica, cómo es el hecho de movernos en bicicleta.

Una de estas asociaciones es Red de Ciudades por la Bicicleta, que aglutina 126 municipios y administraciones supramunicipales de toda España, y que presentó un plan de choque para afrontar una movilidad segura post COVID19, en el que pone en el centro la bicicleta, como medio de transporte que garantiza los desplazamientos individuales y que permite mantener las distancias de seguridad establecidas.

Una petición que también realizó la Red de Ciudades por la Bicicleta fue el impulso y creación, de forma urgente, de carriles bici provisionales de bajo coste, para ampliar las redes ciclistas urbanas y de conexión entre municipios. El objetivo: crear espacios seguros de circulación y facilitar el distanciamiento físico, sin afectar al espacio

peatonal. Para ello, pidieron ayudas específicas por parte de las administraciones supramunicipales.

Otra asociación que se ha mostrado muy activa en el fomento de la bicicleta como medio de transporte durante y después del confinamiento ha sido la Coordinadora Con Bici. Pudimos entrevistar a una de sus miembros, Gemma Simon, que nos contaba cómo, en nuestro país, "el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual no está muy generalizado, y cuando se piensa en bicicleta se piensa en ciclismo". Con Bici reclamó a las instituciones que "promuevan la bicicleta cómo una alternativa sostenible, sobre todo en los desplazamientos cortos, que son la mayoría en ciudad, que se puedan hacer en bicicleta", según Simon.

Por su parte, La Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta, CONEBI, y la Federación Europea de Ciclismo, ECF, que representan a los usuarios de bicicletas en todos los Estados miembros de la UE, hicieron un llamamiento para permitir que los talleres de bicicletas de los países que forman la Unión Europea pudieran seguir funcionando.

La Asociación Mundial de la Industria de la Bicicleta,

WBIA, que representa a las industrias de bicicletas, bicicletas eléctricas, piezas y accesorios de todo el mundo, reclamó permitir que los servicios de reparación de bicicletas pudiesen continuar funcionando durante la crisis de COVID-19.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) publicó una guía técnica en la que aseguraba que "siempre que sea posible, se debe considerar utilizar la bicicleta o ir andando". Algunas ciudades del mundo empezaron a adaptar sus vías a peatones y ciclistas, y los carriles bici temporales están en auge. Por ejemplo, en Berlín, muchas calles tienen amplios carriles bicis nuevos que han sido creados a partir del espacio para vehículos motorizados, Bogotá ha convertido 100 kilómetros de calles en carriles bici de emergencia utilizando conos temporales, y las autoridades de Budapest han realizado un plan para una red de carriles bici en las principales vías. En esa misma línea, el Gobierno de Francia está tomando medidas para fomentar la práctica del ciclismo como medio de transporte por parte de los franceses con el desarrollo de ciclovías temporales y el lanzamiento de un plan de 20 millones de euros por parte del Ministerio de Transición Ecológica y solidaridad para ocuparse de reparaciones, estacionamientos temporales y capacitación.

Los ciclistas se pasan a las sesiones indoor en el confinamiento, según Polar

Polar, marca pionera y líder en tecnología deportiva aplicada al deporte desde hace más de 40 años, presenta datos reveladores acerca del cambio de hábitos de los españoles respecto a la actividades deportivas y el sueño.

Solo en los últimos cinco años, Polar ha sido citada en más de 8.100 estudios científicos. Su tecnología aplicada al análisis y metodología del sueño, la recuperación y el rendimiento deportivo es mundialmente reconocida y validada en diferentes campos profesionales.

Los datos que Polar muestra a continuación son fruto de un análisis detallado de una muestra representativa de usuarios anónimos durante el periodo de febrero a abril 2020, que proporcionan una visión real de los hábitos de sueño y ejercicio.

Tras declararse el estado de alarma y hasta el 30 de abril - dos días antes de

que los deportistas pudieran reanudar sus entrenamientos outdoor - los españoles han adaptado sus rutinas de entrenamiento a las actuales circunstancias.

Los ciclistas quizás hayan sido los que mejor han podido compensar la práctica de su deporte en el exterior -ya sea en bicicleta de montaña, de carretera, urbanas, eléctrica- con las sesiones indoor. La adquisición de material deportivo para ciclismo, como rodillos o bicicletas estáticas y las suscripciones a aplicaciones virtuales, se han disparado estos últimos meses y con todo ello, las actividades de indoor cycling, se han incrementado en un 62%.

En líneas generales, las sesiones de ciclismo (indoor y outdoor) también han crecido un 8.6%. En cambio si analizamos únicamente el ciclismo de carretera y mountain bike, vemos un 70.4% menos de actividad.



La industria del bike se solidariza con el personal de los centros sanitarios

Con la crisis del Covid-19, muchas empresas del sector del bike han llevado a cabo acciones solidarias, cómo convertir su producción para fabricar material sanitario o mascarillas, regalar algunos de sus productos al personal médico, o destinar los ingresos por algunos artículos a iniciativas sociales.

Compañías como Lurbel, que fabrica prendas de ciclismo, Odlo, de ropa interior deportiva, Scicon Sports, que produce bolsas y gafas, Santini, conocida por sus conjuntos, Tactic, Inverse,

Gobik o Luck, especialistas en ropa de ciclismo personalizable, adaptaron su producción para fabricar guantes, batas o máscarillas.

Otras empresas han decidido colaborar con hospitales y organizaciones benéficas. Es el caso de Orbea, que subastó una de sus bicis destinadas a la Cape Epic y donó los ingresos a UNICEF. El fabricante de ropa de ciclismo Alé quiso contribuir a la causa, y puso en marcha una iniciativa que consistía en diseñar un maillot especial del Movistar Team, que utilizarán en la primera

carrera del calendario, y que luego se subastará con las firmas de los corredores para destinar los beneficios a la Protección Civil italiana y la Cruz Roja. Gobik diseñó el maillot HéroeXGobik, y destinó los ingresos a Cruz Roja. La marca Sockla lanzó los calcetines #NosQuedamosEnCasa, cuyos ingresos se donaron al Hospital La Paz de Madrid.

Finalmente, Nutrisport entregó 12.000 bebidas al personal sanitario de los hospitales que luchaban contra el virus, y Raw Superdrink entregó 18.000 botellas a los centros sanitarios.



El sector ciclista pierde 320 millones de euros desde que comenzó el estado de alarma

El rebote en las ventas en los primeros 14 días de apertura del comercio especialista genera una gran esperanza en el sector ciclista, pero no pueden esconder las pérdidas ya acumuladas.

Los comercios del sector bike ya han dejado de facturar en estos dos meses de cierre unos 320 millones de euros. Esta pérdida del sell-out ya representaba, a 12 de mayo, el 17% sobre el total de la facturación del año 2019.

Los primeros días de la vuelta a la normalidad se están llevando a cabo de forma escalonada y a fecha de hoy los comercios de más de 400 m2 todavía no han podido abrir, así que esta cifra podría llegar a los 380 millones de euros si el resto de comercios, las grandes cadenas y Decathlon no pudieran abrir hasta el 12 de junio. Este porcentaje -el 17%- es el incremento o rebote que necesitaría recuperar el sell-out los próximos siete meses y medio para llegar a final de año sin pérdidas. Las ventas tendrían que crecer a un ritmo mensual medio del 2,29% para lograr la misma cifra de ventas que el año anterior.

Si en los dos primeros meses de este esperanzador rebote con el que acaban de empezar las ventas superaran el 10% de incremento, y se lograsen porcentajes mensuales superiores al 5 % hasta final de año, el sector del bike podría

perfectamente situarse a finales de este nefasto 2020 en cifras positivas.

Las tiendas de ciclismo y talleres han acusado más la crisis, en estos dos últimos meses, que los comercios multideporte, de marzo a mayo suelen ser buenas fechas de ventas para las tiendas de bike.

SportPanel ha estimado que los comercios multideporte han dejado de facturar casi 1.200 millones de euros estos dos meses en los que las tiendas han estado cerradas, una pérdida del sell-out que ya representaba, a 12 de mayo, el 16% sobre el total de la facturación del año 2019. Esta cifra podría alcanzar los 1.500 millones de euros si los comercios de más de 400 m2, las grandes cadenas, ECI o Decathlon no pudieran abrir hasta mediados del mes de junio. Este porcentaje, el 16%, es el incremento o rebote que necesitará recuperar el sell-out los próximos siete meses y medio para cerrar el año con resultados similares a los del año anterior.

A estas alturas, y a diferencia del ciclismo,

las tiendas multideporte lo tienen mucho más complicado para que se produzca un importante rebote y llegar a cifras positivas a finales de 2020. Para lograrlo, el sell-out del mercado deportivo tendría que crecer a un ritmo medio mensual del 2,13%. En los primeros días con las tiendas abiertas, las ventas están experimentando un moderado crecimiento con respecto al año anterior gracias, sobre todo, al buen comportamiento de categorías como el running y el outdoor.

Proyección realizada por SportPanel, única empresa nacional especializada (desde hace 32 años) en la realización de estudios de mercado del sector deportivo español y que pone a disposición de las empresas una información rigurosa tanto cuantitativa como cualitativa sobre la evolución de los productos en el mercado deportivo.

Nota: Durante el confinamiento están apareciendo muchos estudios, estimaciones y encuestas del sector deportivo que no disponen de ningún rigor estadístico.

Pérdida de ventas del comercio deportivo



Pérdida de ventas del comercio bike



Giant, uno de los fabricantes líderes en el sector, se prepara para un año difícil

Los ingresos récord del pasado 2019 deberían ayudar a impulsar al mayor fabricante mundial de bicicletas a minimizar el impacto del virus en sus operaciones globales.

A medida que los temores sobre COVID 19 se han extendido por los mercados de todo el mundo, el Grupo Giant se prepara para un año difícil. Sin embargo, los ingresos récord del pasado 2019 deberían ayudar a impulsar al mayor fabricante mundial de bicicletas a minimizar el impacto del virus en sus operaciones globales.

En un comunicado de prensa del pasado mes de marzo, el fabricante con sede en Taiwán informó de un aumento del 5,3% en los ingresos generales en 2019 hasta alcanzar los 2,1 billones de dólares, record histórico para la compañía.

El motor de ingresos clave el año pasado fue el crecimiento en las ventas de bicicletas eléctricas en Europa y una recuperación de dos dígitos en el mercado interno chino, según el comunicado. "Europa superó al resto de los mercados con un crecimiento de dos dígitos en comparación con 2018", agregó la compañía que, aunque no reveló cantidades ni precio medio de venta si dijo que las ventas de bicicletas eléctricas en Europa crecieron un 40% en 2019.

Las ganancias por acción para 2019 fueron de 30 centavos y los accionistas podrían recibir un dividendo de 15 centavos por acción si, como es más que probable, el Consejo de Administración

de la compañía lo aprueba el próximo 19 de junio.

La compañía advirtió que pronosticar para 2020 sería difícil. "El virus COVID-19 ha causado una interrupción significativa en el impulso de crecimiento de la economía global. Asia, Europa y América del Norte se enfrentan a una mayor propagación de la enfermedad. Las incertidumbres que rodean la economía global, plantea muchos desafíos por lo que Giant continuará monitorizando el desarrollo de la situación y al mismo tiempo adaptando medidas proactivas que minimicen su impacto en la operación global de Giant", advirtió la compañía.

Por otro lado, Giant Ibérica, ha anunciado esta misma semana a través de su director general, Jose Casla, una caída en las ventas en el mercado doméstico (España/Portugal/Andorra) del 45% en el primer cuatrimestre del 2020.

"Han sido meses muy duros de confinamiento. Todo se paró de forma inesperada en el momento más importante de ventas para nosotros desde el punto de vista estacional. De todas formas, somos optimistas a corto plazo ya que en los últimos días hemos recibido sorprendentes pedidos por parte de nuestros clientes, la mayoría de los cuales ya han abierto sus tiendas la pasada semana.

A medio plazo las expectativas dependerán del ritmo de reactivación de la economía en general, aunque manejamos información que nos hace ser optimistas sobre el papel que va a jugar el mundo de la bicicleta dentro del entorno de <nueva normalidad>. Sería una pena no aprovechar los grandes progresos conseguidos en tan poco tiempo y es por ello que aprovecho para reclamar liderazgo a las instituciones públicas que es a las que sin duda les toca liderar ese camino. Que no tengan ninguna duda de que la industria de la bicicleta siempre estará de su lado". Ha comentado Jose Casla.

Así mismo el máximo responsable de Giant Ibérica ha anunciado una donación de un euro por cada bicicleta Giant y LIV vendidas hasta que "la humanidad encuentre una vacuna que de verdad combata este maldito virus".

"Son momentos de solidaridad y de generosidad por lo que ya me he puesto en contacto con el CSIC (Centro Superior de Investigaciones Científicas) para instrumentar una donación que puede suponer miles de euros al no tener límite de importe y a la que me gustaría incorporar a nuestra red de ventas, y porque no a los usuarios finales de nuestras bicicletas" concluyó Casla.





Las Ebikes, el futuro ya está aquí

Las bicicletas eléctricas son el futuro del mercado del ciclismo europeo, y en Tradebike hemos querido ver qué novedades presenta este segmento este año.

En un estudio recientemente publicado en la revista Bike Europe, se calculó que el mercado de las Ebikes se triplicaría en volumen en el próximo lustro. Las Ebikes ya son una realidad, como vemos en muchas calles de ciudades europeas, o en los senderos con las Emtb, o incluso en las carreteras con las Eroad.

Muchos profesionales del sector del bike tienen claro que las bicicletas eléctricas son actualmente la tendencia dominante en el mercado europeo de ciclismo. A eso se le suma que, según las estimaciones de medios especializados, el mercado se triplicará en los próximos cinco años, cómo poco.

El hecho de que la demanda de bicicletas eléctricas siga aumentando rápidamente se ve subrayado por las ventas en los mayores mercados de Europa. En Alemania creció un 37 por ciento en la primera mitad de 2019 hasta alcanzar las 920.000 bicicletas eléctricas; casi el mismo número del total de ventas de 2018. En los Países Bajos las ventas aumentaron cerca del 36 por ciento durante los primeros ocho meses de 2019.

Incluso en estos mercados maduros la popularidad de las bicicletas eléctricas es inquebrantable. Si a esto le sumamos los mercados en los países en Europa donde los consumidores apenas conocen los beneficios que ofrecen las bicicletas eléctricas, las previsiones de futuro son muy esperanzadoras para las E-bikes.

La Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta (CONEBI) se sumó a estas buenas previsiones, y aseguró que, en vista de los 2,5 millones de unidades vendidas el año pasado, el tamaño total del mercado en 2025 será de alrededor

de 7 millones de e-bikes. Otros expertos van más allá y calculan que el mercado de E-bikes crecerá en Europa un 50%, para situarse en 10 millones de bicicletas eléctricas en un lustro.

En España, la demanda de bicicletas eléctricas creció en 2018 entre un 50 y un 60%, sobre todo gracias a las bicicletas eléctricas de montaña. Los profesionales del sector creen que en unos años, las E-bikes pueden suponer el 50% de las ventas del mercado nacional de bicicletas.

Sin embargo, aún queda pendiente realizar un trabajo de concienciación de los beneficios que pueden aportar las E-bikes como medio de transporte habitual, especialmente en las ciudades. Veremos si esta situación excepcional que hemos vivido debido al Covid-19 nos hace replantearnos cómo queremos desplazarnos, y si eso puede favorecer la demanda de bicicletas eléctricas urbanas.

Las principales novedades de este año

Las novedades de este año se basan en las innovaciones en las baterías y su capacidad. Se está empezando a integrar las baterías y otros componentes en las E-bikes. Las tendencias actuales en el desarrollo de las bicis eléctricas van al camino de la integración, ligereza y autonomía. Los motores y baterías son cada vez más pequeños, más ligeros, más silenciosos y se integran mejor al cuadro para parecer visualmente a una bicicleta convencional.

En cuanto a las baterías, destaca la amplia implantación del Litio como material para fabricar estos componentes. Actualmente la tecnología más viable sigue siendo el litio. El 100 % de las baterías de las E-bikes de gama media y alta son de Litio. Entre

las múltiples ventajas destacan la menor densidad de energía por centímetro cúbico, la ausencia de "efecto memoria" y mayor cantidad de ciclos de recarga. En cuanto a la capacidad, hay baterías que se han presentado recientemente que superan los 630 Wh, mejorando los tiempos de carga a situarse en las 4 horas. Shimano ha introducido tres nuevas baterías para bicicletas eléctricas dentro de la gama Shimano Steps, incluyendo versiones internas y externas de mayor capacidad, hasta los 630Wh propicias para rutas aún más largas.

Otro de los aspectos que nos llama la atención es la mejora en las pantallas, los llamados "displays", y los modos de asistencia del pedaleo del motor de nuestra E-bike que podemos seleccionar a través de ello. En muchas E-bikes, ya se puede seleccionar entre 4 y 5 modos, desde una menor asistencia, para terrenos llanos o en bajada, a la posibilidad de utilizar toda la capacidad del motor para subidas empinadas. Otra novedad que queremos destacar es que hay modelos ya están empezando a equipar elementos como el sistema de frenado ABS o la incorporación de luces de freno con interruptores para mejorar la visibilidad.

También se están empezando a incorporar componentes de seguridad como los localizadores, muy útiles a la hora de encontrar la bicicleta en caso de robo o pérdida. Se están adoptando nuevas tecnologías como la conectividad: Bluetooth y GPS. Incluso se está trabajando en la conectividad con los smartphones para configurar las E-bikes y gestionar toda la información sobre la seguridad antirrobo apoyada por la tecnología GPS, exportación de rutas o trackings y llamada de emergencia a la persona deseada en caso de caídas.



El sector opina...

El segmento

de las Bicicletas Eléctricas

Las marcas de bicicletas y accesorios para Ebike nos cuentan la situación del sector después de 2019, y como afrontan el 2020 a nivel de novedades y tendencias

- 1. ¿Cómo ha evolucionado el mercado de las E-bikes en 2019? ¿Crees que seguirá creciendo?**
- 2. ¿Cómo ves la evolución de las ventas en las tres categorías de E-bike, Mountain, road y urban?**
- 3. ¿Crees que las E-bike atraen un nuevo público a la práctica del ciclismo? ¿Podrías describirnos brevemente las diferentes tipologías de los usuarios?**
- 4. ¿Cuáles son las últimas tendencias y novedades tecnológicas en la categoría de E-bike? ¿Nos podría destacar la novedad más importante de tu marca para este 2020?**



**ULRICH
MULLER**

RIESE & MÜLLER

1. La evolución ha sido muy buena y creemos que seguirá creciendo. En Alemania el mercado ha crecido casi un 40% alcanzando casi 1,4 millones de unidades y en España el crecimiento rondará el 50-60% con respecto al año 2018. Las E-bikes son la alternativa más sostenible y saludable como medio de transporte en las ciudades y por ello en España seguirá la tendencia de crecimiento que hay en Europa.

2. En el mercado español las E-Bikes todavía tienen una presencia pequeña en la venta total de bicicletas pero está categoría seguirá creciendo en los próximos años pudiendo llegar a representar un 50% del volumen total. Sobre todo veo un crecimiento muy importante en las E-bikes para uso urbano y de trekking y seguramente se mantendrá el incremento en la categoría de las E-Mountains.

3. Las E-bikes facilitan el poder hacer deporte o desplazarse en ellas sin tener que hacer tanto esfuerzo y recorrer una distancia mayor. También se ha demostrado que las personas que utilizan una E-bike suelen hacer tres veces más kilómetros de los que solían hacer. Sobre todo para el usuario urbano que utiliza la bicicleta para desplazarse en la ciudad o a nivel interurbano la E-bike es una muy buena alternativa por ser un medio de transporte rápido, sostenible y muy saludable. También facilita el volver a practicar ciclismo a personas que por su avanzada edad ya no se atrevían. Por ello tanto el usuario urbano que la utiliza diariamente como el usuario deportivo de fin de semana son las tipologías potenciales para las E-bikes.

4. Las tendencias van hacia una mayor integración tanto de la batería como de los demás componentes como pueden ser el cockpit, la luz y todo el cableado de la E-bike. Riese & Müller apuesta por la seguridad de conducción y por ello fuimos de los primeros fabricantes en ofrecer el sistema de ABS en nuestras E-Bikes. Muchos de nuestros modelos incorporan de serie la luz de freno y potentes luces delanteras con interruptor de luz larga para aumentar la visibilidad. También somos pioneros en el sistema DualBattery Technology de Bosch que ofrece el doble de autonomía. Y finalmente para incrementar la seguridad ante un posible robo ya es posible equipar las E-Bikes con un localizador GPS. Esta opción Riese & Müller de momento solo la ofrece en los países del norte de Europa pero con previsión de ofrecerlo más adelante también en el mercado español.



**JAVIER
GONZÁLEZ**

1. A nadie se le escapa que el mercado de las E-bikes ha experimentado un importantísimo crecimiento durante 2019, de hecho ha sido el segmento que mejor evolución ha tenido dentro del mundo de la bicicleta. Creo además que aún tiene mucho margen de crecimiento y los datos que manejamos en ese sentido son esperanzadores.

2. He de confesar que cuando se empezaron a desarrollar la primeras bicicletas eléctricas creía que el segmento se iba a orientar sobre todo a la movilidad urbana, pero curiosamente el mayor impacto de las E-bikes se ha producido en la categoría de Mountain Bike.

El segmento puramente urbano, tanto en bicis musculares como E-bikes, está todavía menos desarrollado en España respecto a otros países de nuestro entorno por lo cual la evolución, aunque positiva, ha sido porcentualmente menor. Y en cuanto a la categoría Road, no ha tenido una evolución tan espectacular como en montaña, pero esto no deja de ser algo bastante habitual en una categoría en la que todas las innovaciones se implantan de manera más paulatina. Sin embargo, la carretera no va a ser ajena a esta tendencia y no hay ninguna duda de que cada vez veremos más modelos en circulación.

3. Pues creo que es difícil hacer una diferenciación entre tipologías de usuarios porque las E-bikes se están revelando como bicicletas para todos los públicos.

Si bien es cierto que hay determinadas personas que las utilizan como un canal de iniciación al ciclismo (por lo tanto si es cierto que atraen nuevo público), los datos dicen que también hay muchos ciclistas experimentados que se pasan a la bicicleta eléctrica o simultanean ambas actividades.

Además hay que añadir a las personas que han utilizado la bicicleta toda su vida y ahora por salud, edad o simplemente filosofía han decidido aprovechar las ventajas que ofrece la asistencia eléctrica al pedaleo.

4. Pues al ser una categoría tan joven es complicado ser concreto en este punto ya que continuamente se producen novedades y esto genera nuevas tendencias continuamente. Evidentemente los motores y baterías están en continua evolución buscando mayores autonomías, potencias mayores y reducciones en peso y volumen. Los cuadros por tanto evolucionan a la par para maximizar la eficiencia de dichos motores.

Respecto a las marcas de Sportlife Style, MMR está inmersa en un importantísimo proceso de desarrollo que culminará durante el último tercio de este año 2020 con la presentación de una gama completa de E-bikes que abarcará las categorías de mountain bike, urban y road. Pero evidentemente no puedo darte aún muchos detalles más al respecto.

En cuanto a Cube, en 2020 se ha confirmado como un referente en el sector eléctrico y dispone de una gama completísima y que ha tenido una aceptación espectacular. Tal vez podríamos destacar como novedad más importante la Cube Stereo Hybrid 140, una bicicleta doble de carbono espectacular. Con cinemática progresiva y un montaje "premium" que incluye el motor Bosch de cuarta generación Line CX2020 (75 Nm – 250 W) que reduce su tamaño en un 48% y su peso en 1.1 kg. Asociada a este conjunto, otra de las grandes novedades de este 2020: la batería Powertube 625.

CUBE





**SERGI
LABORI**

CARMELA

1. Se ha visto una clara apuesta por las E-bikes en todos los sectores del ciclismo y prácticamente todas las marcas han apostado por modelos de montaña, carretera y urbanos. En el sector de la bicicleta urbana vemos cada vez más marcas ofreciendo bicicletas eléctricas y más oferta de modelos: plegables, semi plegables, compactas y de un rango de precio muy amplio que puede ir de los 500€ para modelos básicos de importación hasta los 5.000€. Sin duda alguna Las E-bikes han llegado para quedarse.

2. La tendencia al alza de las E-Bike es muy clara como hemos vistos estos últimos años en todos los sectores. En montaña y carretera la bicicleta eléctrica ha facilitado la práctica del ciclismo a un amplio sector de usuarios, y veremos un crecimiento sostenido en ambos sectores.

En el caso de la bicicleta urbana nos encontramos ante una nueva solución de movilidad personal urbana que permite cambiar y mejorar nuestras ciudades y aporta valor al usuario contribuyendo a una vida más saludable. El respeto por el medio ambiente, la necesidad de mejorar la movilidad y disminuir la contaminación en las ciudades serán elementos determinantes para consolidar el crecimiento que ya se constata en muchos otros países. El cambio en nuestras ciudades ya es evidente con la presencia creciente de carriles bici que permiten un uso masivo de la bicicleta.

Adicionalmente, en el marco actual de la pandemia del COVID-19 son ya muchas las voces que identifican la bicicleta como uno de los medios de transporte más seguros para ir a trabajar y evitar contagios.

3. Seguro que sí. En nuestra opinión destacan dos sectores entre los nuevos usuarios. Por una parte, tenemos usuarios actuales de bicicleta en el ámbito deportivo o recreacional, a quienes la llegada de la bicicleta eléctrica permite "continuar sudando la camiseta", prolongar su afición o ampliar horizontes.

En el ámbito urbano la bicicleta eléctrica permite justo lo contrario: ¡no sudar la camiseta!, con lo cual la bicicleta se convierte en una alternativa real de movilidad urbana, eliminando uno de los pocos inconvenientes de la bicicleta convencional y aportando una velocidad de cruceo segura e inmejorable.

En el ámbito urbano la bicicleta eléctrica elimina todas las barreras, no importa la edad que tenga el usuario, y de hecho hemos constatado que muchos de nuestros clientes que no se planteaban la bicicleta se muestran francamente satisfechos del valor de uso de nuestra bicicleta como vehículo de uso diario.

4. Vemos tendencias diversas en el sector, apostando algunas marcas por competir en precio y otras centradas en mantener un producto de calidad y con alto valor añadido. Por nuestra parte hemos mejorado autonomía con una mejor repuesta del tándem motor-batería y hemos incorporado muchos más accesorios.

Estamos trabajando también para poder ofrecer un nuevo color ... "pero no se lo digáis a nadie, ¡será una sorpresa!"



**PIERRE
SARNIGUET**

ZÉFAL

1. El mercado de las E-Bikes ha continuado de consolidarse en 2019. Los últimos acontecimientos seguramente aceleren aún más estas tendencias, especialmente en entorno urbano.

2. La categoría urban quizá sea la que más margen de progresión tenga, sobre todo si tomamos cuenta la crisis actual. El factor ecológico también influye cada vez más. Las E-Mountain Bike pueden atraer a otro tipo de consumidor y los fabricantes lo han entendido : una E-Mountain Bike distila cada vez más sensaciones similares a lo que se podría sentir en una moto de cross o enduro. Siendo a la vez más ecológica.

El mercado road quizá sea el que más tiempo tome en revolucionarse (a pesar de mejoras técnicas impresionantes) puesto que sus usuarios suelen ser (todavía) muy fieles al uso del 100% muscular.

3. Está claro que las E-bike llaman la atención de personas que nunca hubieran montado en bicicleta antes. En entorno urbano, habrá cada vez más usuarios que no son nada familiares con el ciclismo. Fabricantes, tiendas y todos los profesionales del sector tendrán un papel importante a la hora de guiarles.

En categorías más orientadas al deporte puro y a la competición también habrá que informar correctamente. Sigue habiendo mucha falta de conocimiento y confusión sobre el uso y beneficios reales de las E-bikes. Hay que mejorar la convivencia en el entorno deportivo también. Un ciclista de XC tradicional no reflexiona igual que un ciclista de E-XC. ¡Pero es buena noticia, significa que podemos ser útiles!

Para finalizar, hay nuevas categorías híbridas donde queda todo por construir : E-Gravel. Las ultimas E-Gravel son realmente buenas y la tendencia a crecer está más que confirmada. Queda mucho camino por recorrer y múltiples son las vías de especialización.

4. Zéfal no fabrica bicicletas pero debemos estar muy atentos a las tendencias. Por cuestiones técnicas evidentes pero también porque amamos este deporte. La bicicleta representa cada vez más una inversión importante. Queremos acompañar al ciclista a diario una vez haya comprado su E-bike. Ya sea necesitando un retrovisor, una protección, una bolsa o una solución de hidratación. El accesorio es la clave para mantener el contacto con el cliente y fidelizarlo. Debemos aportar soluciones periféricas que faciliten uso de la bicicleta a diario.



**MURIEL
BOUHET**



1. Está claro que las bicis eléctricas han llegado para quedarse. En su momento de madurez en muchos países, la demanda se ha disparado, y en España sigue en auge. Estamos en un periodo de fuerte evolución en el uso de la bici eléctrica. Todavía queda mucho recorrido por mejorar e innovar en todos los aspectos: integración, ergonomía, asistencia, peso, conectividad, seguridad, autonomía... El futuro se anuncia apasionante. No cabe duda, las bicis eléctricas formarán parte de nuestro modo de vida.

2. La mejor progresión es sin duda la categoría eBike comiendo poco a poco el terreno a la bicis pulmonares, tanto de montaña como de carretera. Esta explosión de la práctica de las bicis eléctricas es debido a la motorización de todos los segmentos : MTB, carretera, Gravel, urbano...

3. Es cierto que la bici eléctrica ha captado un público nuevo como jubilados, ciudadanos para desplazarse, usuarios ocasionales o deportistas viniendo de otros horizontes por ejemplo pilotos de moto. Sin embargo, estamos ante un mercado cambiante y observamos una redefinición constante del perfil del usuario. La gran preocupación de los usuarios en estos momentos es el aumento de la capacidad de las baterías, para recorrer más kilómetros, y la estética e integración del conjunto. También, se está creando nuevas demandas especialmente en los modos de asistencia (modo automático), el empuje del motor, las sensaciones de "bicicleta" y la obsesión por el peso.

4. Las tendencias actuales en el desarrollo de las bicis eléctricas van al camino de la integración, ligereza y autonomía. Los motores y baterías son cada vez más pequeños, más ligeros, más silenciosos y se integran mejor al cuadro para parecer visualmente a una bicicleta convencional.

Nuestro modelo eZesty de Lapierre, lanzado en 2019 es el resultado de este deseo de responder a este anhelo y ofrecer algo diferente. Una ebike más ligera con una asistencia menos contundente para mantener la esencia viva y las sensaciones de las bicis musculares, denominada bici híbrida.

Pero, al día de hoy, hay ebike para todos los gustos: unos buscan más potencia eléctrica o otros más autonomía. Y Haibike, para responder a todas las exigencias de sus usuarios, adapta su gama ofreciendo dos categorías: la Flyon, la ebike más potente del mercado con un par motor de 120Nm, y nuestra nueva generación de Xduro/Sduro equipada de la motorización Bosch Gen4, que da la posibilidad de añadir una batería externa de 500Wh, para ofrecer una capacidad total de 1125Wh.

También se están adoptando nuevas tecnologías como la conectividad : Bluetooth y GPS. En todas las Haibike se puede instalar o encontrar el sistema digital eConnect desarrollado por Haibike. Mediante la aplicación eConnect desde el smartphone, se puede configurar tu bici y gestionar toda la información sobre la seguridad antirrobo apoyada por la tecnología GPS , exportación de rutas o trackings y llamada de emergencia a la persona deseada en caso de caídas.



**DIDAC
SABATÉ**



1. El mercado de las ebikes es uno de los que muestra un mayor crecimiento en los últimos años y con mayor recorrido en nuestro sector. El mercado

2. Está claro que, las ventas en las diferentes categorías crecerán. Personalmente, consideramos que, las dos familias que mostrarán un mayor crecimiento en los próximos años serán el MTB y el urban.

3. Efectivamente, el ebike atrae a un nuevo público. La bici eléctrica ha aportado un aire fresco a nuestro sector. Lo más positivo de las ebikes es que, abarca una gran tipología de usuarios y hace del ciclismo una herramienta más accesible para todos ellos.

Desde los que se inician, hasta los más veteranos, pasando por los que combinan ambas modalidades (muscular y eléctrica) sin olvidar a los que cada vez más utilizan la bici para desplazarse por la ciudad.

4. Todavía es un secreto, pero si que podemos avanzar que habrá importantes novedades en las diferentes categorías; MTB, road y urban.

Haibike, una marca pionera en las bicicletas eléctricas de montaña

En Tradebike repasamos la historia de este fabricante alemán de eBikes desde su creación en 1995 hasta 2019, cuando presentaron su última tecnología, Flyon.



Haibike se fundó en 1995 en la pequeña ciudad alemana de Schweinfurt. Al principio se ofrecían las bicis deportivas bajo el nombre de la marca matriz Winora, pero muy pronto cambian su nombre a Haibike. En los años siguientes se desarrolla la marca de forma continua en cuanto a tecnología y contenido.

El origen de todas las eMTBs, la Haibike eQ XDURO, se presenta en Eurobike. De inmediato el impacto es grande: nunca antes un fabricante había mostrado una verdadera eMTB. La gama inicial consta de cuatro modelos (Fully, Hardtail, Cross & Trekking). La demanda excede la producción: Las XDUROs se agotan de forma rápida. Es el momento de un cambio en la historia de Haibike.

El diseño y la tecnología se siguen desarrollando. La gama crece en once modelos, seguido de variantes adicionales. En Eurobike 2011 se presenta la XDURO Rac, una bicicleta eléctrica de carretera de 45km/h. La aprobación desde el mundo profesional y las pruebas de conducción positivas llevan a Haibike al desarrollo de una serie de bicicletas eléctricas de carretera para la temporada 2014: este es el comienzo de la nueva categoría de Fast-Road. La gama crece a 17 modelos.

Entre ellos la primera AllMountain bicicleta eléctrica. Con sus 150mm de recorrido, es la tendencia futura para carreras largas con bicicletas eléctricas. Por primera vez, Haibike presenta una bicicleta eléctrica de 45km/h, la XDURO Trekking S.

En Eurobike del 2014 Haibike presenta la primera Carbon-eFully con motor central a nivel mundial. En ese año, la XDURO se convierte en la eBike del año en Estados Unidos. En 2015, se presenta la nueva XDURO Dwnhll PRO, la primer eDownhill. En 2016, Haibike introduce eConnect, una herramienta que incluye una función antirrobo basado en GPS, posicionamiento de la bici, registro y exportación de ruta. En 2017, Haibike crea el Modular Rail System, con el que poder integrar en el cuadro la batería. En 2019, lanzan la tecnología Flyon, el primer sistema completo ePerformance de Haibike.

Haibike XDURO NDURO

La Haibike XDURO NDURO está diseñada para llevarte a la cima de tus trails favoritos más rápido que nunca y poder bajar una y otra vez. Mientras que otros motores luchan por alcanzar los 15km/h en subidas empinadas, el motor HPR 120S con un par de hasta 120Nm en el nuevo modo XTREME te

mantiene constantemente a 25km/h. Gracias a la amortiguación de 180 mm, a la geometría enfocada al Enduro y a los nuevos cuadros de carbono robustos diseñados con un flip-chip, ahora puedes cambiar el ángulo de giro y la altura del pedalier de tu bicicleta para encontrar la configuración más cómoda sin importar tu estilo de conducción o nivel de habilidad.

El modelo más sofisticado de la serie Nduro, la XDURO NDURO 10.0, representa una nueva generación de ePerformance que te llevará de forma más rápida y eficiente a la línea de meta.

Gracias al nuevo FLYON Haibike ePerformance System, con un par motor de 120 Nm, una batería integrada de 630 Wh y un innovador concepto de funcionamiento, con más conectividad y un diseño inteligente, se te abrirán las puertas a un mundo de oportunidades radicalmente nuevas. La XDURO Nduro 10.0 está equipada con componentes de suspensión FOX de 180 mm de recorrido, un cambio de 8 marchas Sram EX1 y frenos de disco Magura MT7 de acción rápida, para que pueda dominar incluso el terreno más difícil con total facilidad. El anochecer no podrá detenerte gracias a las luz delantera Skybeamer 5000 y las luces traseras totalmente integradas Twin Tail Lights.



DESCUBRE LA
GAMA ALLMTN

[haibike.com](https://www.haibike.com)
HaibikeEspaña
HaibikeES

**WE
ARE**
ePERFORMANCE

**LET'S GO
HAIBIKING!**

HAIBIKE

¡Una bici eléctrica polivalente para todos los terrenos: la XDURO AllMtn 3.5! Con un recorrido de 160mm de doble suspensión y un potente motor Bosch Performance CX aportan un rendimiento excepcional, cualquier que sea la exigencia del terreno. La opción Range Extender ofrece la capacidad de añadir una batería de 500Wh y llevar un total de 1125Wh para disfrutar aún más de tu bici eléctrica.

Guía de los principales motores de Ebike

En Tradebike, con la colaboración de Alejandro Bastos, de Biobike, hemos recopilado las principales marcas de motores de bicicletas eléctricas y sus características.



Uno de los componentes con más importancia en una bicicleta eléctrica es el motor, gracias al cual el usuario dispone de asistencia electrónica mientras pedalea. Sin embargo, existen diversos tipos de motores de eBikes, y en Tradebike, con la ayuda de Alejandro Bastos, de la tienda especializada en bicicletas eléctricas Biobike, hemos querido resumir cuales son las características de cada uno de ellos.

Las configuraciones más típicas son aquellas en las que el motor está integrado en la rueda delantera o trasera (tracción directa), o integrado en el chasis, cerca del eje de pedalier. Estos últimos, los motores centrales, son más eficientes porque suelen estar mejor diseñados, aprovechan mejor la relación de marchas mecánicas, giran a menos revoluciones y se calientan menos, consiguiendo así mucha más autonomía con baterías de igual capacidad. No es extraño encontrarnos sistemas Bosch con baterías de 500 Wh que pueden llegar a los 150 kilómetros con una sola carga en condiciones favorables.

La elección correcta del motor debe estar condicionada al uso que le vas a dar a tu bici eléctrica. Como nos cuenta Bastos, actualmente estamos disfrutando de una carrera frenética de los fabricantes para conseguir sacarle a sus motores el mayor torque posible, ya que la potencia siempre estará limitada por ley. Pero también es honesto decir que la diferencia de par entre motores solo se va a notar en potencia máxima y altas revoluciones, y éste es un régimen de asistencia que se utilizará en contadísimas ocasiones. Además, como es lógico, cuanto más fuerza extraigas del motor, más consumirá la batería. Por ello, un motor eficiente no podrá ofrecerte una gran aceleración. Y un motor que sea capaz de sacarte en pocos segundos de un semáforo en verde no podrá ofrecerte una gran autonomía.

El mercado de los motores de Ebike está formado

por diversas marcas, aunque en gama media es el fabricante chino Bafang quien ha alcanzado la mayor cuota de mercado. Si nos ceñimos a los motores de alta gama, hasta hace 6 años eran Panasonic y en menor medida, Yamaha, los que llevaban la batuta. Tras el lanzamiento de sus motores centrales a 36V y en tan solo dos años, el gigante Bosch fue capaz de ganarse casi todo el mercado europeo. Poco después, Yamaha tuvo que reinventarse a marchas forzadas, lo cual es una buena noticia. Esta es la lista de los fabricantes de motores de Ebike de alta gama que podemos encontrar Bosch, Yamaha, Brose, Flyon-TQ, Fazua, Impulse, BH-1E, Shimano Steps, GoCycle, Polini, Hub, Bo, Bewo o Bafang.

Por lo que respecta a cuales son los más utilizados y los más eficientes de todos ellos, Bastos nos aclara que, de nuevo, depende del uso que le vayamos a dar a nuestra Ebike, o del sentido que se le de a la palabra "eficiente". Según él, el motor Shimano Steps es ligero, los motores Bosch Performance CX y el Yamaha son extremadamente reactivos, el motor Brose es silencioso y el motor TQ FLYON no tiene rival en las salidas. Si asemejamos "eficiencia" a bajo consumo, los motores con el torque más bajo serán los más eficientes.

Sobre los motores de una de estas marcas, Bosch, hemos podido preguntar a dos fabricantes que los montan en sus Ebikes: Riese & Müller y Moustache.

El fabricante alemán de bicicletas eléctricas Riese & Müller utiliza desde 2010 los motores Bosch, cuando se presentó el primer sistema de accionamiento eléctrico.

Ulrich Müller, director de ventas de esta marca en la península ibérica, nos cuenta que su experiencia con Bosch "ha sido muy positiva y para Riese & Müller fue muy importante desde el principio disponer de un suministrador de motores reconocido a nivel mundial

como es Bosch eBike Systems. Actualmente es el fabricante de motores eléctricos para E-Bikes con mayor cuota de mercado a nivel mundial utilizado por más de 70 marcas de bicicletas".

El modelo de motor con el que más trabajan es el Performance Line CX, el motor eléctrico más potente y dinámico de Bosch. Sus principales ventajas, según él, son la robustez del motor, en la nueva generación (Gen4) una reducción de tamaño y peso considerable, una menor resistencia a la pedaleada en modo Off o por encima de los 25 km/h, lo que es "ideal para diferentes modelos de E-Bikes e E-Cargo Bikes y finalmente su diseño deportivo y de líneas dinámicas".

En Moustache también utilizan motores Bosch desde 2011. "La compañía recién estaba comenzando e inicialmente Bosch rechazó nuestra solicitud de comprar una pequeña cantidad de sistemas. Después de presentarles nuestro primer modelo, el icónico Lundi 26, cambiaron su decisión y felizmente comenzamos a colaborar con Bosch. Fue el comienzo de una colaboración exitosa", explica Juan Carlos Pérez, sales manager de Magi Way Bike, distribuidor de Moustache en la península ibérica.

En Bosch hay una brecha entre la primera generación de motores y la última. Los sistemas actuales son más potentes, más ligeros, más naturales y con una autonomía más larga en comparación con las primeras generaciones. Pérez añade que "esas mejoras se han implementado muy rápidamente a lo largo de los años".

Sobre cual es el motor con el que más trabajan, cree que va en función del viaje. En la ciudad, por ejemplo, será mejor utilizar un motor Active Line Plus que sea liviano y muy natural, y en una Emtb, el torque del Performance CX y su asistencia progresiva será un gran aliado para desafiar las colinas más empinadas.

Pero para saber cuál es el rendimiento real de cada motor y ser capaces de conocer su gasto de energía, debemos testarlos en un banco de pruebas. Hace muchos años que se puede ver el rendimiento y el consumo real de las baterías bajo cualquier condición, pero faltaba cotejar este consumo con la potencia y el torque que suministra el motor. Desde hace unos meses, según Alejandro Bastos, Biobike está colaborando con otros especialistas del sector para conocer el comportamiento y el rendimiento de los motores en condiciones reales, algo que no se había hecho hasta ahora. Los resultados se publicarán en breve, aunque nos anticipa que son sorprendentes.

Con la colaboración de Alejandro Bastos, de Biobike, tienda especializada en bicicletas eléctricas

WHISTLE

WHERE THE FUN STARTS



DISTRIBUYE:
POUS

Lo que tienes que saber sobre baterías de bicicletas eléctricas

Como en todo vehículo eléctrico, en las E-bikes la batería también es una de las claves de sus prestaciones, potencia y autonomía.

La diferencia entre la batería de un coche de combustión y de la una E-bike es que estas están diseñadas para alimentar el motor eléctrico y soportar ciclos profundos de carga y descarga, le requerimos una energía constantemente. A la batería de un coche solo le pides energía durante un breve instante para accionar el motor de arranque después; el alternador se encarga de proporcionar energía al sistema.

Cómo en todo vehículo eléctrico, en las E-bikes la batería también es una de las claves de sus prestaciones, potencia y autonomía. También es una de las partes más pesadas del vehículo junto con el motor. Por ello no se ha dejado de estudiar y evolucionar, cambiando de materiales, buscando siempre mayor ligereza y prestaciones. Además, en según qué modelos, especialmente los de gama económica y media, la batería puede representar una parte importante del coste de la e-bike.

Estos últimos años los principales fabricantes se han enfocado en el diseño y la capacidad de las baterías: integración al cuadro y más celdas para más autonomía.

Magnitudes

La capacidad de energía que una batería puede almacenar está expresada en Watios a la hora (Wh), que es la resultante de multiplicar el Voltaje del sistema (V) por los Amperios a la hora que es capaz de proporcionar (Ah). Existen baterías que van desde 300 Wh hasta los 750 Wh. Entre los

fabricantes, las más extendidas rondan los 400 Wh.

Materiales y su evolución

Las primeras bicis eléctricas se propulsaban con pesadas baterías de plomo en dos variantes muy parecidas llamadas AGM-Plomo y Gel-Plomo. Todavía podemos ver estas baterías de AGM en muchas bicis eléctricas chinas, en vehículos para personas con movilidad reducida y en patinetes eléctricos asequibles.

Un salto de calidad y ligereza lo proporcionó la siguiente generación de baterías: las de Níquel Cadmio (NiCd) y Níquel Metal Hidruro (NiMH). Actualmente están tan en desuso que es muy difícil -por no decir imposible- encontrar celdas para reemplazar a las degradadas. Si tu vecino te vende su bici antigua con este tipo de batería, piensa que puede que nunca rentabilices la inversión. Sustituir esta batería por una de Litio puede duplicar o triplicar el precio que pague por la bici.

El Litio

Actualmente la tecnología más viable sigue siendo el litio, actualmente el 100 % de las baterías de las e-bikes de gama media y alta son de Litio. Entre las múltiples ventajas destacan la menor densidad de energía por centímetro cúbico, la ausencia de "efecto memoria" y mayor cantidad de ciclos de recarga. En otras palabras: son baterías que pesan 4 veces menos que las de plomo, siempre puedes ponerlas a cargar en todo momento sin esperar a que se descarguen (no tienen efecto memoria), y

duran muchos, muchos años más.

Podemos encontrarnos con tres tipos de compuestos de litio: ION Litio, Litio Polímero (LiPo) y Litio Fosfato de Hierro (LiFePO4). Estas últimas tienen la ventaja de poseer más ciclos de recarga, pero son muy pesadas. El Litio Polímero es muy versátil y barato, pero estos momentos, la industria apuesta claramente por celdas de ION Litio en un único formato: el 18650. Este número hace referencia a las dimensiones de la celda, por lo que pueden adaptarse según las demandas de espacio y capacidad con independencia de quien las fabrique, es el formato que más fiabilidad y polivalencia proporciona. Las marcas más reconocidas son Samsung, Panasonic, Sony y LG. También mencionar a BH, que ha adoptado el nuevo estándar 21700, usando para sus Atom-X las mismas celdas que impulsan los Tesla.

En estos momentos no hay señal de cambio a corto o medio plazo. Los fabricantes de baterías tienen menos necesidad de innovar que los fabricantes de bici, pues la competición es muy distinta. El número de grandes marcas de batería se podría contar en una mano y los avances tecnológicos les limita un poco. El mercado siempre pide más, pero los fabricantes de batería terminan marcando el ritmo.

¿Qué hay dentro de una batería de Litio?

Energía eléctrica que emana de celdas individuales conectadas entre sí. Dependiendo de la configuración y la cantidad de celdas, se obtiene la capacidad de almacenamiento deseada.

Cada celda tiene un voltaje de 3,6V. Si conectamos 10 de ellas en serie, obtendremos 36V, que es la tensión típica con la que operan la mayoría de las bicis eléctricas del mercado. Con esto, ya haremos funcionar el 99% de nuestras bicis. Durante un ratito, eso sí.

Por otro lado, las celdas más usadas tienen una carga eléctrica de 2500 mAh (2,5 Ah). Por lo tanto, si usamos 10 celdas en paralelo, tendríamos una batería de 36V x 2,5Ah = 90 Wh. No está mal, pero no es suficiente. Si queremos duplicar la capacidad, tan solo tenemos que añadir en paralelo una celda más a cada una de las 10 que hemos conectado en serie, así sucesivamente. Las baterías de gran capacidad pueden llegar a tener 6 en paralelo y 10 en serie, consiguiendo por lo tanto más de 500 Wh. Aparte de la carcasa, los LEDs de indicación de nivel de batería y las llaves del cierre, verás encima



Actualmente el 100 % de las baterías de las e-bikes de gama media y alta son de Litio

de las celdas un componente muy discreto pero decisivo: el BMS (Battery Management System). Este dispositivo tiene muchas tareas; algunas de ellas relativas a la seguridad y la integridad de la batería, pero la más importante es que es el encargado de equalizar la carga y la descarga de los grupos de celdas, evitando que las más próximas se degraden antes, tal y como pasa con las baterías de los móviles.

La autonomía

Entre todos los factores que determinan la autonomía de una bicicleta eléctrica, la capacidad de la batería es tan determinante como el resto, los distintos actores que entran en escena, son la eficiencia del motor, el dibujo y presión de los neumáticos, engrase, tipo de terreno y recorrido (inclinación, estado del piso...), temperatura exterior... la demanda de asistencia que le solicites al motor, el Cadencia de pedaleo, paradas repetidas, y evidentemente el peso y estado de forma del ciclista.

Si nos ceñimos a las baterías, es obvio que cuantos más vatios a la hora, más kilómetros podrás hacer. Generalizando un poco podríamos decir que una batería de 280 Wh en una e-bike urbana ligera nos puede permitir unos 30-40 kilómetros por el tráfico urbano sin sudar. Con 400 Wh circulando sobre pistas forestales y en asistencia media, se pueden

superar los 80 Km con un sistema central como Bosch, Yamaha o Brose. Si el motor está integrado en la rueda, la autonomía se reduce en un 30%. Si quieres realizar rutas que superen los 100 kilómetros, te recomendamos un sistema central y una batería de 500 Wh. Hay modelos de alta gama que tienen la opción de instalar otra batería adicional de 500Wh. Ya hay usuarios que rozan los 300 kilómetros con una sola carga

La vida útil de las baterías de Litio y cuidados

A la práctica existirían dos mediciones posibles, por ciclos de carga o por tiempo; pero ni uno ni otro son exactos pues los ciclos deberían ser completos (batería al 20% cargada hasta un 100%) y en tiempo todavía existirían más variables (periodicidad del uso, temperatura, carga de almacenaje...).

Todas las baterías se degradan, sin excepción. Los fabricantes garantizan durante dos años sus baterías frente a defectos de fabricación y también frente a una degradación superior al 20%, pero la vida útil real se extiende mucho más allá.

Los fabricantes reconocidos aseguran que sus baterías son capaces de soportar 500 ciclos de carga (en sus laboratorios) conservando el 80% de su capacidad, incluso Shimano declara 1000 ciclos en sus últimos modelos. O en tiempo que una batería de calidad tiene una media de 6-7 años si la cuidamos bien.

En general, y si nos ceñimos en exclusiva a la batería, la vida útil depende en gran medida de la calidad de las celdas que están instaladas, por ello es importante saber qué fabricante anda detrás. Otro factor es la energía almacenada: el índice de degradación de la batería disminuye con la capacidad de la batería; las más grandes tardan más en degradarse.

Las baterías en reposo se suelen tener un índice de descarga que varía de un 5% a un 10% mensual. Muchos modelos de baterías entran en modo «hibernación» después de varios días sin

uso gracias a la protección que ofrece su BMS pero a pesar de todo, la descarga por inactividad siempre se produce. Es muy importante evitar la descarga total (descarga profunda). Cuando a la batería le alcanza una descarga profunda, se deteriora completamente. Se empiezan a hinchar las celdas (algunas de ellas desprenden un tufillo a un compuesto parecido a la acetona) y la batería, sencillamente es irreversible.

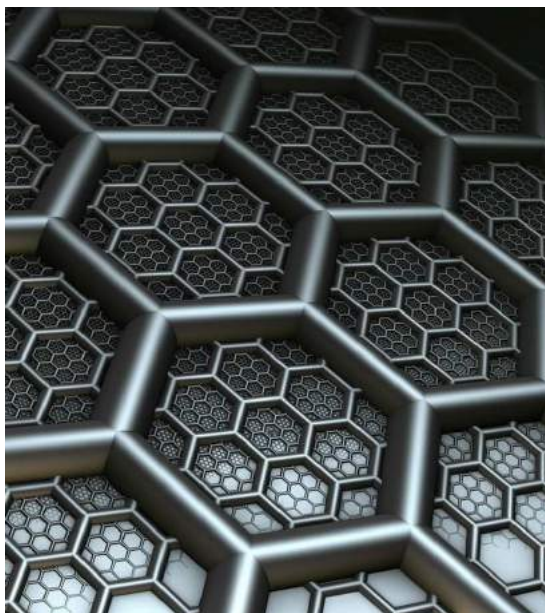
Las baterías alcanzan unas prestaciones óptimas con una temperatura de servicio que ronda los 20°C y van disminuyendo según baja la temperatura. Dicho de otro modo: en inviernos podrás recorrer hasta un 30% menos de kilómetros que en verano. Para conocer el estado de la batería existen los analizadores profesionales de baterías que te dirán de una forma precisa la vida útil de tu batería, las tiendas especializadas disponen de ellos y en pocas horas y por un módico precio te harán un diagnóstico claro sin necesidad de mandarla al fabricante. Hay especialistas que consideran el fin «económico de la batería» cuando ésta alcanza el 70% de su capacidad inicial. Degradaciones inferiores al 70% son posibles sin que cambien sustancialmente las prestaciones de velocidad y potencia del sistema de propulsión, pero todo depende de la energía que esté demandando el controlador en momentos puntuales. Quizás puedas desplazarte sin problemas en llano o sin cuestas severas, pero al alcanzar un desnivel, el BMS dejará de enviar corriente al controlador para proteger las celdas frente a descargas extremas.

Para guardar bien nuestra E-bike y conseguir la máxima duración de su batería hay unas pocas precauciones que tomar: Almacenaje con temperatura ambiente alrededor de los 20°C. Si se guarda más de un mes, mantener la carga entre 40 y 60% siempre a temperatura ambiente superior a 0°C. Evitar lavados con agua a presión, es el peor enemigo de las baterías.

¿Y el futuro?

Hemos llegado a un punto donde la mezcla estética (integración al cuadro) y capacidad parece estar a su máximo y las innovaciones parecen depender más de los fabricantes de bicicletas para empujar estos límites (ej: KETTLER Quadriga Duo CX 12 FS, donde consiguen una capacidad de 1250Wh integrada al cuadro con Bosch).

El próximo paso importante dependerá de la viabilidad de las tecnologías que puedan sustituir al litio. Parece que el formato de celdas cilíndricas basadas en Litio se ha implantado, pero la industria está inquieta buscando mayores densidades de energía, menor peso y menores costes, por ello han aparecido sistemas de almacenamiento de energía como el grafeno, un compuesto que promete cumplir estos requerimientos. El I+D está en marcha, la llegada de la nanotecnología de grafeno a las baterías de litio aportará propiedades sin precedentes, ya que los átomos de carbono en el grafeno son superconductores.



Los neumáticos evolucionan para adaptarse a las E-bikes

En Tradebike hemos recopilado los mejores neumáticos diseñados específicamente para las bicicletas eléctricas.



Las E-bikes son vehículos con características, funcionamiento y prestaciones diferentes a las bicis convencionales, sean del tipo que sean (de ciudad, carretera o montaña) y por ello requieren de unos neumáticos con características también específicas para ellas. Quizás los factores más determinantes sean el peso del vehículo y el motor que afecta a todo su comportamiento, ya sea la frenada, como el agarre, la velocidad, la aceleración, el desgaste o la resistencia a los pinchazos.

Evidentemente tendremos que tener en cuenta que tipo de E-bike, urbana, carretera o montaña. Además, en el caso de las E-bikes de montaña deberemos tener en cuenta el tipo de bici y el uso y la conducción que le vamos a dar. Como en las bicis convencionales hay que buscar el tipo de neumático y taco que más se adapten a dicho uso, ya sea un uso más rodador optando por un neumático con menos dibujo o si el uso es más "descence" optando por uno con mayor taco, agarre y resistencia a los impactos.

Quizás la característica más importante de los neumáticos para E-bike es su robustez, la resistencia que tiene que tener para soportar mayor peso, tracción o desgaste. Es importante tener en cuenta los diferentes elementos en la composición del neumático por un lado el compuesto de la goma, por otro el trenzado de la tela o los laterales del neumático.

Actualmente las medidas más habituales son en función de la rueda, por un lado, tenemos las ruedas de 27,5 y 27,5 plus que llegaron primero, donde ancho puede ser de 24, 26 o 28 incluso más para las plus. Cuanto más ancho mayor agarre y comodidad y menor rapidez. Son ruedas cómodas, ya que aportan una buena suspensión y absorción de los baches o irregularidades del terreno, debido al colchón de aire y al deforme de la rueda,

especialmente las de 2,8. También son fáciles de conducir y seguras por su agarre, sobre todo si es un modelo que disponen de unos buenos tacos.

Siguiendo con las medidas, también tenemos las ruedas de 29", hoy en día las más populares, el ancho más utilizados es el de 2,6" y trabajan a unas presiones superiores. Son menos "acolchadas", más rápidas, reactivas pero también más exigentes en cuanto a conducción se refiere.

Es importante llevar la presión correcta para cada medida, tipo de neumático, ocasión y situación para no tener problemas de pinchazos, o excesivos rebotes. Sus presiones habituales están entre 1,3 y 1,6. Las 29" 2,6 consumen menos que una 27,5" y 2,8" y sus carcassas laterales están reforzadas.

Las E-bike respecto a las mecánicas tienen en común que pinchan más por un tema de peso y que hacen más kilómetros y por lo tanto el desgaste de los neumáticos se produce mucho más rápido.

Antes de decantarte por un neumático u otro, debes tener en cuenta unos cuantos aspectos importantes del propio neumático, pero antes que nada un consejo/orden: Tubeliza sí o sí, no te damos opción. Dicho esto, vamos a las características de los neumáticos.

El Refuerzo lateral es un factor a tener en cuenta para no pinchar a cada momento. Si el neumático no cuenta con la pared reforzada, será muy fácil que rajes o agujerees el neumático. De hecho, esta es la característica más diferencial respecto a los neumáticos de mountain bikes convencionales. Te permitirá, y más todavía al estar tubelizados, bajar presión para tener mayor agarre y tracción.

Otro aspecto a tener en cuenta es la dureza de goma. Hay modelos que tienen opciones de durezas

de goma (Schwalbe, Maxxis...). Una goma más blanda tiene más agarre que una más dura, pero se gasta antes. Una cosa va por la otra. Siempre aconsejamos gomas blandas, pero hay que tener en cuenta que el desgaste es mayor, así como su precio. Normalmente las marcas marcan el perfil con un número, seguido de una a, para saber la dureza (cuanto más alto sea el número, más dura es la goma).

En función de las preferencias también podremos escoger diferentes anchuras. Cuanto más ancho, más agarre (y absorción tendremos) y al contrario. Lo normal es entre 2,4" y 2,6". También existe la opción plus (de 2,8" hacia arriba). Ojo con estos neumáticos que pueden tener tendencia a flanear y a darnos una sensación de flotabilidad que hace imprecisas las trazadas, sobre todo en curvas muy marcadas.

Del peso tenemos poco que decir, pero quizás para ti sea un aspecto importante. Lógicamente, cuanto más ligeras, mejor para nosotros, pero que no te obsesione.

Te proponemos diferentes modelos

Newton DH Ultimate

A pesar de no ser específico para ebikes como tal, el Newton DH Ultimate cuenta con una carcasa extradura. De hecho, es un neumático pensado para enduro y DH, de ahí su nombre, y de ahí que posea una carcasa más dura que el resto de sus neumáticos.

El taqueado es de lo más agresivo, por lo que si eres de los que quiere disfrutar de su ebike y contar con un dibujo de tacos que muerda y muestre un agarre de lo más destacable, es una gran opción.

El Doble compuesto, un neumático destinado a cubrir las exigencias de la nueva generación de ebikes.



Tannus Armour 27,5"x (2,6" hasta 3.0")

Es una solución para antipinchazos E-MTB única que funciona con el sistema tradicional de cámara de aire, no con tubeless. A principios de año lanzaron la talla más demandada por los usuarios de E-MTB y es la talla 27,5" PLUS que permite montar cubiertas de hasta 27,5" x 3.0". Aunque todos los modelos son aptos para E-bikes, este modelo es el que se ha lanzado y diseñado específicamente para esta familia.

Como característica principal, incluso mejor que la duración, destacaríamos que son soluciones antipinchazos que nunca te dejarán tirado a 40, 50 o 100..km de casa sin poder volver. Las E-bike a parte de que pinchan más veces de media que las mecánicas, en algunas ocasiones en función de donde esté el motor cuesta mucho trabajo reparar un pinchazo. En el remoto caso de que pinches, siempre podrás volver sin problemas pero rodando a una velocidad no superior a 10km/h.



Hutchinson Tires

La firma Hutchinson Tires dispone de varios modelos específicos para las bicicletas eBike. Los modelos Toro, Taipan y Griffus son tres modelos específicos para la práctica del MTB con bicis eléctricas. Los tres se diferencian según que tipo de MTB eléctrica sea o para qué formato/especialidad. XCO, Pista o Free Ride. Como podrás comprobar en la web de Hutchinson tires, son los mismos modelos para el MTB con la diferencia que la densidad del neumático es más densa para poder aguantar el mayor peso de la bici y el agarre/transmisión que debe ejercer la goma del neumático.

Los modelos Hausmann y Gotham son específicos para bicis de ciudad (City Bikes) eléctricas que se caracterizan por su gran densidad y, sobre todo, por su alta protección anti pinchazos.



MSC Tires SuperShield y XtremShield

MSC Tires, a pesar de ser una marca muy joven, posee una experiencia de más de 20 años en la fabricación de neumáticos y, en el caso de las E-Bike no se quedan atrás. Desde el año pasado han incorporado la etiqueta E25 a un gran número de modelos. Prefieren ofrecer opciones polivalentes que sirvan tanto para bicicletas tradicionales como para E-Bike, así ayudan a dinamizar el sell out en la tienda, pues el mismo neumático tiene diferentes clientes potenciales y maneras de darle salida. De la misma forma, ofrecen así cubiertas a precios muy competitivos para E-Bike como por ejemplo el Gripper 2.40 SuperShield y XtremShield, que equivalen a un 2.60 de otras marcas por debajo de los 50€.

Incorporan carcasas muy resistentes, con tejidos internos que refuerzan la estructura para proteger de pinchazos (el cambio y reparación de rueda en medio de la montaña es más complicado con una E-Bike y muchas veces el usuario no está acostumbrado a realizar pequeñas reparaciones). Estas son la SuperShield y XtremShield para enduro/dh y la exitosa EpicShield para xc/trail, con la que tienen un grado de incidencias por garantía prácticamente nulo. El año pasado también incorporaron nuevos compuestos que reducen la resistencia al pedalear y, por consiguiente ayudan a aumentar la durabilidad de la batería.



Michelin E-bike Ready

Los neumáticos Michelin para E-bikes mejoran la resistencia al rodamiento y por lo tanto ahorra energía en tu bicicleta, siempre y cuando estén montados los neumáticos delante y detrás. Las cubiertas con marcaje «E-BIKE ready» pueden ser montadas en bicicletas eléctricas de hasta 25 km/h. Los principales modelos son los E-bike ready DH 22 DH 34, DH 34 Bike Park y DH MUD.



Continental Cross King ShieldWall

Los neumáticos para E-Bike de Continental cuenta con la experiencia de más de 100 años de la marca alemana en neumáticos para ciclomotores y motocicletas. Con una estructura de alta calidad, cuenta con una muy alta protección contra pinchazos y una resistencia a la rodadura baja, ofreciendo protección contra el desgaste prematuro provocado por la fuerza motriz adicional.

El Cross King ShieldWall es un neumático de competición y trail versátil, seguro en las curvas y cómodos. Buen agarre y suave rodadura que se adapta a cualquier terreno con su banda de rodadura especial.

El sistema ShieldWall combina de forma óptima la alta protección contra pinchazos y la baja resistencia a la rodadura con un bajo peso. Esto es posible gracias a una capa adicional de protección contra pinchazos. A pesar de su capa adicional, el neumático tiene muy buena propiedad de amortiguación y alto grado de flexibilidad para adaptarse perfectamente al suelo. CJM Sport – Alpcross es distribuidor oficial de Continental en España.



Ruedas Mavic E-XA Elite

Mavic dispone de una gama específica para E-Bike desde hace 3 temporadas que ha ido creciendo año a año. Ya dispone de cuatro versiones diferentes y características adaptadas a las diferentes modalidades de E-MTB. Las ruedas E-XA Elite: de Trail/enduro, con todas las tecnologías de MTB de Mavic, con su perfil de aluminio rebajado entre radios para conseguir una rueda más ágil con menos inercia, un nuevo sistema de engranaje, y un diseño específico para sistema Tubeless, compatible con cámara y mousse.



Las bicicletas que no te puedes perder

En Tradebike&Tri os traemos ocho modelos referentes de eBikes, eMTB y de eRoad para ayudarte a elegir la bicicleta eléctrica que más se adapte a tus características.



RIESE & MÜLLER CHARGER 3

Geometría deportiva, dinámico tren de rodaje con horquilla telescópica, tija confortable y la última generación de motores Bosch: la Charger3 lo tiene todo para hacer del trayecto al trabajo toda una experiencia y también para disfrutar de largas excursiones gracias a su autonomía de 90 km o más. Sus ingeniosos detalles, el potente faro y la luz permanente permiten utilizar la Charger3 haga el tiempo que haga y aparcarla en el exterior. Se encuentra disponible desde un precio de 4.289 euros en las versiones Touring, Vario, GT Touring, GT Vario y Rohloff.

LAPIERRE OVEROLT URBAN 3.4

Confort, seguridad, la nueva Overvolt Urban es la bicicleta con asistencia eléctrica hecha para desplazarse por la ciudad. Gracias a su polivalencia y a su motor Bosch performance line, es accesible para todos los ciudadanos que deseen desplazarse en bicicleta minimizando los esfuerzos a realizar. La Lapierre Overolt Urban 3.4 está disponible a un precio de 1.999 euros.



SCOTT STRIKE ERIDE 910

El nuevo diseño puesto al día de la Strike eRide 910 define perfectamente hasta dónde puede llegar el confort en una bicicleta de montaña eléctrica con suspensión integral. Integración a la última, componentes de gama alta y la nueva unidad de transmisión Bosch forman un conjunto sólido para todo tipo de salidas. Scott equipa la eRide 910 con un cuadro de aleación Strike eRide, con un sistema de transmisión SRAM NX Eagle de 12 velocidades, y con motor Bosch CX PowerTube. Está disponible por 5.499 euros.

MOUSTACHE SAMEDI 29 GAME

La Samedi 29 Game es una bicicleta divertida y juguetona. Su plataforma 29/160 la convierte en un verdadero corcel de enduro moderno, ultra eficiente en terrenos especiales pero también divertida y accesible para la práctica del trail. Un verdadero misil de trail que pide acción para proporcionar emoción y agilidad. El nuevo cuadro compacto de 160 mm con batería PowerTube de Bosch integrada ofrece una nueva cinemática, una mejor distribución de la masa y un paso de cables optimizado. Se encuentra disponible desde 5099 euros.





TREK POWERFLY 7 MUJER

La Powerfly 7 de mujer es una bicicleta eléctrica de montaña que incorpora componentes de trail de calidad, un sistema Bosch e-MTB de alto rendimiento, y un cuadro específico de mujer que incorpora nuestro sistema Removable Integrated Battery (RIB) que integra completamente la batería. Una suspensión de aire RockShox, una transmisión Shimano 1x12 y una tija telescópica hacen que esta bicicleta e-MTB sea ideal para aquellos que buscan un impulso para subir y así poder disfrutar a tope en los descensos. La Trek Powerfly 7 Mujer está disponible por 4.199 euros.

CUBE REACTION HYBRID PRO 500

La Cube Reaction Hybrid Pro 500 es una bicicleta eléctrica Bosch que ayudará a sus usuarios a sacar más partido de las rutas que recorren. Incorpora el motor Bosch CX de cuarta generación. El trazado de cables integrado complementa sus nítidas líneas y minimiza el mantenimiento, mientras que la compatibilidad con los accesorios de Cube y con una tija telescópica con control remoto hace que la adición de mejoras y accesorios sea una tarea sencilla. Está disponible a un precio de 2399 euros.



GIAANT ROAD-E+ 1 PRO

La Road-E+ cuenta con una gran capacidad funcional que te permitirá ampliar tus aventuras en la carretera. Con su geometría eficiente, excelente distribución de peso y la energía extra integrada de la Road-E+ podrás mantener la potencia en los trayectos diarios y en todo tipo de aventuras en carretera. Con su motor Giant SyncDrive PRO, su tecnología PedalPlus de 4 sensores, su pantalla RideControl EVO y su cuadro de aluminio Aluxx SL vivirás una experiencia de conducción sin precedentes. Está disponible por un precio de 3.999 euros.



BERRIA GRAVA HP HYBRID 9 S

Si disfrutas tus rutas alternando la carretera con las pistas, la montaña, los caminos con pocos transeúntes, entonces estás obligado a conocer la nueva Berria Grava HP, una bicicleta que te llevará a disfrutar de nuevas y divertidas sensaciones con su sistema de motorización Polini. Una alternativa polivalente muy actual, que te permitirá cambiar tus ruedas de gravel por otras de carretera, para afrontar tus desplazamientos urbanos o interurbanos de cada día. Está disponible a un precio de 3.999 euros.



Merida presenta la nueva eONE-SIXTY

La nueva eONE-SIXTY renace en la categoría en la que ha marcado un punto de inflexión, el e-enduro.



La eONE-SIXTY ha sido la bicicleta más galardonada, más probada y más condecorada en la historia de Merida y ha marcado las señas de identidad con las que hoy se conoce a la marca taiwanesa. Innovación, calidad y prestaciones sobresalientes. Después de tres años en la élite del e-enduro era el momento de volver a la mesa de diseño, recuperar la esencia que ha convertido a la eONE-SIXTY en la mejor bicicleta de su categoría e introducir todas las novedades e innovaciones de los últimos años en una nueva bicicleta.

La nueva eONE-SIXTY renace en la categoría en la que ha marcado un punto de inflexión, el e-enduro. Es ágil gracias al diseño de su geometría, diseñada específicamente para sacar todo el potencial de la bicicleta en las bajadas. Es estable gracias al mayor peso, con respecto a la bici no asistida. Pero por encima de todo es divertida.

Merida ha escogido mezclar rueda de 29 con 27,5 por la mayor capacidad a la hora de absorber obstáculos de las 29er y la mayor agilidad y velocidad de reacción de la rueda más pequeña. Junto con cubiertas de 2,5" la rueda de 29 delantera hace a la dirección precisa y permite que la bicicleta mantenga muy bien la velocidad incluso en las bajadas más rotas. Mientras que la rueda de 27,5" y cubierta de 2.6" trasera aporta máxima tracción y agarre en las bajadas.

La eONE-SIXTY nace como la bicicleta más tecnológica y avanzada que Merida ha

desarrollado. Los materiales utilizados, el diseño y la integración de todos los componentes en la bicicleta son auténtica vanguardia. No podían hacer menos con la heredera de la bicicleta que ha inspirado a toda una generación de e-bikes.

Los materiales que han utilizado

La rigidez de la eONE-SIXTY era un aspecto crucial en su diseño, en particular en el triángulo delantero, debido al gran agujero que implica la integración de la batería. Este orificio supone debilitar el cuadro e implica una desventaja estructural a la hora de fabricar el cuadro. Con el carbono lograron mantener la rigidez que queríamos, al mismo tiempo que redujeron el peso con respecto a un cuadro de aluminio. Además de los aspectos estructurales, el carbono es perfecto cuando buscas utilizar formas elaboradas y distintas ya que es mucho más fácil de trabajar que el metal.

Para el basculante optaron por mantener el aluminio. La durabilidad y la rigidez es excelente y el aluminio aporta un extra de seguridad en una zona crítica ya que es la que soporta todo el estrés de la suspensión y es la más expuesta a recibir impactos o daños en las caídas. El basculante es el mismo que usa la anterior eONE-SIXTY y es de los más fiable y rígidos que han fabricado en Merida.

Thermo gate o como disipar el calor

El carbono no es un buen conductor del calor y para evitar que la batería se sobrecaliente, Merida ha desarrollado el Thermo gate. Al igual que una chimenea, permite que el aire caliente

suba y salga del interior del tubo. Lo normal es que el calor generado por la batería no sea un problema, pero puede verse agravado si dejamos la bicicleta apoyada al sol durante un período prolongado de tiempo. En caso de que eso suceda, el sistema Thermo gate garantiza que ese exceso de calor pueda salir, manteniendo la temperatura de la batería siempre en un rango óptimo para su perfecto funcionamiento.

Integración del interruptor

El nuevo sistema InTube requiere una forma práctica y sencilla de poder encender y apagar el sistema, ya que no existe la posibilidad de acceder de forma directa a la batería. Para ello, los ingenieros y diseñadores de Merida han buscado la mejor forma de combinar la mejor usabilidad con un diseño de vanguardia.

Por el lado de lo práctico, lo más cómodo es tener el interruptor en una zona de fácil acceso en la que podamos ver, casi sin levantar la vista si

**La eONE-SIXTY
nace como la
bicicleta más
tecnológica
y avanzada
que Merida ha
desarrollado**

la bicicleta está encendida. Además, no querían que el interruptor necesitase más longitud de cable de la imprescindible. Posicionándolo justo detrás de la dirección logramos el mejor compromiso. Accesible, fácil de ver y muy próximo a la batería por lo que la instalación del sistema eléctrico se simplifica.

Guiado interno

En el diseño de la eONE-SIXTY se aprovecha la zona hueca del cuadro para poder hacer el guiado interno de una forma sencilla y muy fácil de mantener. Con una sola pieza se organizan todas las fundas y los latiguillos de tal forma que queden fijos sin hacer ruido en el interior ni obstaculizar a los elementos de la batería.

Nueva batería Shimano InTube

La nueva batería Shimano InTube es el corazón de la eONE-SIXTY. Sobre esta nueva batería se ha diseñado el cuadro y la geometría de la nueva bicicleta de e-enduro. La capacidad se mantiene en 504Wh y aunque ya hay baterías de mayor capacidad, la batería de Shimano aporta ventajas muy significativas para las prestaciones de la bicicleta. Es más ligera, se carga en 5 horas, permite que el centro de gravedad sea más bajo, mejora la rigidez de la bici, ya que requiere un hueco más pequeño.

Además el diseño de la batería cuenta con carcasa de aluminio, lo que ayuda a disipar más el calor y mejorar las prestaciones y la autonomía de la batería. Después de 1000 ciclos de uso la batería conserva el 60% de su capacidad.

Otro problema resuelto por Shimano con la nueva batería InTube es la sujeción en el cuadro. Con un sistema de doble fijación la batería queda perfectamente sujeta, evitando que haya problemas de conexión con los puertos de contacto.

Protección y silencio

Las bicicletas de hoy en día tienen que ser silenciosas, es una cualidad que diferencia las mejores del resto. Para ello, Merida ha invertido muchas horas en diseñar la mejor cubierta de batería, no sólo para que cumpla su función estructural, sino para que se convierta en una pieza fundamental de la bicicleta. La tapa de la batería en la eONE-SIXTY está compuesta de dos capas. Una externa fabricada en goma para reducir el ruido y proteger contra las piedras y objetos que se proyectan contra el cuadro, y la interna, que confiere la resistencia y el diseño estructural para que el conjunto de la bici cuente con las mejores prestaciones en cuanto a rigidez se refiere.

Reemplaza aquello que se desgasta

El diseño de la tapa de la batería está pensado para que puedas reemplazar todas aquellas piezas que se desgastan o que se puedan romper como consecuencia del impacto de piedras u otros objetos. La idea es que tu eONE-SIXTY siempre tenga un aspecto impecable y que puedas mantener tu bici en las mejores condiciones con el menor gasto posible.

Protección del cuadro

Para maximizar la rigidez del cuadro, se ha

optado por diseñar el tubo diagonal totalmente recto, sin curvas en la zona delantera. Esto obliga a proteger el tubo frente a posibles impactos de la horquilla. A pesar de que se ha recurrido al sistema "internal block", a Merida no le costaba mucho trabajo aumentar más la protección del cuadro. Con los topes instalados en la zona de la dirección la protección del cuadro es total.

Internal Block

Para evitar que la horquilla pueda dañar el cuadro, Merida ha recurrido a la tecnología "internal block", que ya han utilizado en anteriores plataformas como la Ninety-Six, pero con modificaciones para mejorar su funcionamiento. Ahora el bloqueo de la horquilla no está integrado en la dirección, sino que está fabricado directamente en el cuadro, aumentando su resistencia de forma exponencial. Como en el sistema original, hay que montar un tope en el tubo de la horquilla que detiene la rotación de la horquilla evitando que llegue a tocar el cuadro.

Puerto de carga

Otra consideración a tener en cuenta con las baterías integradas es el acceso al puerto de carga y la facilidad para poder cargar la batería a diario. En el diseño de la eONE-SIXTY Merida no ha dejado nada al azar. Le han dedicado muchas horas a cubrir todos los detalles, por pequeños que fuesen, para lograr la mejor bicicleta. Gracias al diseño de la suspensión, con el amortiguador en vertical, se puede usar la zona inferior del cuadro para integrar el puerto de carga de una forma limpia.



FICHA TÉCNICA	MERIDA eONE-SIXTY
Cuadro	eONE-SIXTY CFA; intube; 504WH; 150 STR
Horquilla	Marzocchi Z1 E-Bike; Air; 160 STR;
Motor	Shimano E8000; 70Nm
Batería	Shimano E8035; 504Wh
Frenos	Shimano SLX; 4 piston 203 / 203
Ruedas	E-METAL 700 29 TR AFS front BOOST
Sillín	MERIDA Comp CC
Cambio	Shimano XT RDM8100
Bielas	Shimano CRE80-12-B
Potencia	Merida Expert eTR 35

Cube renueva su Stereo Hybrid 120 Race

Completamente rediseñada para 2020, Cube ha retenido sus características de manejo y confort excepcionales.

La falsa modestia no tiene sentido: de entre las bicicletas eléctricas de Bosch, la Cube Stereo Hybrid 120 Race ya es casi una leyenda en vida. Completamente rediseñada para 2020, Cube ha retenido sus características de manejo y confort excepcionales y le ha dado un cambio de imagen integral para hacerla más práctica, fácil de usar y más atractiva que nunca.

Una de las claves en estas mejoras han sido los detalles de diseño del nuevo cuadro, centrados en el nuevo sistema modular de batería y de alojamiento con ventilación para el motor, que cuenta con una cubierta atornillada. La batería queda completamente cerrada por una cubierta con cierre oculto que se abre mediante un botón. Así se mantiene la unidad de potencia a salvo del polvo y la humedad, y contribuye a la increíble elegancia del cuadro, pero también permite la opción de una batería más potente para una autonomía aún mayor.

Su amortiguador con anclaje Trunion, el buje trasero Boost 148 y un tubo de dirección recto de gran tamaño de 1,5 pulgadas confieren una gran conducción y comodidad en cualquier perfil del terreno, asistidas por la reconocida geometría Agile Comfort Geometry. Con un amortiguador Fox Float DPS Performance atrás y la horquilla Fox 34 Rhythm al frente, tu viaje será tan cómodo como puedas desear. Los cables colocados internamente reducen el mantenimiento, aseguran la fluidez de los cambios de marchas durante más tiempo e incluso ofrecen la posibilidad de instalar una tija telescópica Stealth en el futuro.

La combinación de un manejo y una comodidad excepcional, una estética esbelta y una holgura suficiente para montar cubiertas de hasta 2,6 pulgadas convierte a esta bicicleta eléctrica de Bosch pensada para hacer rutas en tu nueva aspiración. Para asegurarse de que mantengas siempre el control absoluto, Cube ha equipado esta bicicleta con unos potentes frenos de disco hidráulicos que son capaces de mantener tu velocidad bajo control, independientemente de cuánto te estés divirtiendo.

Nadie entiende mejor que los ingenieros de Cube que lo importante no es solo concebir una gran e-bike de Bosch atractiva. Por supuesto, la Stereo Hybrid 120 Race tiene un atractivo elegante y discreto que hará que mucha gente ni siquiera se dé cuenta del sofisticado sistema de tracción y la batería que la equipan. Esto es ya, en sí mismo, todo un logro, pero estamos ante una bicicleta que va más allá de su cara bonita. Cube ha alargado el tubo de dirección y subido el pedaliar para aumentar la comodidad sobre la bicicleta y la holgura con respecto al suelo, para que puedas llegar más lejos

y afrontar los recorridos más duros con facilidad.

PowerTube de Bosch

El concepto PowerTube de Bosch ha permitido a los ingenieros proteger completamente la batería y la unidad motriz con un tubo diagonal a medida fabricado mediante fundición por gravedad. No solo resguarda todo el sistema de tracción frente a los elementos y las partículas sueltas del terreno, sino que además crea una estructura increíblemente rígida y fuerte.

Los increíbles componentes de la transmisión Shimano XT y SLX de 12 velocidades te ofrecen un rango de marchas inigualable para poder subir pendientes sin esfuerzo y disfrutar de unas capacidades todo terreno, mientras que el motor Bosch CX de cuarta generación presta una asistencia suave y silenciosa kilómetro tras kilómetro.

Anchos y con gran agarre, los neumáticos Schwalbe ruedan con facilidad por cualquier terreno, mientras que los potentes frenos hidráulicos de cuatro pistones de Shimano te garantizan siempre un control total.

Cube ha dejado la posibilidad de añadir fácilmente una pata de cabra, así que podrás olvidarte de tener que buscar un tronco o un poste. Combinando todo

esto, la Stereo Hybrid 120 Race puede llevar tus aventuras aún más allá. La única duda pendiente es: ¿a dónde te aventurarás mañana?

FICHA TÉCNICA	CUBE STEREO HYBRID RACE 120
Cuadro	Aluminium Superlite Boost 148
Batería	Bosch PowerTube 500
Motor	Bosch Drive Unit Performance CX (75Nm)
Cambio	Shimano SLX CS-M7000, 11-46T
Bielas	FSA CK-745, 15T, 170mm
Frenos	Shimano BR-MT520/BR-MT500, Hydr. Disc Brake (180/180)
Neumáticos	Schwalbe Nobby Nic, PerfL, 2.60



FOR US_

#explorers



+

STEREO HYBRID 120 RACE

„Amplía tus horizontes. Esbelta, cómoda y con una capacidad sorprendente, la nueva Stereo Hybrid 120 es tu ticket para las aventuras de fin de semana. Desarrollada en torno al prestigioso diseño de suspensión de nuestra Stereo 120, pero integrando el sistema motriz Bosch de cuarta generación, que añade un mayor potencial aventurero al conjunto. Muévete como siempre has soñado.“

Bikelecing lucha contra el Covid-19 con sus bicicletas de desinfección

La empresa Sevillana especialista en cargo-bike ha cedido varios vehículos para ayudar en la limpieza y desinfección del mobiliario urbano en las ciudades.

Bikelecing, la empresa Sevillana especialista en cargo-bike ha cedido varios vehículos para luchar contra la crisis del COVID-19, concretamente para ayudar en la limpieza y desinfección del mobiliario urbano en las ciudades.

Primeramente, se realizó un vehículo prototipo para el Ayuntamiento de Sevilla, que hasta el momento ya contaba con una flota de 200 bicis cargo destinadas al departamento de limpieza, dotadas de caja y soportes para los utensilios de limpieza.

Para a este primer vehículo cedido se realizó una adaptación de un kit de desinfección formado por: una mochila eléctrica de rociado con capacidad de 12 litros, con manguera y boquilla de fumigado que lleva el funcionario, más un depósito auxiliar adaptado al triciclo que puede ser de tres capacidades diferentes, 50, 100 o 200 litros. También se ha incorporado una o dos baterías auxiliares para aumentar la autonomía del equipo de fumigado, en función de la capacidad del depósito adaptado, aumentando las horas efectivas de trabajo, tanto a nivel de líquido desinfectante como de corriente.

Dichos vehículos resultan ideales para desinfectar, papeleras, containers y demás mobiliario urbano en zonas peatonales o de difícil acceso.

El Ayuntamiento de Sevilla, a través de la empresa publica de limpieza Lipasam, ha manifestado estar muy satisfecho con el servicio que presta el vehículo: mejora considerablemente la

producción por su mayor capacidad de agua, autonomía del equipo eléctrico y velocidad de desplazamientos entre zonas. Y adicionalmente mejora notablemente las condiciones del operario, dejando de soportar el peso del equipo eléctrico más 12 litros de agua. En base a los excelentes resultados que ha tenido la unidad de pruebas, Lipasam ha pedido a Bikelecing la adaptación de este kit de desinfección a 6 de

los triciclos eléctricos que ya tiene en su flota, y que empezaran operar de forma diaria a partir de próxima semana.

Siguiendo con su iniciativa, Bikelecing también ha cedido otros dos vehículos de las mismas características a los Ayuntamientos de Madrid y Alicante, y está previsto que esta semana salga otro más en dirección a Vic.



moving your city

BKL



Choose your Cargo Bike



BIKELECEING
IDEAS, INGENIERÍA Y FABRICACIÓN

Moustache Samedi 27 XRoad 1, la bicicleta perfecta para todo tipo de terreno

Gracias a su cuadro dinámico y a la selección de piezas, combina las capacidades de una bicicleta urbana y de una bicicleta de montaña.

Esta mañana voy a trabajar en bicicleta. A la hora del almuerzo la utilizaré para hacer algunas compras. ¡Esta tarde volveré a casa a través del bosque, y este fin de semana disfrutaré de una ruta por las montañas! ¡Sí, sí, y todo eso con la Moustache Samedi 27 Xroad! ¡Así de sencillo!

Moustache Bikes es un fabricante francés dedicado exclusivamente a las bicicletas eléctricas. Desde el año 2011 llevan revolucionando el mercado del pedelec con unos diseños muy atractivos y unos acabados llamativos. Desde sus comienzos han apostado por una alianza con la alemana Bosch para sus motores y baterías tanto en bicicletas urbanas, como de trekking o de montaña. La Moustache Samedi 27 Xroad 1 se ubica en la categoría del medio: trekking. Representa la gama de entrada a este tipo de bicicletas en la marca Moustache.

El modelo Samedi 27 Xroad 1 es un camaleón que sabe cómo integrarse en cualquier lugar, ya sea para llevarte al trabajo, de compras o para tus paseos de fin de semana en el bosque. Gracias a su cuadro dinámico y a la selección de piezas,

combina las capacidades de una bicicleta urbana y de una bicicleta de montaña.

Con su cuadro rígido y soldaduras pulidas, su motor de altas prestaciones Active Line Plus de Bosch, su horquilla de 80 mm de recorrido y sus cubiertas Hutchinson Python para superar cualquier obstáculo, la Samedi 27 Xroad 1 es una bicicleta totalmente dinámica y cómoda.

El natural, económico y silencioso motor Active Line Plus, compacto y ligero, destaca por su mínima resistencia al pedaleo. Su portabultos QL3 te permiten acoplar los accesorios con un solo clic, y las potentes luces te permitirán estar tan cómodo en la ciudad como en el campo. El display Bosch Purion ofrece información sobre la marcha o de los cinco niveles de asistencia que tiene: Off, Eco, Tour, Sport y Turbo.

La Xroad es el SUV de las bicicletas eléctricas, tan polivalente como de alto rendimiento, sea cual sea el terreno en el que te encuentres. La Samedi 27 Xroad 1 está disponible en cuadro alto o bajo (Open) y por un precio público de 2599€.

FICHA TÉCNICA	MOUSTACHE SA-MEDI 27 XROAD1
Cuadro	Xroad, Aleación 6061 T4-T6
Batería	Bosch Power Pack 400Wh
Motor	Bosch Active Line Plus de 250 W
Casete	Shimano, CS-HG201-9, 11-36T
Bielas	Moustache aleación 170 mm
Frenos	Shimano frenos de disco hidráulicos MT200
Neumáticos	Hutchinson, Python, 27,5 x 2,10
Plato	FSA, aleación, 38T con salvacadenas





SAISON 9
IR MÁS ALLÁ



DIMANCHE 29.5 GRAVEL

MOUSTACHE
BIKES

www.moustachebikes.com

powered by



Carmela, la E-bike perfecta para moverte por la ciudad

La Carmela es un nuevo concepto de bicicleta eléctrica urbana para movernos por la ciudad de la manera más sostenible y cómoda posible.

La Carmela nace de un proyecto para diseñar y ensamblar una bicicleta eléctrica diferente, cómoda y eficiente.

Esta E-bike ha sido diseñada y desarrollada por un equipo de ingenieros, socios y amigos, vinculado históricamente al desarrollo de tecnología para la generación de energías renovables. La Carmela combina lo mejor del diseño y la tecnología para crear la bicicleta eléctrica oh!bike.

Ensamblada en Biciplot, Poblenou, todo un referente de la bicicleta en Barcelona desde el año 1980. Con las instalaciones y líneas de montaje que dan vida a las oh!bike con la experiencia y el cuidado de las manos artesanas.

Ligera, biónica y fácil

Diseñada para aquellas personas a las que les gusta la calidad, el detalle y la funcionalidad de las cosas. Para aquellas personas que creen en

la bicicleta como medio de transporte urbano, eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

Para quien le gusta explorar, desplazarse rápido, ágil y cómodo. Sin complicaciones innecesarias. La vida tiene que ser fácil y segura. Siempre. Carmela es para los que creen en las cosas bien hechas. No hay otro modo de hacerlas. Para los que aprecian la belleza y el buen diseño.

Ha sido para la vida urbana. Eléctrica desde su concepto. Con más de 50 km de autonomía. Su batería es extraíble y fácil de cargar en cualquier lugar.

Una bicicleta inteligente con comportamiento biónico. Asistencia al pedaleo que se adapta a cada situación según tus necesidades. Además, con el botón boost, puedes incrementar la asistencia hasta un 40%.

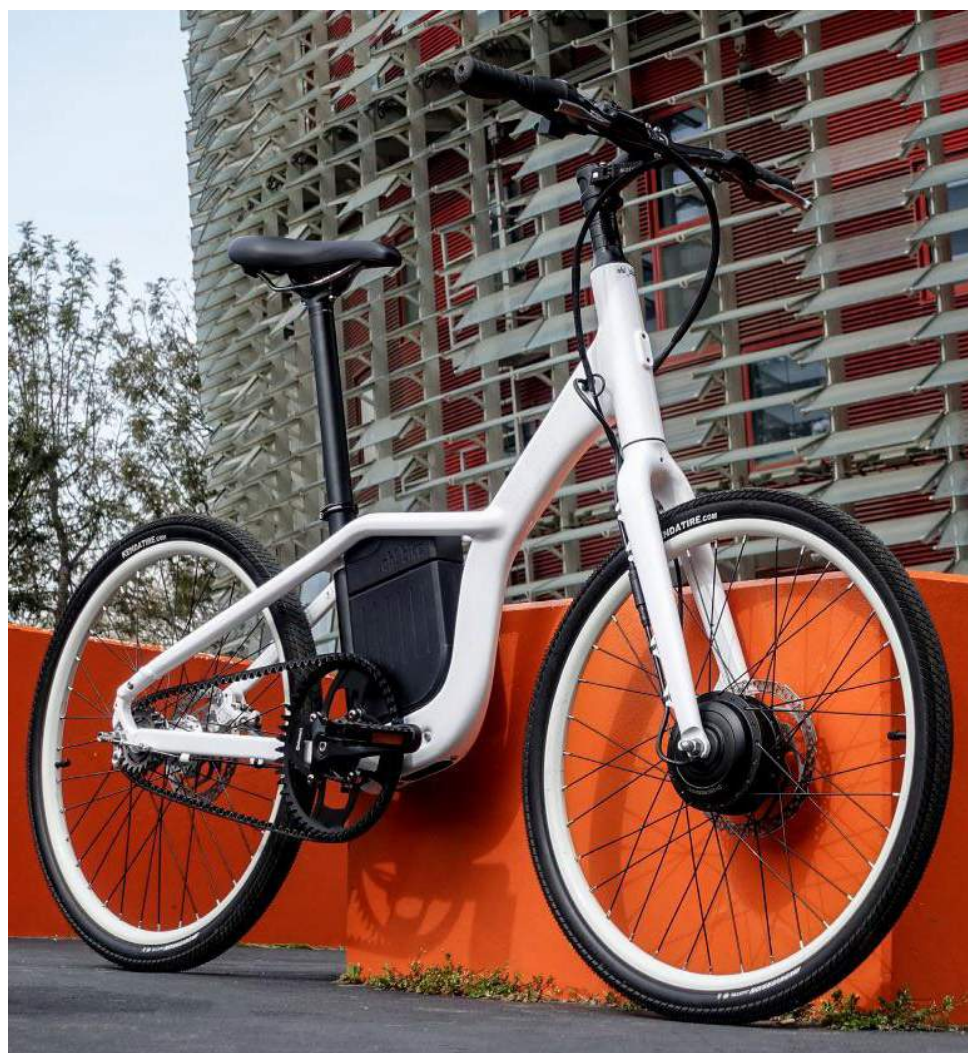
Fácil y simple, pero con la tecnología más

avanzada. El resultado es una bicicleta altamente intuitiva. Un único botón para encender, cambiar a modo Power o Eco y comprobar el estado de la batería. Con los modos Power y Eco.

Con sólo 15 kg y rueda de 24" es una de las más ligeras del mercado. Con el motor en la rueda delantera y la batería integrada en el centro, la oh!bike cuenta con una distribución de pesos perfecta.

Frenos de disco hidráulicos, correa de transmisión dentada y cambio interno de 3 velocidades. Silenciosa, limpia y de mínimo mantenimiento. Frenos de disco hidráulicos, correa de transmisión dentada y cambio interno de 3 velocidades. Silenciosa, limpia y de mínimo mantenimiento.

Cuidada hasta el último detalle para ser una bicicleta eléctrica urbana con un aspecto contemporáneo.





BERGAMONT



SOMOS PARTE

DEL CAMBIO EN

MOVILIDAD URBANA

STRAIGHT FROM ST. PAULI

Descubrimos la Mavaro Neo de Cannondale

La nueva Cannondale Mavaro Neo es un nuevo concepto de ciclismo metropolitano.

El amplio diseño y la estructura que permite subir y bajar fácilmente de la bicicleta hacen que la Mavaro Neo sea como un soplo de aire fresco para todos, mientras que la meticulosa fabricación de aluminio de Cannondale ofrece una conducción robusta, duradera y que inspira confianza.

Diseñada para proporcionar la experiencia de conducción más agradable posible, la Mavaro Neo incorpora la dirección de Cannondale conocida por su precisión, una horquilla de suspensión HeadShok que suaviza los baches, además de una potencia ajustable integrada, una tija de sillín con suspensión y cubiertas con excelente agarre. Gracias a su manejo que inspira total confianza, su posición de conducción erguida y sus intuitivas funciones de seguridad, como las luces inteligentes integradas y un sistema de radar de Garmin que avisa al ciclista de los vehículos y otras bicicletas que se aproximan por detrás, la Mavaro Neo es verdaderamente el epítome de un transporte urbano excepcional.

Las unidades de transmisión Bosch, las mejores de su clase, y las potentes baterías de larga duración ocultas en el tubo diagonal, permiten a los ciclistas circular sin esfuerzo por la ciudad,

transportar cualquier carga y conquistar cualquier colina. Con un sistema de asistencia de sensación de pedaleo natural y la capacidad de cubrir hasta 120 km con una sola carga, la Mavaro Neo tiene la capacidad de hacer que cada viaje sea una gran ruta, desde paseos entre semana hasta aventuras de fin de semana.

Todo es fácil en la nueva Mavaro Neo. El puerto de carga está cómodamente situado en la parte alta del cuadro, y los portabidones se encuentran justo debajo del manillar, todo al alcance de la mano. Dos de los modelos cuentan con el silencioso sistema de transmisión por correa de Gates Carbon de diseño limpio y bajo mantenimiento, y el modelo superior está equipado con una transmisión continuamente variable de Enviolo, que permite a los ciclistas cambiar sin problemas la marcha en cualquier momento, en piñón libre, pedaleando e incluso parado en un semáforo. Se trata del tren motriz ideal para el ciclismo urbano y de ocio.

Con un diseño moderno, una comodidad refinada, confianza integrada y una potente asistencia al pedaleo, la nueva Cannondale Mavaro Neo es un nuevo concepto de ciclismo metropolitano.

Cycling Sports Group distribuye las bicicletas Cannondale en España.



Canyon lanza las nuevas Neuron:ON 2020 con batería y motor integrados

Desde su lanzamiento en 2019 la bicicleta de montaña eléctrica Neuron ON ha demostrado que la potencia es aventura. Más lejos, más rápido y más diversión. En pocas palabras, es la bicicleta de trail con doble suspensión por excelencia, cómoda en largos ascensos y realmente divertida en senderos y descensos gracias a sus 130mm de recorrido de suspensión. En 2020 Canyon ha hecho que la Neuron:ON sea aún mejor al integrar completamente el motor y la batería en todos los modelos de la gama.

El objetivo principal al desarrollar la nueva Neuron:ON era mejorar su facilidad de conducción y hacerla más eficaz. Sin duda el cambio más llamativo es la integración completa del motor y la batería en el cuadro de la bicicleta. Pero el cambio no es solo estético, también se ha bajado el centro de gravedad y mejorado la rigidez de la parte delantera, para hacer que esta bicicleta sea aún más eficaz en senderos técnicos. Todos los modelos Neuron:ON siguen confiando en la potencia probada del motor Shimano E8000, que permite a los ciclistas explorar senderos que hasta

ahora solo habían soñado. Y además para 2020 se incluye un botón on/off y una toma de carga USB-C situados en el tubo superior.

Al igual que la generación anterior de Neuron:ON, los nuevos modelos estarán disponibles en dos tamaños de ruedas diferentes, dependiendo de la talla del cuadro. Para garantizar un excelente control a todos los ciclistas, las bicicletas XS y S llevan ruedas de 27.5" (650B) mientras que las tallas M, L y XL utilizan ruedas de 29". Así se consigue una total adaptación al ciclista independientemente de su estatura, desde 153cm hasta 192 cm.

Los modelos 2020 de la Neuron:ON estarán disponibles a partir del 10 de marzo exclusivamente en Canyon.com. Hay cuatro modelos en la gama Neuron:ON: Neuron:ON 9.0 (4.499€), 8.0 (3.999€),

7.0 y la versión para mujer 7.0 WMN (3.599€)*. El modelo insignia, la Neuron:ON 9.0, incluye horquilla de suspensión RockShox Pike Ultimate, amortiguador RockShox Deluxe Select, cambios y frenos Shimano XT y tija telescópica Iridium. En todos los modelos se montan componentes desarrollados por Canyon: el sillín SD:ON específico para e-MTB, una nueva combinación de manillar/potencia con guiado interno de cables y el plato Canyon:ON de 34 dientes.



Pinarello lanza la versión Negro mate de la bicicleta eléctrica de carretera Nytro

El color BoB cambia la gama de tonalidades del modelo pero mantiene las prestaciones que hacen de la Nytro la eBike de carretera más acertada.

El modelo eléctrico de carretera de Pinarello Nytro no deja de sorprender. Ahora con el color BoB que conseguirá llevar a los aficionados de las dos ruedas al lado más oscuro.

Hasta el momento el modelo eléctrico de carretera de la firma italiana estaba disponible en el color Carbon Red. Un color que ha gustado mucho a los aficionados a las dos ruedas. Pero como siempre, y como es propio de Pinarello, el diseño y el estilo no podía quedar ahí. El color BoB cambia la gama de tonalidades del modelo pero mantiene las prestaciones que hacen de la Nytro la eBike de carretera más acertada.

La Nytro está diseñada para un amplio grupo de amantes de las dos ruedas. Desde quienes no tienen tiempo de entrenar pero no perdonan un fin de semana sin salir con los suyos, hasta quienes quieren seguir cómodamente el ritmo de su grupo, o incluso para aquellos que descubren la bicicleta como forma de vida por primera vez y poder así realizar subidas y bajadas cómodamente de forma segura y disfrutando de cada momento sobre la bicicleta.

El modelo dispone en el manillar de un control remoto simple y fácil de usar. A través de 3 botones y un display con luces LED, el ciclista puede leer el estado de carga de la batería y controlar las 5 niveles de funcionamiento del sistema:

1. Sin Asistencia – 0W (Blanco): La asistencia del motor está apagada. La NYTRO se puede usar como

una bicicleta de carretera corriente.

2. Asistencia Suave hasta 125 W (verde): Asistencia eficiente para maximizar la duración de la batería.

3. Asistencia moderada hasta 250 W (azul): Asistencia intensa adecuada para la mayoría de los escenarios.

4. Asistencia intensa: hasta 400W (rosa): Asistencia máxima para las subidas más exigentes.

5. Asistencia para rodar: Ayuda a llevar la bicicleta hasta una velocidad máxima de 6 km/h. Para facilitar el traslado cuando la empujamos mientras vamos caminando.

Descubre más en este [vídeo](#).

Las 5 tallas disponibles del modelo están diseñadas pensando en los ciclistas a quienes están dirigidas. De manera que, las tallas más grandes están reforzadas para soportar mayores tensiones; mientras que las tallas más pequeñas se han creado utilizando menos material, reduciendo así el peso del mismo. Esto permite que cada ciclista monte su Pinarello con la misma sensación y el mismo rendimiento independientemente de la talla.

¿Una e-Bike por debajo de los 15kg? ¡Incluso menos!

El objetivo inicial con el que nació este nuevo modelo fue crear una bicicleta que estuviera en torno a los 15 kilogramos de peso. Finalmente, se ha reducido su peso hasta los 13 kilos, que se quedan en apenas 9 si se retira el sistema de asistencia al pedaleo, lo que permite usar la Nytro como una bicicleta corriente.

Tecnología e ingeniería de una bicicleta top

Se utiliza fibra de carbono de alta gama T700 para garantizar los estándares más altos en términos de seguridad y rendimiento.

Soluciones tecnológicas desde Pinarello DNA

El tubo vertical y el ángulo de la horquilla son el mismo que en cualquier otro modelo Pinarello, los cuales garantizan la agilidad y precisión en cualquier entorno. La distancia entre ejes es sólo un 1% mayor que la del modelo Gan, proporcionando comodidad y estabilidad, mientras que la pipa es un 10% más alta para un manejo más suave. El rendimiento de la frenada está garantizado bajo cualquier condición climática gracias a los discos con un diámetro de 160 mm y ejes pasantes de 12 mm que proporcionan una mayor estabilidad y una mayor torsión en la rigidez.

NYTRO tiene un corazón tecnológico.

Evation de Fazua es un sistema de conducción que ayuda al pedaleo del ciclista según la norma EN 15194, proporcionando asistencia hasta 25 Km/h con una potencia nominal máxima de 250W (en caso de permitir una mayor velocidad entraría en la categoría de ciclomotor y habría que matricularlo). El sistema es simple y a través de tres botones y un display con luces LED se tiene control remoto de todo, desde las funciones de conducción hasta la lectura de datos registrados.

El sistema se compone de:

- Un motor de corriente continua sin escobillas de gran eficiencia, con un exclusivo mecanismo epicicloidial que permite reducir los giros del motor y un interfaz electrónico que transmite la potencia hacia la caja de pedalier.
- Una batería de iones de litio reemplazable que ofrece la mejor relación entre energía y peso. La batería puede ser retirada del cuadro con gran facilidad.
- Para regular potencia que aporta el motor, existe un medidor de par en el pedalier con el que el sistema detecta la fuerza que hace el ciclista sobre los pedales. De esta forma solo se aporta la potencia necesaria, consiguiendo un comportamiento suave y efectivo.

El modelo Nytro, como todos los modelos Pinarello, cuenta con un montaje a la carta gracias al cual se pueden escoger el grupo y las ruedas que más nos gusten o más se adapten a nuestras necesidades. En el siguiente enlace se puede ver algunas de las opciones disponibles con sus respectivos precios en el [enlace](#) siguiente.



Adquiere tu Speed E-bike de Riese & Müller con la documentación obligatoria

Riese & Müller es el primer fabricante en España que ofrece Speed E-bikes con la correspondiente documentación técnica directamente en español, simplificando así enormemente la burocracia de homologación para el consumidor.

Desde Riese & Müller, en estrecha colaboración con la Asociación AMBE, vienen trabajando desde hace tiempo en ir dando todos los pasos para que se puedan comercializar las Speed E-bikes (hasta 45 km/h y hasta 4.000 W) cumpliendo todos los requisitos legales: Tarjeta ITV, Matrícula y Seguro.

Por este motivo, Riese & Müller es el primer fabricante en España que ofrece Speed E-bikes con la correspondiente documentación técnica directamente en español, simplificando así enormemente la burocracia de homologación para el consumidor.

¿Por qué una Speed E-Bike?

Distancia: La bicicleta electrónica de 45 km/h puede ser la solución de movilidad urbana para distancias de 1 a 30 km, y es perfecta para el viaje diario al trabajo. Además, ofrece una mejor seguridad en la carretera, y contribuye a una reducción de la diferencia de velocidad con el tráfico de coches, así que es posible fluir en medio de la carretera.

Con estas bicicletas se eliminan las maniobras de

adelantamiento demasiado estrechas y el problema del giro a la derecha, y los demás usuarios tienen mejor percepción de su velocidad.

Las E-bikes de 45km/h tienen hoy en día más tecnología de seguridad de las motos que de las bicicletas de carreras (frenos de disco hidráulicos, espejo retrovisor, luz LED, luz de freno, bocina, ABS, suspensión neumática, posición de asiento vertical...).

Estas bicis permiten una mejor integración en la ciudad. Para un ciclista deportivo que anda a 35km/h no hay infraestructura.

Es demasiado rápido para los carriles bici de hoy en día y demasiado lento para fluir en el tráfico de coches. En el lado derecho de la carretera es el más peligroso de conducir.

¿Por qué una Speed E-Bike de Riese & Müller?

Riese & Müller está especializado en Speed E-Bikes. Casi todos sus productos también

están disponibles en una versión Speed, y todas nuestras Speed E-Bikes están especialmente adaptadas para adaptarse a la velocidad más rápida.

Particularmente los siguientes componentes: frenos, espejo retrovisor, luz LED, luz de freno, bocina, ABS, suspensión neumática, posición de asiento vertical...).



La BH Xtep da el salto a las 29"

Dentro del amplio catálogo de bicicletas eléctricas de montaña de BH Bikes encontramos la gama Xtep que se sitúa como referencia total en el segmento de las e-MTB de alto rendimiento.

La gama Xtep parte del diseño inconfundible del concepto X System que permite crear un cuadro más rígido y es clave en la posibilidad de usar una batería de 720Wh, única en el mercado en conjunto con los motores Shimano STEPS E8000. Lo que se traduce en una autonomía de hasta 155 kilómetros que se ve potenciada por la gran novedad en la gama BH Xtep 2020: el salto a las ruedas de 29". Con ello se mejora la tracción, la seguridad e incluso la autonomía gracias a la mayor facilidad para rodar, mantener la inercia y superar obstáculos de este tipo de ruedas.

Sobre el motor Shimano STEPS E8000 poco se puede añadir que no se conozca ya. Fiable, con una entrega de potencia muy natural, un par máximo de 70 Nm y tres modos de asistencia disponibles. Su display es intuitivo, minimalista y fácil de leer. A ello se suman el resto de cualidades dinámicas que ya tenían las Xtep. Desde su elevada rigidez

estructural a su avanzado sistema de suspensión Split Pivot, de 140 mm de recorrido en la rueda trasera (150 mm en la horquilla). La geometría sigue intacta y está completamente inspirada en sus modelos de enduro. No obstante, las Xtep han sido diseñadas como bicicletas listas para enfrentarse a todo tipo de rutas de mountain bike. Vainas cortas, ángulo de dirección relajado, bajo stand over, una correcta distribución de pesos y la eficacia de pedaleo intrínseca al sistema de suspensión Split Pivot permite disfrutar de una sensación de conducción de auténtica mountain bike.

Las BH Xtep continúan plagadas de detalles que marcan la diferencia. El sistema para extraer la batería sin llave, empleando su brazalet Smart Key, el guardabarros integrado, un cuidado cableado interno, el portabidón magnético opcional o el guía cadenas integrado muestran la experiencia acumulada por BH



en el sector de las bicicletas eléctricas.

En total 4 modelos dan vida a la gama BH Xtep 2020 que sigue manteniendo las 3 opciones de talla (S, M y L). La BH XTEP LYNX 5.5 PRO-SE ES es el modelo tope de gama y, con un precio de 6.499,90€ ofrece un grupo Shimano XT completo con suspensión delantera Fox 36 Performance y tija telescópica KS Ragei. La gama arranca desde los 4.499,90€.

RIESE & MÜLLER

La nueva Load.



Load 60 vario con equipamiento opcional

Factor presenta la O2 de segunda generación

Durante estos tiempos difíciles, Factor se enorgullece de su trabajo, de sus trabajadores que de manera artesanal fabrican cada producto, de los ingenieros cuyos meses de innovación se traducen en bicicletas líderes en la industria, porque este es el motor de Factor.

El ciclismo es más que una actividad en sí misma, es un estilo de vida y una comunidad con la que están comprometidos a ayudar y a mantener. Durante este tiempo, seguimos mirando hacia el futuro, donde pronto estaremos juntos en el camino. Factor acaba de compartido la última innovación del Factor Carbon Lab, refinando un legado ganador, la Factor O2 de segunda generación.

La Factor O2 de segunda generación es una bicicleta de carretera versátil, elaborada para la velocidad y la comodidad durante los días largos encima del sillín. Rediseñada ahora de adentro hacia afuera utilizando los revolucionarios métodos de fabricación del O2 VAM. La segunda generación de la O2 es más fuerte, más ligera y está repleta de tecnología líder en su clase.

Disponible en versiones de freno de zapata y de disco con dos nuevos diseños de pintura: Pearl White y Miami Blue. Un nuevo pack de frameset

que incluye cuadro, horquilla y dirección ya está disponible. General Outdoor es el distribuidor de Factor en la península Ibérica.



Specialized estrena el Win Tunnel, su nuevo túnel del viento

No es un tema de marketing. Para Specialized, la aerodinámica verdaderamente lo es todo. Es una filosofía presente en cada decisión de diseño que toman y por eso están continuamente desafiando sus límites para desarrollar los productos más rápidos del mundo.

La resistencia aerodinámica es la fuerza más grande que afecta al rendimiento de un ciclista. Por esto, reducirla al máximo se ha convertido en prioridad para la marca estadounidense. No han reparado en gastos a la hora de crear un equipo de expertos en aerodinámica y dotarles de las herramientas que necesarias para realizar su trabajo: Dinámica Computacional de Fluidos (CFD), Telemetría o toma de datos sobre la bici (DAQ) y por supuesto la construcción de su propio túnel del viento, "Win Tunnel", a sólo unos pasos de nuestra oficina principal en Morgan Hill, California. Todo esto, puesto a disposición de las mentes más innovadoras de la industria, hace que la innovación aerodinámica se produzca a mayor velocidad, haciéndote ir más rápido que nunca.

El túnel del viento

La diferencia entre el nuevo Túnel de Viento de

Specialized y el que solían alquilar antiguamente es que el Win Tunnel está diseñado para simular la velocidad real a la que va un ciclista de carretera o montaña, y no la de un coche o moto, por lo que los datos que obtienen en cada prueba son 100% extrapolables al mundo real. Además, su espíritu competitivo les llevó a construirlo lo suficientemente grande como para hacer test a varios ciclistas a la vez, simulando situaciones grupales como un pelotón o una contrarreloj por equipos. Así, pueden probar que formaciones son más efectivas o como

afecta llevar un tipo de casco u otro, por ejemplo. Su proximidad a las oficinas de la empresa en Morgan Hill hace que todo lo que diseñen pase por los test de aerodinámica antes de enviarlo a producción. Tanto es así que Specialized ya cuenta con varios casos en los que han desarrollado el cuadro, ruedas, manillar, potencia y tija de sillín al mismo tiempo para que todas las partes trabajen en perfecta sinergia aerodinámica y lograr así el mejor desempeño posible. Véase por ejemplo la Venge o la Shiv.



Descubre la G3X, la nueva bicicleta gravel de Colnago

¿Te gusta divertirse en los caminos de tierra? ¡Esta es la bicicleta adecuada para ti! G3X es el modelo específico de la gama Colnago Gravel 2020. Después de muchos años de experiencia en el campo del ciclocross, Colnago se ha dedicado a desarrollar un modelo especial para esta nueva tendencia del mercado. El nuevo modelo G3X, en comparación con la Prestige (la parte superior de la gama CX), uno de los cuadros más exitosos en la historia mundial de Cyclocross, diseñado específicamente para uso competitivo dentro de un circuito técnico todoterreno, es mucho más versátil.

Fue creada con una geometría optimizada para el uso de neumáticos muy grandes, con un ángulo de dirección capaz de proporcionar mayor estabilidad a altas velocidades. Otra característica que lo diferencia de la Prestige es la presencia de predisposiciones para el montaje de portabidones, que pueden ser cuatro, con la posibilidad (mediante el uso de accesorios especiales) de cargar equipaje si es necesario.

Por lo tanto, la G3x es actualmente la bicicleta más versátil en la gama de bicicletas Colnago: puedes

usarla tanto para las muy vibrantes carreras de ciclocross como para pedalear sin rumbo fuera de la carretera y en la carretera con la certeza de disfrutar siempre de la máxima comodidad.

Especificaciones técnicas

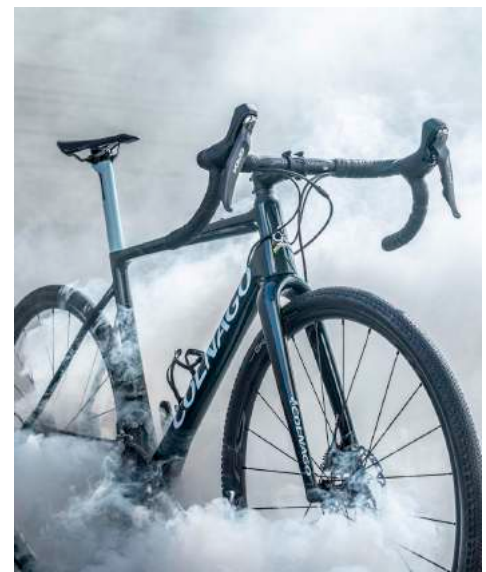
Buffer: Protección de la caja de movimiento, realizada con goma. Equipado con doble perno (extraíble), que permite el anclaje de un tercer portabotellas si es necesario.

Horquilla: Diseñado con un generoso arco de rueda, permite montar techos hasta un máximo de 42 mm. El espacio necesario también está garantizado para el drenaje de lodo, en campos duros. Sistema de frenado: se basa en el uso de freno de disco y eje pasante. Ambos discos miden 160 mm para garantizar la fuerza de frenado correcta incluso con una bicicleta con carga completa (bolsas, accesorios).

Chainstay: El revestimiento de la funda adecuada está hecho de goma dura, reemplazable, para ciclar con total seguridad incluso en la carretera más dura. La protección total del marco es

sinónimo de seguridad.

Tija de sillín de bloqueo: El sistema que bloquea el tubo de la tija está completamente integrado en el tubo horizontal. Ligero y funcional, permite un gran control modular de la sujeción y facilita el acceso a la cabeza del perno.



La nueva BH Aerolight Disc: máximo rendimiento en cualquier condición

Ser rápido, estar preparado para cualquier circunstancia y ser eficiente son actitudes que comparten todos los triatletas y que hemos usado como pilares de la renovada BH Aerolight Disc, la máquina destinada a limar segundos en cada kilómetro y salir vencedores de la constante lucha contra el viento.

Todo en la BH Aerolight Disc es nuevo aunque se mantiene un concepto de la anterior versión, el diseño Kamm-Tail, mediante el que se busca que la horquilla y el tubo diagonal dibujen la forma de la rueda delantera lo máximo posible. Con ello se genera una mayor superficie plana que mejora sus características de penetración del viento. La horquilla es otro punto fundamental en el apartado aerodinámico y en este caso se ha integrado un diseño con un amplio paso de rueda que permite que el aire fluya entre rueda y cuadro sin crear turbulencias. No hay ningún cable ni latiguillo expuesto dado que el sistema ACR permite un guiado completamente interno.

En el apartado técnico se ha empleado toda la tecnología de BH a la hora de fabricar cuadros de carbono. Desde la elección de las mejores fibras (Toray T800 y T500) al uso de la tecnología Hollow

Core Internal Molding para eliminar imperfecciones en el interior del cuadro y optimizar los espesores en cada zona. El peso también cuenta en el triatlón y gracias a ello la BH Aerolight Disc es ligera y rígida incluso para los triatletas de mayor envergadura. A esa rigidez contribuye el uso de una caja de pedalier BB368 EVO, con unas medidas sobredimensionadas que mejoran la rigidez del cuadro en el punto más importante. La geometría es marcadamente racing, como no podía ser menos para una pura sangre de competición.

La llegada de los frenos de disco ha traído una serie de cambios en el cuadro. Se ha optado por el minimalista anclaje Flat Mount para las pinzas de freno. Se pueden usar discos de 140 o 160 mm. Toda la parte trasera del cuadro ha sido concebida para soportar las fuerzas adicionales que genera el uso de este tipo de frenos. Las vainas son asimétricas y contribuyen a una buena rigidez en cualquier situación permitiendo usar cubiertas de hasta 28 mm de ancho. La llegada de los frenos de disco supone un enorme aumento en seguridad, especialmente en condiciones meteorológicas adversas, además de un aumento en velocidad. Podrás frenar más tarde y con menor esfuerzo. En un deporte donde limar segundos



al crono es una constante este es un avance de importancia.

La gama BH Aerolight Disc consta de 3 modelos, todos ellos empleando el mismo cuadro. Los precios arrancan desde los 4.999,90€ de la BH Aerolight Disc 4.0 y está disponible en 4 tallas (S, M, L y XL).

Personalizable con My BH Unique

La Aerolight Disc estará próximamente disponible en el programa de personalización BH Unique en el que se podrá elegir la pintura del cuadro, creando tu propia configuración con 32 colores diferentes. Además podrás modificar el montaje de componentes.

Vitoria se reinventa con las Patagonia Explorer y Nyxtralight Explorer de Gravel

La marca española Vitoria, dispone en su catálogo de algunos modelos para gravel interesantes, desde 1.169€ PVP en aluminio, y 2.125€ PVP en carbono.

En esta ocasión, presentamos el modelo de carbono, la nueva Patagonia Explorer. Se trata de una bicicleta construida bajo un cuadro y horquilla de carbono, con funcionalidades específicas para gravel.

Detalle del cuadro

La Patagonia Explorer como su nombre indica huele a aventura por todos sus costados. Es una bicicleta, tal como he comentado en la introducción, que nos presenta un cuadro y horquilla en carbono.

Su geometría se caracteriza por un slooping muy suave y unas vainas cortas y caídas. Lo que la convierte en una bicicleta cómoda y manejable. Con una estética moderna. Dispone de dirección cónica y cableado totalmente interno, por lo que queda todo muy bien integrado y limpio visualmente.

Destaca la posibilidad de instalar portabultos, tanto en el cuadro como en la horquilla, por tanto se puede convertir en una bicicleta para viajar, lo

que sería una bicicleta de touring. Además también se puede colocar un tercer portabidón en la parte inferior del tubo diagonal.

La bicicleta permite instalar tanto transmisiones de doble plato, como de monoplato, además de que viene preparada también para grupos electrónicos si se desea. La marca ofrece distintas opciones de montaje según gusto y presupuesto, siempre con frenos de disco hidráulicos. Desde Shimano GRX, Sram Apex, y Shimano GRX Di2. Esto es muy importante pues aumenta la versatilidad de la Patagonia Explorer. Dispone de ejes pasantes, que da un plus de seguridad.

La anchura de los neumáticos es de hasta 50mm, lo que permite montar cubiertas de suficiente balón para emprender cualquier tipo de ruta por técnica que sea.

El cuadro tiene un peso de 1,1 kg y la horquilla de 0,4 kg lo que hace al conjunto de la bicicleta bastante ligero. Está disponible en 4 tallas: S, M, L y XL, y en tres colores de colección:

Camaleón, Azul metal (fotos), y Pistacho.

La bicicleta dispone de componentes específicos para gravel, que es importante tener en cuenta. El manillar es específico de gravel, con una mayor apertura inferior, esto es opcional.

También destaca la potencia. Especial para gravel, es una potencia ajustable, con material elástico que suaviza los impactos que se producen cuando rodamos por terrenos abruptos.



TITICI lanza la nueva bicicleta gravel Alloy A-GR01

Una explosión del pasado pero con una mirada aguda al futuro. TITICI lanza la nueva Alloy A-GR01, una bicicleta de gravel que anuncia el regreso del aluminio. Es parte de la gama off-road de la marca italiana, definida por su uso de las más avanzadas tecnologías de construcción y, por supuesto, el inconfundible estilo TITICI. La bicicleta resultante es ideal para las aventuras a través de la carretera y la grava, la compañera perfecta para explorar el mundo sobre dos ruedas.

El cuadro A-GR01 está hecho de aluminio Dedacciai. Ha sido fabricado completamente en Italia y soldado a mano. El tubo superior utiliza la tecnología anti-torsión TSS, que combina un diseño especial de tubo con un refuerzo interno para aumentar la rigidez total. Los años de experiencia de TITICI en la construcción de bicicletas y la investigación en la ingeniería del cuadro les han permitido lograr un equilibrio perfecto entre comodidad y fuerza. La A-GR01 ha sido diseñada para viajes largos en bicicleta, donde es esencial asegurar la comodidad en el sillín y la comodidad sin comprometer el rendimiento.

La idoneidad del modelo para el ciclismo de "aventura" se enfatiza de nuevo con el cuadro, que se está diseñado para montar guardabarros, portaequipajes y bolsas de rejilla. Siempre fiel a la tradición de TITICI, la A-GR01 también se puede

personalizar con colores y gráficos que expresen la identidad del ciclista. En pocas palabras, la A-GR01 puede cambiar rápidamente su estilo para acompañar a los cicloturistas y a cualquier persona que ama un largo viaje por todo el mundo.





FINNA EXPLORER

El Gravel como forma de vida

El gravel es la libertad de ir donde quieras con tu bici, ya sea en asfalto o por caminos. Las bicis de gravel tienen que ser rápidas, cómodas y por encima de todo muy estables. Tienen que permitir pasar horas encima de la bici ya sea viajando o entrenando. Es por esto que hemos diseñado la Finna Explorer.

www.finnacycles.com

La Trek Supercaliber 9.9 XX1 AXS, la nueva máquina del Trek Factory Racing XC

La Supercaliber 9.9 XX1 AXS es la nueva bicicleta Trek de competición para cross country más ligera, más capaz y más rápida que jamás haya fabricado la marca estadounidense.

El exclusivo amortiguador integrado IsoStrut es la clave de la eficacia del sistema de suspensión de la Supercaliber, que aporta ligereza y rapidez para afrontar los terrenos más abruptos a velocidad de vértigo.

No es de extrañar, que haya sido elegida como bicicleta oficial del equipo Trek Factory Racing XC.

La Trek Supercaliber 9.9 AXS Team Edition presenta un diseño de pintura exclusivo especialmente diseñado para el equipo, pero también incorpora los mejores componentes del mercado, entre los que se encuentran, la nueva horquilla Rock Shox SID SL, ruedas de carbono OCLV Mountain Bontrager Kovee XXX 30, cubiertas Bontrager XR1, transmisión electrónica inalámbrica SRAM XX1 Eagle AXS, tija telescópica RockShox Reverb AXS,

frenos Sram Level Ultimate con eje de titanio, medidor de potencia Quarq, guía cadenas MRP,

sillín Aeolus Pro y pedales Crankbrothers Eggbeater 11 con eje de titanio.



El distribuidor Camdau Bikes nos trae la nueva Moot Womble

La nueva Moot Womble es una bici totalmente nueva en la gama Moots. Se trata de una bici "trail" rígida, diseñada para horquillas de 140mm, y ruedas de 29" de hasta 2.6", pensada para disfrutar intensamente de todo tipo de senderos. Moots no tardó en utilizar las ruedas de 29", y la Womble se basa en eso con una geometría específica de 29" y un amplio espacio libre para neumáticos de 2.6".

Moots quería una bicicleta que fuera diferente a lo que habían construido antes. La Womble cuenta con un tubo superior e inferior de doble conificado completamente nuevo y patentado en los diámetros más grandes que jamás se hayan construido para crear el extremo frontal más rígido y resistente posible. Esto le da fuerza para estirar la medición del centro delantero y acoplarse a la horquilla de 140 mm, para agregar un poco más de alcance.

La Womble dispone de un cuadro específico 1x y está disponible en dos opciones de especificaciones, mecánica e inalámbrica para SRAM AXS. Moots ha seleccionado dos opciones que complementan mejor a la Womble. La primera con SRAM AXS 1 x 12 completamente inalámbrico, con cuentagotas AXS inalámbrico, para la bicicleta de montaña más limpia y avanzada que jamás hayan montado. La segunda versión es con el sistema XT 8100 1 x 12

de Shimano. Ambas construcciones montan el Rock Shox Pike Ultimate 140 con un desplazamiento de 42 mm, que es simplemente la suspensión de más suave, rígida y mejor con la que podríamos equipar la Womble.

Características de Moot Womble

- Tubos superior e inferior sobredimensionados y doblemente conificados.
- Horquilla de suspensión de 140mm de recorrido, diseñada para horquillas desde 120mm (offset 51mm) hasta 140mm (offset 42mm)
- Preparada para tija telescópica, recomendable 150mm.

· Preparada para el montaje de 2 portabidones (1 portabidón en talla S).

· Ángulo dirección: 67,1° (S, M), 67,2° (L, XL).

· Ángulo sillín: 76,2° (S), 75,7° (M), 75,3° (L), 74,8° (XL).

· Longitud vainas: 434mm.

· Previsión para neumáticos de hasta 29x2.6".

· Eje trasero Boost Plus 148.

· Disponible como cuadro y bici completa: 2 montajes: Shimano XT y SRAM XO1 AXS.

· Disponible en 4 tallas: S, M, L, XL.

El distribuidor Camdau Bikes distribuye en exclusiva las bicicletas Moots en la península ibérica.



NO HAY NADA COMO ELLA

No es exactamente una rígida.
No es exactamente una doble.
La nueva Supercaliber reúne lo mejor de los
dos mundos para el XC de competición.



TREK

Gobik nos abre sus puertas y nos enseña donde nace su ropa personalizable

Pudimos visitar todas las áreas en las que se divide el proceso de diseño, producción y distribución de los productos Gobik.



El pasado mes de febrero, antes que surgiera la crisis del Coronavirus, en Tradebike pudimos visitar la sede de Gobik en Yecla, Murcia. Esta empresa dedicada a la producción de tejidos para ciclistas se ha posicionado en el mercado como una marca de referencia en la ropa para ciclismo personalizable.

Gobik nació en 2010 de la mano de Alberto García y Jose Ramón Ortín, dos emprendedores aficionados a la bicicleta de Yecla, en Murcia, que tenían proyectos laborales diferentes, y decidieron empezar a diseñar equipaciones de ciclismo personalizadas. El nombre de Gobik proviene de juntar las dos letras iniciales de sus primeros apellidos con la palabra 'Bike', bicicleta en inglés, y de ahí surgió 'Gobike', que quedó acertado en Gobik.

Los dos diseñaron un conjunto personalizado para una 'grupeta' de ciclismo de Yecla. García era arquitecto y manejaba programas de diseños, mientras que Ortín era más especialista en la parte comercial.

El primer diseño es un éxito y se agota el pedido, y el grupo de ciclistas que llevaba la ropa es visto por otro grupo de Elche, y les preguntan dónde han conseguido esos diseños. Es así

como empiezan a tener más pedidos, pero los dos fundadores diseñan la ropa en sus ratos libres. Llega un punto en el que, laboralmente, no pueden gestionar todos los pedidos que les llegan y compatibilizarlo con sus trabajos, y deciden dedicarse plenamente a la marca en un despacho propio. Al principio no fabricaban los tejidos, solo los diseñaban.

Cuando empezaron a dedicarse a tiempo completo, contrataron diseñadores, personal de control de producción y finanzas y compraron los primeros plotters para fabricar los diseños. En 2017 lanzaron su primera colección de moda, hasta entonces, Gobik era conocida por sus diseños personalizados, y posteriormente las colecciones fueron ganando peso. Actualmente, Gobik produce maillots, culottes, chalecos, chaquetas, camisetas interiores y tops para hombre y mujer, y otros complementos como gorras, bidones, calcetines, badanas o guantes.

En la sede que pudimos visitar trabajan 100 personas, la mayoría de ellas población local. Alberto Ayala, responsable de Marketing de Gobik, que nos guió durante toda la visita, nos contó que "Gobik ha tenido varias sedes, y actualmente están planeando moverse a una nave de 10.000 metros cuadrados" en la que

poder aumentar su capacidad productiva.

Pudimos visitar todas las áreas en las que se divide el proceso de diseño, producción y distribución de los productos Gobik. Primero llega la solicitud por teléfono o por correo electrónico en el área de atención al cliente. Una vez procesada la solicitud, se envía al área de diseño con la información y las ideas de personalización del cliente. Los diseñadores ajustarán los diferentes patrones según la talla y diseñan el conjunto mediante un programa 3D,

Gobik nació en 2010 de la mano de Alberto García y Jose Ramón Ortín, dos emprendedores aficionados a la bicicleta de Yecla, en Murcia

que se enviará al cliente con un enlace para que pueda acceder a la propuesta de diseño y su precio, y que cantidad desea.

Si el cliente da el visto bueno, puede solicitar el envío de un kit de muestras de maillots o culottes para que verifique que talla se ajusta más a sus características. Una vez realizada la prueba, el cliente puede ajustar su pedido antes de dar la aprobación definitiva. Luego, se realiza la transferencia y se envía el pedido en firme al área de producción, que se encuentra justo debajo de las oficinas de atención al cliente.

En las líneas de producción, se da forma a las prendas personalizadas de los clientes. Lo primero que se realiza es cortar las prendas por tallas, piezas y tejidos en las líneas de corte.

Normalmente hay stock suficiente preparado para poder agilizar las producciones. La tela de los maillots siempre es de color blanco inicialmente, y en el caso de los culottes se utilizan telas de color. Mientras se cortan los tejidos, los plotters imprimen en un papel de alta calidad los diseños que irán estampados en los maillots. Estos plotters disponen de una tipología de colores especiales gracias a la aplicación de tintas con flúor, lo que les da tonalidades únicas.

Una vez está el diseño impreso y los tejidos cortados, dos calandras permiten transferir los diseños del papel y tinta a las prendas blancas para darles color. Es curioso ver como el tejido entra completamente blanco en la máquina, y sale con el diseño que el cliente ha elegido. Posteriormente, los productos se enviarán a los talleres de montaje y cosido, en los que se darán los retoques finales como las cremalleras. Una

vez las prendas pasen el control de calidad, se enviarán al almacén de empaquetado y distribución, situado en otra nave cercana.

El proceso de empaquetado se realiza utilizando paquetes cuidados al máximo detalle, algo que sin duda mejora la experiencia de compra. Se utilizan cajas especiales con el logo de Gobik, y las prendas van en bolsas reciclables y papel regalo. Una vez empaquetados, los productos son almacenados y se prepara la distribución en función del lugar de destino. En julio de 2019, instalaron un sistema SAP, y el almacén comenzó a funcionar con PDA's. Otra curiosidad que nos llamó la atención fue el buen ambiente que había entre los trabajadores, como se conocían entre ellos, lo que ayudaba a agilizar el trabajo de distribución.

Otras zonas no menos importantes que pudimos visitar fueron los departamentos de Investigación y Desarrollo, que trabaja en innovaciones de mejora de los productos, él de Marketing, en el que se realizan las campañas publicitarias y se gestionan las redes sociales, o los de logística y comercial, los cuales están empezando a ganar importancia hoy en día.

Este proceso de diseño, fabricación y distribución, junto con las propuestas de tejidos personalizables y colecciones, han permitido a Gobik lograr una capacidad de producción de entre 12.000 y 15.000 prendas por semana, lo que les ha permitido ir doblando su facturación año tras año. En España están presentes en 186 tiendas, aunque el 90% de sus pedidos son ropa personalizada.

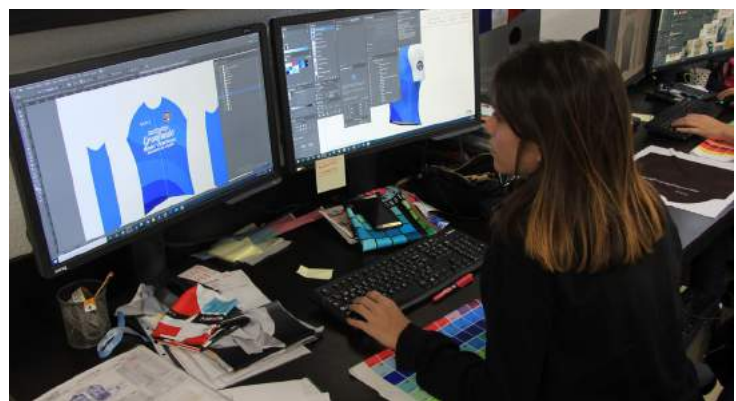
Por ahora, exportan el 30% de sus colecciones,

y en un futuro desean poder exportar ropa personalizada. Según Ayala, el principal país después de nuestro país para Gobik a nivel de demanda es Francia, en el que están presentes en 106 tiendas.

Gobik se ha posicionado como una marca de referencia en ropa de ciclismo, y patrocinan más de 50 eventos en España, cómo la feria Festibike y Sea Otter Europe, la Transpyr, la Quebrantahuesos, e incluso eventos internacionales como la Titan Desert. En cuanto a ciclismo profesional, los equipos Caja Rural - Seguros RGA, el Kometa - Xtra Cycling Team, el Absolute Absalon - BMC Team, el PMX Racing Team o el BH-Templo Café-UCC Team visten conjuntos Gobik en sus competiciones y entrenamientos. Además, la marca ha sumado embajadores como Alberto Contador, Ivan Basso o Carlos Coloma.

Puedes ver el [vídeo](#) de nuestra visita a Gobik en nuestro canal de Youtube con el enlace, y , si quieres, puedes suscribirte.

En España están presentes en 186 tiendas, aunque el 90% de sus pedidos son ropa personalizada



Castelli y CDC Sport celebran los 10 años de la Gabba

El enfoque en la innovación en Castelli no es un lema, es una especie de mantra. La pasión y el deseo de Maurizio Castelli para crear ropa de alto rendimiento es tan evidente hoy como lo fue en 1974. Castelli se ha mantenido a la vanguardia de la tecnología, rendimiento y diseño en la indumentaria de ciclismo.

El maillot que ha revolucionado la manera de salir en bici con lluvia y frío

En 2010, Castelli presentó la Gabba a los profesionales y cambió para siempre la forma en que los profesionales se visten para competir y entrenar bajo la lluvia y el frío. Gracias al extraordinario equilibrio de transpirabilidad, protección contra el clima y ajuste aerodinámico del maillot, cualquier otro ciclista de rendimiento pronto vio la necesidad de un Gabba en su guardarropa.

2020: La revolución

Diez años después, lo mejor acaba de superarse. La cuarta generación de la Gabba está fabricada directamente por los que la han inventado. Cuenta con una importante mejora en el rendimiento, haciéndolo aún mejor bajo la lluvia y manteniendo su excelente transpirabilidad.

Una década después de que Castelli lanzó el proyecto Gabba que cambió la forma en que los profesionales compiten y entrenan en condiciones húmedas, la colección otoño / invierno 2019 marcó el próximo gran salto en innovación y

evolución con la cuarta generación de Gabba. Ahora, en la parte delantera se ha aplicado un tejido polar ligero y cálido, y en la parte trasera un tejido ligero y más repelente al agua que el del modelo anterior. Proporciona mayor protección contra el agua gracias a las costuras selladas en los hombros y a la cremallera con solapa impermeable. ¡No será fácil realizar una prenda Gabba mejor que esta!

CDC Sport es distribuidor oficial de Castelli en España.

Castelli, una historia de innovación, pasión y primicias históricas

Las primeras prendas para ciclismo se hicieron para el que fue Campeón del Mundo en 3

ocasiones y vencedor del Giro en 5, Alfredo Binda. Y de aquí, siguieron un gran número de innovaciones:

1977. 1º Culotte de lycra del mercado.

1981. 1º Culotte lycra de color.

1983. 1º Maillot con membrana paraviento.

1996. 1ª Colección específica para mujer.

1998. 1º Maillot con tratamiento transpirable.

2010. 1ª Protección aerodinámica para agua.

2015. Premio Eurobike al primer maillot de específico Triatlón.

2017. Gabba 3, última evolución de la prenda que revolucionó el ciclismo moderno.

2018. Castelli vuelve al Giro d'Italia, creando una colección conmemorativa.

2020. Gabba 100% personalizada.



Descubre el nuevo conjunto Super Light Project de rh+ Cycling

El verano se acerca y rh+ Cycling ofrece un excelente conjunto para los días calurosos de esta temporada: Super Light Project.

De hecho, el nuevo maillot Super Light de rh+ Cycling está diseñado para climas más templados y tiene un ajuste que no descuida el componente aerodinámico: es ligero, pero sin sacrificar las cualidades de transpirabilidad y confort térmico, para no perder en performance.

Está hecho del nuevo tejido Biomorphic Ultra Light Adaptive Stretch, capaz de asegurar el control correcto de la temperatura en la subida, para no desperdiciar energía para dispersar el exceso de calor, y capaz de secarse rápidamente para no enfriarse en la siguiente bajada.

Para aumentar aún más la ligereza y la transpiración de este maillot se utiliza una malla muy ligera llamada Micro Mesh, colocada bajo las mangas y detrás de los bolsillos.

Combinado con los Prime Bibshort, el maillot Super Light se está promocionando actualmente en muchas tiendas de todo el país.

En las tiendas que se han unido a la promoción, de hecho, pueden comprar este outfit a un precio dedicado de 169 € en total (precio del maillot original 109,9 € + bibshort 99,9 €).

La lista de tiendas participantes está disponible en la página web, en la sección del Super Light Project.



GOBIK®

NONCONFORMIST. EVERYWHERE. EVERYDAY

© | f | v | in | gobik.com



WARM2020

· S · E · R · I · E · S ·

Nueva colección WARM SERIES 2020 de Gobik.
Arranca una nueva temporada, entrelazada de nuevos diseños,
colores aún más vibrantes y el mismo espíritu inconformista.

Sportful da a conocer la nueva serie Supergiara

Sportful vuelve a la actividad. Han pasado ya dos meses desde que el Gobierno de Italia decretara el confinamiento de todo el país para frenar la pandemia provocada por la Covid19. Tras Italia, muchos otros países de nuestro entorno se han visto obligados a tomar las mismas medidas drásticas, entre ellos España. La sede de Sportful se encuentra en la región del Véneto, una de las más afectadas por esta grave crisis sanitaria, y donde desde hace unos días se empieza a recuperar ciertas cuotas de normalidad. Pero hay que ser muy precavidos, y por eso los responsables de la firma sostienen que la vuelta al trabajo se hará "poco a poco y anteponiendo la seguridad tanto de nuestros trabajadores como de nuestros socios y clientes".

Desde la semana pasada, la sede de Sportful en Fonzaso ha ido re-tomando una cierta normalidad con puestos de trabajo distanciados entre operarios, turnos más amplios y muchas áreas manteniendo el trabajo desde casa. La empresa recibe y entrega pedidos a sus clientes desde hace días, recepción materias primas y se ha retomado la producción y encargo de equipaciones personalizadas.

Por supuesto, los responsables de la empresa quieren enviar un fuerte abrazo y todo el apoyo a sus seguidores, socios y clientes, especialmente a aquellos puntos de venta que aún están cerrados por culpa del coronavirus. Los

responsables de la firma aseguran que en Sportful tratarán de ayudarlos en todo lo posible para garantizar la viabilidad de sus negocios. Además de solidarizarse con todas las personas afectadas por este virus, especialmente con aquellas que han lamentado la pérdida de seres queridos.

Nueva gama Supergiara y Giarra

Esta reactivación también pasa por el terreno de la comunicación. Sportful ya ha reactivado su calendario de presentación de nuevos productos correspondientes a la temporada de verano 2020. Empezamos con las nuevas prendas de la serie para ciclismo Gravel: Giarra y Supergiara, una familia de prendas que, además de nuevos colores y ampliación de gama, ahora está disponible también como opción de prendas personalizadas (Sportful Custom).

La serie Supergiara se mantiene como tope de gama dentro de la familia gravel; sus dos principales productos (maillot y culote) amplían la paleta de colores; incluyendo un llamativo culote corto en tono ocre. Por primera vez, esta serie tope de gama cuenta con un culote específico para la mujer ciclista (disponible en tallas XS a XXL). El culote Supergiara es una pieza realmente especial en la colección de Sportful; una prenda confeccionada con un tejido en lycra de alta compresión, con patronaje

ergonómico de gran comodidad, inserciones reflectantes completamente integradas y, sobre todo, la inclusión de unos exclusivos bolsillos en red totalmente disimulados en una de las perneras y parte trasera del culote.

La familia Giarra también se amplía para esta nueva temporada. Tanto para el hombre como para la mujer ciclista. Esta serie, algo más económica que la anterior, también incorpora la nueva paleta de colores (gris, azul, ocre-naranja, negro y verde oscuro) y mantiene su amplia oferta de prendas para el ciclismo gravel: maillot, culote, short sin ba-dana (hombre y mujer), chaleco, maillot femenino, maillot de tirantes femenino, maillot ancho (Tee), guantes, calcetines, gorra...

Toda la información sobre tallas, modelos y precios de las nuevas prendas para ciclismo Gravel de Sportful se puede consultar en el sitio web oficial.



Spiuk avanza sus novedades para esta primavera

Una vez que el Estado de Alarma tenga fecha de caducidad, Spiuk podrá poner fechas para lanzar las novedades que tenía previstas para Primavera. Cómo previo, Spiuk avanza cuales serán estas novedades.

Gafas Ventix-K

Son una revisión del modelo más longevo y exitoso de gafas de Spiuk, las Ventix. Las nuevas Ventix-L mantienen la esencia de aquellos puntos que las han hecho un best seller: además de ligera, es una gafa muy envolvente y que se adapta perfectamente a una amplísima variedad de caras. Pocas gafas hay en el mercado que puedan garantizar el confort de las Ventix. En esta actualización, Spiuk ha incidido en actualizar su estética, y en el desarrollo de nuevas versiones de lentes que son el auténtico gancho del modelo Ventix-K.

Mención especial al modelo con lente Nittix. La

tecnología Nittix mejora tu experiencia visual mientras practicas deporte. Es capaz de filtrar de forma efectiva los colores más difusos del espectro de onda. Por eso proporciona una visión con mayor contraste y claridad. El tiempo de reacción se vuelve más corto y reduce la fatiga ocular.

Las van a emplear, cuando se reanude la actividad deportiva, los equipos profesionales del Caja Rural-RGA y el Burgos BH.

Gafas Bakio

Un modelo más casual y dirigido al ciclismo urbano. Encuentra aquí más información sobre este modelo.

Zapatillas Trienna

La nueva zapatilla específica para triatlón. Pensada para el día de competición. Spiuk la ha diseñado



junto con Mario Mola, y es por eso que además de las prestaciones habituales de un calzado competitivo de ciclismo, las Trienna han sido ideadas para hacer las transiciones ultra-rápidas. Estarán disponibles con suela de fibra de vidrio y con suela de Carbono.

Mundo Talio nos propone una selección de sus productos para nuestra bicicleta

CASCO LEATT DBX 1.0 MOUNTAIN

Un casco MTB que ofrece mucha protección por poco precio, con una amplia protección alrededor de la cabeza y una cobertura trasera más amplia. También incluye la tecnología de turbinas 360°, de Leatt, con discos móviles en 360 grados construidos con una forma y material que absorben energía en todas direcciones.

- Tecnología de turbinas 360°.
- Reduce hasta un 30% el impacto en la cabeza a nivel de conmoción cerebral.
- Peso: desde 320 g.
- Tallas #S, #M y #L.
- Disponible en 2 colores: Negro / Ink (Azul)
- PVP: 70€



ZAPATILLAS LEATT MTB 4.0 CLIP

Para los riders que aprecian una comodidad superior en unas zapatillas, el clip 4.0 es el sueño de todos los pies. Te sentirás en la cima con los canales profundos que proporcionan una estabilidad superior y múltiples opciones de ajuste. El material de secado rápido y la ventilación efectiva lo convierten en las zapatillas para todo tipo de climas para riders de enduro y descenso que les gusta conducir agresivamente en condiciones exigentes.

- Suela ClipGrip con un exclusivo canal ampliado SPD ajustable para DH.
- Dibujo de la suela con un patrón de agarre optimizado en el área del pedal.
- PVP: 119€
- Tallas: 38,5 / 40 / 41,5 / 42 / 43 / 43,5 / 44 / 44,5 / 45,5 / 47
- Disponibles en 2 colores: Negro / Negro-Ink (Azul)

SILLÍN SQLAB 611 ERGOWAVE® ACTIVE

El 611 ERGOWAVE® Active fue diseñado precisamente para cumplir con los requisitos del MTB y satisfacer perfectamente las demandas de uso de All Mountain y Enduro. La forma ondulada y la sección trasera elevada brindan un perfecto soporte trasero y una distribución de presión óptima que llega a lo profundo de las estructuras del cuerpo y mejora la transmisión de potencia. La punta

baja en combinación con la inclinación proporciona un alivio óptimo de la presión para el área perineal.

- Ancho (cm): 12, 13, 14 o 15 cm
- Disciplinas: MTB, Trail y E-Bike
- PVP: 149,96€



CONTACT CLEANER MAXIMA

Limpiador profesional diseñado específicamente para eliminar grasa, aceite y otros contaminantes, también de los componentes eléctricos. La formulación exclusiva y patentada desplaza la humedad y es completamente no corrosiva y no mancha. El limpiador sin CFC y compatible con VOC limpia de manera segura los componentes eléctricos, se seca rápidamente y no deja humedad, residuos ni películas. Ideal para mantener limpia y protegida la zona de la batería, cables y conectores eléctricos.

PVP: 8,91€

SKF KIT DE RETENES DE HORQUILLA MTB

Los retenes de baja fricción SKF reducen considerablemente la fricción que se contra las barras. Esto unido a la buena durabilidad de los retenes los hace perfectos para su horquilla. En las E-Bikes, los retenes de horquilla cobran más importancia si cabe, ya que el mayor peso aumenta la fatiga de las suspensiones.

- Kit completo mantenimiento retenes de horquilla.
- Máxima durabilidad.
- Fabricado en compuesto de baja fricción.

- Reducen el efecto Stick and Slip.
 - Disponible para Fox, RockShox, Marzocchi, DT Swiss, Ohlins y X-Fusion.
- Desarrollado para proporcionar baja fricción y el máximo contacto con el suelo para una óptima sensación de conducción.

PVP: Entre 33 y 68€



Vic Sports distribuirá las gafas Pit Viper

Vic Sports ha anunciado que será el encargado de distribuir la marca de gafas Pit Viper.

En la primavera de 2012, el fundador Chuck Mumford hacía muchas aventuras de esquí y otros deportes al aire libre y decía que sus gafas deportivas tope de gama que llevaba siempre se le rompían en algún momento u otro. Chuck desarrolló las Pit Viper con el objetivo claro: gafas de sol que puedan ser golpeadas sin que se rompan. A prueba de viento, lluvia, frío, calor, las Pit Viper pueden soportar situaciones que otras marcas de gafas no pueden. Extremadamente funcionales con una combinación óptima de estilo y rendimiento.

Sus diseños no dejan indiferente a nadie. Con un estilo totalmente divertido y desenfadado para que puedas combinarlo con tus colores que más te gusten.

Todas las gafas de todas las categorías cumplen con los estándares de protección UV. Según el tipo de gafa se incluyen unos accesorios u otros: funda protectora de tejido, cordón de sujeción

"cuelga-gafas", juego de patillas "cerradas" de silicona o funda dura de viaje.

Algunas de las características más importantes

- Diseño inspirado a lo militar
- 3 puntos de ajuste para el acople perfecto
- Protección solar

·Óptima visión periférica

Categorías

- The Originals
- The Double Wides
- The Exciters
- The 2000s
- The Googglés



Up-Town, la nueva cesta de bicicleta para la ciudad distribuida por Vic Sports

El distribuidor Vic Sports nos trae un producto que ya se está utilizando mucho y que sirve para poder ir por la ciudad. Para hacer unas compras en el mercado? Para ir hacer un 'pícnic'? O simplemente para hacer unos recados? Up-Town: ¡La cesta que necesitas para poder ir por la ciudad!

Con una gran capacidad de almacenamiento 17.5 L, esta nueva cesta Ortlieb te ofrece suficiente espacio para guardar todas tus cosas secas y seguras. 3 modelos con diseños y prestaciones diferentes para satisfacer y adaptarse mejor al estilo de vida de la persona: Up-Town Urban, Up-Town City, Up-Town Design

Up-Town Urban

Fina y elegante para pasear por la ciudad. Sorprendentemente versátil y a la vez impermeable, la Up-Town Urban ha sido confeccionada en cordura y disponible en modernos y atemporales colores.

Up-Town City

La todoterreno impermeable y para una intensa jornada. Gasolina, negro, mostaza: tres elegantes colores para tu Up-Town City. Con sistema de acople al manillar, que permite retirarla fácilmente para ir de tiendas.

Up-Town Design

Destaca ante cualquier situación meteorológica. Solo porque el clima es gris, sus accesorios no tienen que serlo! Pon un toque de color y diseño en cualquier momento del día con la colección Up-Town Design. Gracias a la tapa central, puedes acceder fácilmente al bolsillo interior. Robusto marco de aluminio con una tapa que garantiza un cierre totalmente impermeable. Sistema inspi-

rado en las cubiertas utilizadas por los kayakistas de aguas bravas. Diseñada tanto para el manillar como para llevar de la mano, la UP-TOWN es la compañera perfecta.

Con el set de montaje, colocar y quitar es súper fácil y seguro, disponible para todas las bicicletas, incluida la mayoría de las E-Bike. Soporte con o sin cierre.



COMET nos propone una selección de accesorios y componentes para E-bike

VIDEOCAMARA LUZ CYCLIQ FLY12

Cámara de vídeo para bicicleta Cycliq Fly12 HD delantera con luz super potente de 600 lúmenes integrada para mayor visibilidad, seguridad y alcance.

- Grabación nítida de imágenes en alta definición, audio incluido, hasta a grandes velocidades. Graba hasta en un ángulo de 135°.
- Conectividad Smartphone y Garmin: puede ser controlada por teléfono móvil mediante la app Cycliq (por Bluetooth) y por el dispositivo Garmin gracias a la conectividad ANT+.
- Carcasa muy resistente a los golpes (color negro). Resistente al agua hasta 1m con un revestimiento de nanotecnología para evitar el polvo y la suciedad.
- Siempre tendrá espacio en la tarjeta SD: se sobrescriben los vídeos más antiguos al grabar unos nuevos.
- Protección contra accidentes: la cámara bloquea directamente la grabación al recibir un fuerte impacto, no pudiéndose sobre escribir esa grabación.

- Batería de larga duración: hasta 8 horas en modo sólo grabación; hasta 4-5 horas con la luz encendida. Cuando se esté agotando se activa el modo HomeSafe, no pudiendo grabar pero manteniendo la luz encendida durante 30 mins.



SENSOR PRESIÓN AIRE SKS AIRSPY

El sensor de presión de neumáticos AIRSPY compacto y liviano de SKS brinda a los ciclistas la certeza de que conducen con una presión óptima. Simplemente gire el adaptador de la válvula sobre la válvula, empuje el sensor hacia él y listo. Cuando se ha montado, el sensor a prueba de polvo y hermético, mide la presión de los neumáticos. El sensor de presión de aire usa Bluetooth o ANT+ para transmitir los datos precisos en tiempo real a un dispositivo para bicicleta compatible (GARMIN) o a teléfonos inteligentes que tienen instalada la aplicación SKS MYBIKE. La aplicación no solo muestra la presión de aire actual, sino también la temperatura y el nivel de batería del sensor. Si se detectan desviaciones de presión suena una alarma. AIRSPY también se puede utilizar como un medidor digital móvil para que la presión de los neumáticos se pueda medir digitalmente cada vez que se inflan los neumáticos.

AIRSPY está disponible como juego para las ruedas delanteras y traseras. Es adecuado para usar con todas las válvulas AV / SV y la mayoría de las válvulas Dunlop, además de los neumáticos sin cámara. Incluye una pila de botón CR2032 y cerraduras en U en varias longitudes.

Características:

- Material: Plástico
- Peso: 18 g
- Válvula: SV
- Salida máxima: 8.3 bar / 120 PSI



CUBIERTA CONTINENTAL CONTACT PLUS REFLEX

Cubierta especial para bicicletas eléctricas y de alquiler. Extremadamente resistente a los pinchazos y cortes que, gracias a su alta elasticidad, proporciona una resistencia especialmente baja, ahorrando energía de la batería y el medio ambiente. Certificación ECE-R75, diseñada para su uso en bicicletas eléctricas de hasta 50 km / h. Marca: Continental



CASCO XLC BH-C24

REF: 2500180030
Talla: 53/ 57 cm.
color: azul metálico
PVR: 65 €

REF: 2500180031
Talla: 58/ 61 cm.
color: Azul metálico
PVR: 65 €

Descripción

- Ámbito de uso: city/trekking
- Sistema de ajuste universal
- Construcción Single Inmold
- Almohadilla de barbilla y de cabeza estampada

REF: 2500180032
Talla: 58/ 61 cm.
color: negro mate
PVR: 65 €

REF: 2500180033
Talla: 53/ 57 cm.
color: Negro mate
PVR: 65 €



Nuevos calcetines de ciclismo Falke Impulse

El ciclismo de hoy en día destaca la importancia del cuerpo de un ciclista. Los zapatos correctos, la ropa y calcetines perfectamente ajustados, pueden proporcionar al cuerpo una protección y un rendimiento extra.

Los pies requieren protección especial ya que están en tensión por el movimiento del pedal en la zapatilla fija. Gracias a su estructura de malla, los nuevos calcetines Falke Impulse proporcionan estímulos específicos en la planta del pie. Esto crea un efecto de masaje que estimula continuamente los receptores plantares para prevenir el entumecimiento de los pies y estimular el arco del pie.

El demostrado ajuste FALKE con puntera derecha e izquierda para un ajuste sin arrugas y el empeine de goma que evita el deslizamiento aseguran un ciclismo de confort y pies sanos. Además, la estructura abierta y la mezcla de materiales de poliamida y elastano aseguran una gestión óptima de la humedad del pie, ya que el sudor se disipa y el pie puede mantenerse lo más seco posible. Los calcetines también convencen por su diseño que se caracteriza por una combinación de blanco y negro con detalles luminosos.

FALKE BC Impulse Peloton

Inspirados en las coloridas equipaciones de los ciclistas a vista de pájaro, los nuevos calcetines de ciclismo están adornados con líneas de colores que simbolizando a los ciclistas con sus equipaciones.

FALKE BC Impulse Dots

La tendencia de la moda de los puntos también está

presente en el ciclismo. Los calcetines FALKE Impulse Dot están diseñados con grandes puntos de colores para combinar.

FALKE BC Impulse Stripe

Los patrones clásicos de la ropa de ejecutivo también son una inspiración en la ropa deportiva deportiva de ciclismo. Un efecto de rayas translúcido y sutil con un logotipo llamativo le da a estos calcetines altamente funcionales un aspecto moderno.

NEW FALKE BC6 Long

Con su acolchado ultraligero y su peso mínimo, estos calcetines son perfectos para el ciclista de carretera. El rápido transporte de la humedad y el ajuste óptimo garantizan una excelente comodidad. La versión larga también protege la pantorrilla y la espinilla.

Ropa interior FALKE

Además de los calcetines, la ropa deportiva ofrece protección contra las diferentes condiciones climáticas en ciclismo y garantiza un control equilibrado de la humedad. Durante los ascensos y los momentos de tensión, la temperatura corporal aumenta. Para refrescarse, el cuerpo produce sudor.

Las líneas de ropa interior "FALKE Cool" y "FALKE Warm" garantizan un enfriamiento efectivo gracias a

su composición y ajuste. La ropa interior ajustada y sin costuras garantiza una alta comodidad y permite la absorción del sudor directamente de la piel. Las zonas climáticas integradas apoyan el efecto de enfriamiento.

Los protectores de brazos FALKE, que tienen un efecto de aislamiento térmico y protegen la piel de la luz solar intensa (LPF 50), son los accesorios perfectos para los ciclistas. Están tejidos de forma cilíndrica para un ajuste óptimo, sin costuras y elásticos. Detalles reflectantes y canales climáticos para un secado rápido son otros de los beneficios.



Bollé presenta Stance Jr, el casco para los ciclistas más jóvenes

Inspirado en su versión para adultos, Stance Jr viene con un conjunto de características útiles para niños. Entre otras características, este casco de Bollé cuenta con un adhesivo reflectante en la parte posterior y en la tira, malla integrada para protegerse de los «ataques» de los insectos, una hebilla anti-pinch en la correa y, por último, un sistema Click-to-Fit que integra un LED para mayor seguridad. Bajo su apariencia simple, Stance está lleno de características útiles.

El sistema Click-to-Fit permite un ajuste más preciso, lo que revierte en una estabilidad perfecta del casco. Por su lado, el LED de seguridad tiene dos opciones, luz continua o intermitente, y ofrece así una mejor visibilidad, añadiendo por tanto un plus de seguridad.





+
WOLF
SHORT SLEEVED MAILLOT
+



Los nuevos componentes de Shimano para su línea de MTB

Las ruedas para 12 velocidades Microspline, bielas para líneas de cadena de 57mm, bujes, frenos de montaña flat-mount, además de nuevos componentes Alivio y Tourney.

Shimano desveló interesantes novedades para su línea de MTB de gama alta y para sus grupos de nivel intermedio.

Nuevas bielas de 12 velocidades

Para proporcionar la línea de cadena perfecta para los bujes traseros de 157mm de O.L.D., Shimano introduce una nueva biela. La biela XTR FC-M9130-1 1x12 opera en una línea de cadena más ancha de 56,5mm que permite utilizar cubiertas más anchas y que tiene un factor Q de 171mm, que proporciona una postura más estable. La biela FC-M9130-1 es ligera, con las tecnologías Direct Mount, Hollowtech II y platos Dynamic Chain Engagement+ para unas excelentes acción y retención de la cadena.

Una nueva biela de 12 velocidades para doble (2x12) también estará disponible en 2020. La biela de nivel Deore con tecnología Direct Mount FC-MT610-2/B2 tiene un desarrollo de 36-26D, compatibles con bujes traseros de O.L.D. de 142mm o 148mm y una longitud de brazo de 170mm o 175mm.

Este nuevo añadido les dará a los consumidores y fabricantes la opción de elegir entre 22 tipos de bielas diferentes para 12 velocidades, 14 de 1x12 (tres para cada uno de los grupos XTR, DEORE XT, SLX y DEORE, más dos opciones non-series) y 8 bielas para 2x12 (dos para cada uno de los grupos desde XTR a SLX y de nuevo otras dos opciones non-series).

Bujes y ruedas

Igual que la línea de bielas para 12 velocidades se amplía, la línea de bujes y ruedas para 12 velocidades también se extiende. Un nuevo juego de ruedas tubeless de aluminio MICROSPLINE (WH-MT601) de nivel DEORE incorpora ruedas de 29" o 27.5" con bujes de 100/142mm o 110/148mm (el peso de las ruedas de 29" con buje trasero de 148mm O.L.D. es de 2230g). Al mismo tiempo dos bujes Micro Spline de primer precio estarán disponibles. El MT410 disponible en 142 o 148mm O.L.D. con eje pesante E-THRU o el MT401 en 135 o 141mm O.L.D. con cierre rápido. Todos los bujes están disponibles en opciones de 28, 32 y 36 radios.

Estas novedades suponen que a partir de ahora hay 5 opciones de ruedas completas de 12 velocidades de Shimano (desde las ruedas DEORE XT hasta la nueva opción WH-MT601) y 9 bujes de 12 velocidades MICROSPLINE (desde el nivel XTR hasta la opción MT401).

Frenos MTB Flat-mount XTR, DEORE XT y SLX

La siguiente novedad son 3 modelos de frenos de disco de 2 pistones para montaje flat mount pensados para el XC. Se presentan para tener en cuenta los nuevos diseños de retenedores de cadena de los fabricantes y proporcionar la misma potencia de frenado que los frenos equivalentes de 2 pistones de XC para montaje post mount. Las versiones XTR (BR-M9110), DEORE XT (BR-M8110) y SLX (BR-M7110) han sido todas desarrolladas para que puedan montar pastillas de resina o de metal, con o sin aleta. La versión XTR está disponible para discos de 140mm and 160mm mientras que las versiones DEORE XT y SLX pueden montar rotores de hasta 180mms.

Nuevos componentes ALIVIO y TOURNEY

Comúnmente utilizados en las especificaciones de las bicicletas de montaña y urbanas de primeros precios, Alivio y Tourney son componentes sencillos muy a tener en cuenta y que juegan un gran papel proporcionando durabilidad y fiabilidad.

La nueva serie ALIVIO M3100, aún se presenta en versiones de 2x9 y 3x9 velocidades, con nuevos pulsadores, desviadores, cambios y platos que ahora equipan tecnologías como SHIMANO SHADOW RD en los cambios traseros, pulsadores con tecnología 2-WAY RELEASE, manetas RAPIDFIRE PLUS MONO y visores ópticos de marchas, más transmisiones con HG HYPERGLIDE para mejorar la suavidad de los cambios de marchas.

Nuevos componentes TOURNEY en 3x7 ó 3x6 velocidades con nuevos mandos REVOSHIFT, nuevos piñones con mayor resistencia a la corrosión y nuevo aspecto deportivo en los cambios con sistema de cambio indexado SIS y rendimiento consistente con una amplia disponibilidad de combinaciones de desarrollos (tanto 12-28/32 como 14-28/34).

Todos los componentes estarán disponibles a través de la red de minoristas de ciclismo a partir de julio. Mira los componentes en este [video](#).



Shimano aumenta la capacidad de sus baterías para Ebikes

Shimano ha introducido tres nuevas baterías para bicicletas eléctricas dentro de la gama Shimano Steps, incluyendo versiones internas y externas de mayor capacidad, hasta los 630Wh propicias para rutas aún más largas.

- El modelo BT-E8036 de alto rendimiento se convierte en la batería integrada más grande de Shimano con una capacidad de 630Wh.
- La batería integrada BT-E8035-L conserva las mismas dimensiones, pero con una capacidad algo inferior de 504Wh y un tiempo de carga ultrarrápida de 4 horas (80% de carga en 2,5 horas).
- Además de las dos opciones integradas, la nueva BT-E8016 de 630Wh se convierte en la batería externa más grande de Shimano, y viene con un nuevo puerto de alimentación y el soporte de batería BM-E8016.

Al igual que otras baterías Shimano Steps, las nuevas BT-E8036, BT-E8035-L y BT-E8016 ofrecen una vida útil extremadamente larga. Incluso después de 1000 ciclos de carga completos (¡que tardarían 19 años en llegar si cargamos la bici eléctrica una vez a la semana!) las nuevas baterías seguirán manteniendo el 60% de su capacidad. Esto significa que puedes

concentrarte en el camino en vez de estar pendiente y preocupado del indicador de la batería.

Con estas nuevas incorporaciones de Shimano Steps los clientes tienen ahora la posibilidad de elegir entre 10 baterías, con porta baterías traseras, de tipo externo o con posiciones integradas en el tubo vertical y baterías de carga más rápida de 418 ó 504 Wh u opciones de capacidad ampliada de 630 Wh.

Incorporaciones en la transmisión

Los platos y bielas de bicicletas eléctricas también incorporan algún nuevo producto como el nuevo plato de 12 velocidades compatible con bujes de 157mm O.L.D. El plato SM-CRE80-12-SB viene en opciones de 34T o 36T, ambos con la tecnología Dynamic Chain Engagement + que evita la posibilidad de que se salga la cadena.

Nuevo Display

Un nuevo display se une a la gama de productos Shimano Steps más urbano, ofreciendo un puesto de mando y manillar más despejado.

La nueva pantalla de la computadora SC-E5000

viene con interruptores integrados para subir o bajar el nivel de asistencia de Shimano Steps. Los botones adicionales permiten encender o apagar las luces conectadas y acceder a los menús de la pantalla.

El ordenador SC-E5000 es compatible con el sistema existente de Shimano Steps, permitiendo a los consumidores actualizar sus bicicletas electrónicas existentes.

Todos los nuevos productos de Shimano Steps se esperan lleguen al mercado a lo largo del verano 2020.



Bidones deportivos Brenta

Posiblemente el mejor bidón personalizado de su categoría



Disponibles en 2 tamaños

www.personalizatubidon.com

DRD Artur Roures SL
+34 663 189 706

Ya está aquí la nueva gama de horquillas DebonAir de RockShox



RockShox ha presentado la nueva gama de horquillas DebonAir, más polivalente que nunca, para que a los más exigentes no se les resista ningún sendero. De esta forma, RockShox actualiza la gama Pike, Lyrik y Yari. La cámara de aire DebonAir, altamente regulable, está preparada para lo que depare el sendero. Con un tacto suave como la seda desde el principio, ahora RockShox la ha optimizado para que la altura de carrera sea mayor y ganar así confianza en terreno técnico.

Optimizada para una mejor experiencia sobre el sendero

Cada milímetro cuenta, especialmente cuando se trata de atacar terreno técnico y empinado. Basándonos en el feedback de los ciclistas, la nueva cámara de aire DebonAir tiene aún más soporte inicial y permite lanzarse al sendero con mucha más confianza. Se ajusta con solo un par de vueltas. Al mover la posición del pistón de aire en relación a la ranura, hemos aumentado la altura del recorrido desde el sag hasta la parte superior. Esto se traduce en un mayor soporte inicial, y el disfrute de cada milímetro del recorrido, para mantenerte en pie sobre cualquier terreno.

Una auténtica máquina de los senderos

Diseñada para las mejores bicicletas de hoy en día, las que actualmente dominan los senderos, y lista para cualquier conquista que tengas en mente. Lo tiene todo: cada uno de los detalles están encaminados a reducir la fricción, minimizar la fatiga del ciclista, y proporcionar un control sobre el sendero sin igual.

PIKE

Pike Ultimate FS-PIKE-ULT-B4

Una auténtica máquina de los senderos, que nos moríamos de ganas de poner en nuestras bicis,

y de compartir contigo. Con una cámara de aire DebonAir actualizada, unida al amortiguador Charger 2.1 para que un control inigualable, y así afrontar todas las curvas abiertas y descensos resbaladizos. Los retenes de bajísima fricción SKF, y el fluido de amortiguación Maxima Plush, trabajan en todo momento para reducir la fricción, silenciar el ruido, y proporcionar un rendimiento constante.

PVPR: 979€

Pike Select FS-PIKE-SEL-B4

La Pike Select combina una cámara de aire DebonAir actualizada con el cartucho Charger RC, para cualquier festival que quieras montarte por los senderos. Además, de premio, hemos incluido el fluido Maxima Plush, testado en competición, que reduce la fricción, el ruido y consigue que ruedes de forma suave salida tras salida.

PVPR: 759€

LYRIK

Hay que subir para bajar. Todos buscamos la ansiada recompensa de la bajada. Más inclinados, más largos, más rocosos y ahora con más transferencias entre tramos cronometrados; los corredores de enduro de todo el planeta afrontan retos cada vez más exigentes. Si lo que estás buscando es una memorable excursión de alta montaña o un codiciado podio de carrera de fin de semana, la Lyrik está preparada y esperando para ayudarte a conseguirlo. Trae bocadillos, y que comience el enduro.

Lyrik Ultimate FS-LYRK-ULT-C3

No solo está diseñada para bajar, también para subir. Se agarra a cualquier límite, con su cámara de aire DebonAir renovada y nuestro cartucho Charger 2.1, para que tengas el máximo control y precisión sobre el sendero. Los retenes de bajísima fricción SKF, y el

fluido de amortiguación Maxima Plush, trabajan en todo momento para reducir la fricción, silenciar el ruido, y proporcionar un rendimiento incomparable desde que sale el sol hasta que se pone.

PVPR: 1.039€

Lyrik Select FS-LYRK-SEL-C3

Para todas las cimas, los valles, y todo lo que encuentres por el camino. La Lyrik Select combina una cámara de Aire DebonAir con el fiable amortiguador Charger RC, para que tengas un control y precisión incomparables. El fluido Maxima Plush reduce la fricción, silencia el ruido, y proporciona un rendimiento duradero en cualquier situación.

PVPR: 819€

YARI

La Yari comparte el rígido y resistente chasis de la Lyrik, diseñado para inspirar confianza tanto a los rudos riders de enduro como a los de e-bike.

Yari RC FS-YARI-RC-B3

La Yari comparte el rígido y resistente chasis de la Lyrik, que se combina con la cámara de aire DebonAir actualizada, y el amortiguador Motion Control. Diseñada para inspirar confianza tanto a los rudos riders de enduro, como a los que montan una e-bike.

PVPR: 539€

REVELATION

Revelation RC FS-RVL-RC-A3

La Revelation ya es una adulta, y está lista para explorar todos los senderos, sean como sean. Está llena de prestaciones, viene con la cámara de aire DebonAir actualizada, junto al amortiguador Motion Control y barras Fast Black de 35mm.

PVPR: 539€

INFLADO | HIDRATACIÓN | PROTECCIÓN | SEGURIDAD | MANTENIMIENTO | BOLSAS



EXTRA WET LUBE

Lubricante premium basado en cerámica.

- > EFICAZ EN CUALQUIER CONDICIÓN
- > REDUCCIÓN DE FRICCIONES
- > DURABILIDAD EXCEPCIONAL
- > MUY RESISTENTE AL AGUA



ZÉFAL

MADE IN FRANCE

Myrco presenta novedades en su catálogo

PIRELLI CYCL-E

Pirelli está comprometida tradicionalmente con el desarrollo de soluciones innovadoras para la movilidad sostenible. No podía, por tanto, faltar una gama de neumáticos para bicicletas dedicada al segmento eléctrico, que es cada vez más importante en el campo de la movilidad urbana.

Cycl-e GT es un neumático diseñado para exaltar las características dinámicas típicas de la conducción deportiva de las hermanas para motor, mercado en el que Pirelli es líder. Perfecto para el tráfico urbano, es ideal para las bicicletas eléctricas modernas y de mayores prestaciones.

La banda de rodadura del modelo Granturismo es la que más se asemeja a los neumáticos para motos de Pirelli. Propone tallas y perfiles típicos de las 2 ruedas para motor y ofrece un marcado dinamismo de conducción, así como una óptima capacidad de plegado, características estas que son ideales para las bicicletas eléctricas modernas y potentes y para los que tengan exigencias de conducción deportiva también en áreas urbanas.



LEZYNE E-BIKE

Lezyne, integración total con tu E-Bike.

Los focos EBIKE MACRO DRIVE 1000 Y EBIKE MICRO DRIVE 500, son la elección perfecta para usuarios de Ebike. Mayor integración y compatibilidad total, aprovechando la energía de la propia batería de la bici.

Construidas en aluminio CNC, mayor resistencia y mejor



disipación del calor. Doble led de alta intensidad y lente MOR (Maximum Optical Reflection) que mejora la visibilidad lateral.

Cinco niveles de potencia para una mejor autonomía y modo automático día/ noche.

Incluyen el práctico soporte X-lock integrado en la potencia y permite la instalación de un segundo gadget, GPS o cámara de video. (No compatible con algunos modelos)

-COMPATIBLES CON: baterías Bosch, Shimano y Yamaha.

-COMPATIBLE CON: E-bike 6 - 12v input. 6w.

La instalación adecuada puede requerir cierto desmontaje de la bicicleta y el motor (según el tipo de batería de la marca y modelo) y un cableado adicional para conectar la luz al motor. Consulta con tu especialista en E-bike para obtener el mejor rendimiento y la mejor integración con el modelo de tu bicicleta.



BLUB E-CERAMIC LUBE

Ceramic Lube de BLUB es un lubricante que eleva el rendimiento de la transmisión. Reduce la fricción, elimina ruidos y proporciona mayor durabilidad entre aplicaciones. Su fórmula a base de cera con partículas cerámicas, seca en pocos minutos y crea una película de protección, con baja atracción de suciedad y polvo durante más kilómetros.

Ideal para carretera o montaña, transmisiones más limpias ¡con el mejor rendimiento! Disponible también en versión E-BIKES LUBE.

Fórmula adaptada con mayor cantidad de partículas cerámicas. Ideal para retrasar y proteger del mayor desgaste que sufren las transmisiones de E-bikes.

Fórmula biodegradable, no necesita desengrasantes para su eliminación y es respetuoso con el medioambiente. Disponible en dos formatos: 15ml: Ideal para llevar en el bolsillo del maillot o bolsa de herramientas. 120ml: Perfecto para tu taller casero, siempre a mano y de fácil aplicación.

Descubre mucho más acerca de Blub aquí: <https://www.blublube.com/>



10 CM



2-3 LAPS



CLEAN



Las ventajas de usar los platos ovalados Absolute Black, los líderes del mercado

Al utilizar platos ovalados Absolute Black vas a consumir menos energía a igual potencia, podrás pedalear durante más tiempo o más rápido. Cuanto más alto escalas más esfuerzo tienes que poner en el pedal, es por eso que es muy importante maximizar la eficiencia y la efectividad y podéis maximizar ambas cosas utilizando los platos ovalados Absolute Black.

¿Funcionan los platos ovalados?

Los platos ovalados funcionan porque los ciclistas no producen una fuerza igualitaria a través del movimiento del pedaleo. Aunque cueste creerlo un plato circular no transfiere el torque a tu rueda trasera de manera tan pareja como un ovalado. Los platos ovalados funcionan en conjunto con la fisiología natural del cuerpo humano. Los platos ovalados maximizan la sección del pedaleo donde la fuerza es producida y minimiza la resistencia cuando no hay fuerza. Como consecuencia con los platos ovalados incrementa la habilidad del ciclista para rodar con una entrega de la fuerza más fluida, lo que se sentirá más suave en las piernas durante una escalada. Vas a sentir que tu pedaleo se vuelve más redondo con un plato ovalado que con un plato circular.

¿Son más efectivos en carretera o en MTB?

Con la bicicleta de montaña notarás más efecto de los platos ovalados, sobre todo en los terrenos más técnicos e irregulares, donde podrás rodar

con menos dificultad y mayor tracción. En MTB donde los cambios de ritmo son contantes por las irregularidades del terreno, tendrás un pedaleo más constante si lo comparas con los platos redondos. Un pedaleo más fluido que os ayudará en zonas de piedras, incluso en recorrido con barro o arena, que os ayudará a encontrar la tracción y cadencia correcta.

¿Por qué usar los platos ovalados Absolute Black?

El movimiento de los platos ovalados está creciendo rápidamente en todas las disciplinas del ciclismo. Esta tendencia está liderada por Absolute Black, líder mundial en platos ovalados.

Sin embargo, no todos los platos ovalados comparten las mismas características de performance que tienen los platos ovalados Absolute Black. La sincronización y la morfología del ovalo son las partes más cruciales de cualquier diseño de plato ovalado. Absolute Black desarrolló durante tres años el diseño para obtener la morfología y el timing perfectos – asegurándose que la calidad de pedaleo de sus platos ovalado sea superior la de los platos ovalados de otras marcas.

Mientras la mayoría de las marcas mantienen el mismo timing (posición de la biela respecto al ovalo) y morfología a lo largo de todos sus tamaños (es más barato y consume menos tiempo de



desarrollo e investigación), desde Absolute Black están convencidos de que cada tamaño de plato requiere ser sincronizado a medida, optimizado y perfeccionado para el pedaleo. Por ejemplo, cuando más pequeño es el tamaño del plato ovalado más grande es el ovalo que lo conforma ya que tiene que ayudar a escalar subidas más empinadas de manera más efectiva.

La creencia en el desarrollo ha convertido a Absolute Black en el mayor productor de platos ovalados del mundo. Hay que tener una cosa clara, no todos los platos ovalados son iguales a un plato Absolute Black.

CJM Sport - Alpcross son los distribuidores oficiales de los platos ovalados Absolute Black en España. Descubre más en su web.

Rotor lanza las nuevas bielas Vegast compatibles con eje de 24 mm

Ahora el modelo Vegast de Rotor extiende sus opciones y además de su clásica configuración con eje de 30mm, cuenta con el de 24mm, haciendo estas bielas compatibles con prácticamente el 100% de las bicicletas del mercado.

Características principales

El sistema modular de Vegast permite seleccionar cada componente en función de la configuración de la bicicleta y tus necesidades. Además proporciona una gran flexibilidad, haciendo compatibles las bielas con un amplio abanico de disciplinas, donde Carretera, Gravel, Triatlón y Pista serán las primeras disciplinas para las que estará disponible.

La tecnología Direct Mount cuenta con una innovadora interfaz patentada que conecta el brazo de la biela, el eje y el plato, lo que permite montar y desmontar fácilmente las bielas con una sola llave.

El uso de platos ovalados Q Rings con tecnología OCP permite ajustar la posición óptima de plato

(OCP) con incrementos de un grado y maximizar así tu pedalada.

Fabricadas mediante un proceso de forjado y mecanizado por CNC, Vegast incluye nuestro sistema Trinity Drilling System, proceso por el cual se perforan 3 agujeros longitudinales a lo largo del interior del brazo de la biela, eliminando así material innecesario y dotándolas de mayor ligereza sin comprometer su excepcional relación rigidez-peso.

Características técnicas

Peso: 399 g (175mm sin platos ni eje)
Compatible con platos Direct Mount
Araña Direct Mount, 110x4 platos individuales
Tamaños : 165/170/172.5/175
Q-Factor: 148 mm with road standard axle
Chain line: 43.5 mm with road standard axle
Material: Aluminio 6082 Forjado y mecanizado CNC

PVPR: 124,99€ (solo brazos)
PVPR eje 24mm: 49,99€



El sistema antipinchazos Tannus Armour celebra su primer año en el mercado

Conversamos con Sergi Belmonte y Arnau Isern de Tannus Tires, que nos explican cómo ha sido recibido el Tannus Armour, la herramienta perfecta para no pinchar.

Coincidiendo con este especial de TradeBike Eléctricas, en Tradebike pudimos entrevistar a Sergi Belmonte y Arnau Isern de Tannus (www.tannustires.com) para evaluar el primer aniversario de la llegada de Tannus Armour al Mercado.

Para los que aún no lo conocáis Tannus Armour es un semi-mousse para cubiertas que usan cámara de aire, que cumple una doble función principal:

- Prevenir del Pinchazo (protección lateral y superior "abrazando" la cámara de aire)
- En caso de Pinchazo protege el aro y te permite rodar tranquilamente (por debajo de los 10km/hora) de vuelta a casa

Respecto a cómo ha ido el primer año de Tannus Armour en el mercado, Belmonte, explica que están "encantados de la aceptación que ha tenido el producto entre nuestra Clientela Off-Road". Eran conscientes de que tenían en gran producto entre manos con un posicionamiento distinto. "Siempre te queda la pregunta de "¿lo verán como lo vemos nosotros? Y... sí!", se congratulan.

Isern apunta que les ha "sorpendido un poco que un producto tan disruptivo haya tenido tan buena acogida tan rápidamente. Sobre todo viendo a la "hermana mayor" (Tannus Tires) con la que inicialmente costó algo más".

Isern añade que el éxito de Tannus Armour cosechado en este primer año se debe a tener un producto diferencial respecto a las alternativas del

mercado, destacando dos factores.

En primer lugar, dice Isern, "nos hemos dirigido a un nicho de mercado masivo y olvidado (ciclistas que usan cámara de aire y que no quieren pinchar) apostando por tener tallas, a priori, menos "sexys" como la 26" y pudiendo dar respuesta así a todos los segmentos ciclistas "off-road" desde Gravel a E-Bike pasando por Enduro o al commuter urbano que va en su "MTB de toda la vida".

Además, apunta que desde el lanzamiento "hemos sido muy agresivos a nivel de "Price Point" (29,99€/unidad todas la tallas), hecho que combinado con la durabilidad y calidad del producto lo hacen tremendamente atractivo para cualquier usuario. Además pretendemos mantener este precio para prácticamente todas las tallas en el futuro".

Sobre si creen que han arrastrado usuarios Tubeless a utilizar los Tannus Armour, aseguran que no ha sido nunca su intención, aunque dicen que "sí que ha habido usuarios que se han pasado al sistema Armour + Cámara de aire". El motivo es que con esta combinación están más protegidos contra los pinchazos y los cortes, pueden comprar cubiertas más baratas (no tienen que ser tubeless ready) y sobre todo se olvidan del "engorro" del líquido que muchos ciclistas detestan.

Su idea siempre ha sido ofrecer a los ciclistas que usan cámara de aire un protector antipinchazos efectivo y a la vez un protector de llanta. Esta

doble funcionalidad que ofrece el Tannus Armour es el equivalente al líquido + Mousse para los que usan Tubeless pero mucho más económico. "Inevitablemente, por lo tanto, muchos han acabado pasado de Tubeless a Armour porque consiguen efectos similares", comentan.

Esto, según ellos, se aplica tanto a corredores profesionales como no profesionales. "El Armour ha sido diseñado para incrementar el rendimiento en temas de vibraciones, adherencia, resistencia a la rodadura y deformación", apuntan, y muestra de ello es que profesionales como Bienvenido Aguado (YT Industries), Luca Cometti (Commençal), Jaxon Riddle (Transition Bikes) y, cómo declaran, "otros corredores lo usan no sólo para entrenar (como es el caso de nuestra Tannus Tires) sino para competir. Hay que reconocer que es un orgullo para nosotros que lo utilicen y es cierto también que han ayudado a mejorar la aceptación del producto dentro de los profesionales".

Isern y Belmonte argumentan que con, su versión Tubeless, "lo que hemos buscado es que, si alguien quiere seguir rodando tubeless, lo haga con el mejor insert posible en términos de protección (de llanta), peso y performance". Bromean que "al igual que había románticos de la cámara de aire... ahora los habrá del tubeless". Finalizan puntualizando que "en Tannus somos especialistas en tecnología antipinchazos, muy duradera y disruptiva con lo que su misión es que cada ciclista vaya seguro, ruede con el sistema que ruede".



Los Outbraker Booster y Tannus consiguen dos premios en Taipei

Los frenos Outbraker Booster y los sistemas antipinchazos Tannus son importados por Akrovalis en la península ibérica.

Los premios Taipei Cycle d&i se lanzaron hace siete años para crear un sello oficial de calidad como criterio para medir el diseño y el nivel de innovación. Desde entonces, Taitra y TBA presentan los premios, mientras que el concurso lo implementa iF, convirtiéndose en el concurso de diseño más respetado en la industria ciclista internacional. Durante los últimos siete años han participado empresas de 30 países diferentes de todo el mundo.

La celebración de los premios Taipei Cycle d&i fue uno de los eventos que se vio obligado a posponerse debido a la cancelación del Taipei Cycle de este año. Debido al brote del coronavirus, todos los productos galardonados se presentaron digitalmente en el pabellón de realidad virtual de la "Exposición de premios Taipei Cycle d & i".

Taipei Cycle ha galardonado a 8 empresas con el premio Gold d&i.

El Outbraker Booster fue uno de los 8 ganadores de los premios Taipei Cycle d & i este año. En España, Akrovalis es el importador oficial de los productos

Outbraker.

En el concurso de este año, se han enviado casi 150 solicitudes de 12 países diferentes y, por primera vez, en esta edición participaron más bicicletas eléctricas que bicicletas mecánicas. Este hecho indica que las tendencias industriales están claramente vinculadas al desarrollo de productos.

Según el jurado, "además del aumento significativo en el número de bicicletas eléctricas presentadas este año, notamos que se están fabricando muchos productos innovadores para abordar los problemas ambientales globales", es decir, una tendencia eco-friendly.

Los 8 ganadores del premio de oro 2020 del Taipei Cycle son:

- Brake Power Booster fabricado por Outbraker, Corea del Sur.
- Freno Tektro HD-E745 fabricado por Tektro, Taiwán.
- Neumático Urban Taraxagum fabricado por Continental, Alemania
- Bicicleta eléctrica plegable BESV PSF1 fabricada por Darad Innovation Corp, Taiwán

-eONE-SIXTY e-MTB fabricado por Merida Industry Co, Taiwán

-Thrive E + Pro fabricado por Giant Manufacturing Co, Taiwán

-Bicicleta inteligente indoor Wahoo Kickr Bike fabricada por Wahoo Fitness, Japón

Ganador del Premio de Oro: Young Enterprise 2020 es para el faro de bicicleta eléctrica SE fabricado por Litemove Technology Co, Taiwán.

Por otro lado, Tannus Armour fue elegido como uno de los mejores accesorios para bicicleta en la anulada feria de ciclismo Taipei Cycle Show 2020.



La fiabilidad de los rodamientos ISB Sport en RooDol

Permitir rodar con las mejores sensaciones es la principal razón de ser de RooDol de ISB SPORT, dos compañías comprometidas con los amantes del ciclismo, tanto profesionales como amateurs.

RooDol ha revolucionado la manera de entender el ciclismo indoor y es la mejor solución para mantener un estado de forma óptimo que permita aprovechar al máximo nuestra capacidad física. Está compuesto por tres rodillos que sostienen la bicicleta y al ciclista mientras éste realiza el entrenamiento indoor; el sistema tricilíndrico incluye 6 rodamientos radiales ISB que aportan altas prestaciones en fluidez y durabilidad, consiguiendo sacar el máximo rendimiento en tu pedalada.

Los rodamientos ISB son los responsables de unir los rodillos a los ejes, generando un giro suave y constante, exento de cualquier vibración y convirtiendo el entrenamiento en toda una experiencia.

Las prestaciones de los rodamientos ISB aportan confianza y contribuyen al desarrollo de productos

de calidad y de vanguardia como los que ofrece RooDol™: Un proceso de colaboración corporativa

entre dos marcas comprometidas con la satisfacción del ciclista..



Rock&Roller 2.20, el último neumático de MSC Tires

El Rock&Roller 2.10 es uno de los modelos más populares de la marca de neumáticos española MSC Tires y ahora está disponible también en 2.20.

El diseño de tacos ha sido adaptado a la nueva medida, pues en MSC Tires piensan que cada medida requiere diferentes tamaños y disposición de los tacos. No son partidarios de dimensionar el mismo dibujo para cada medida como hacen muchas marcas.

Su nombre lo dice todo. Máxima velocidad y máximo control. ¿Cómo es posible? La zona central de tacos paralelos, compactos y con forma de rampa permiten reducir la fricción al máximo para rodar lo más rápido posible. Los tacos intermedios permiten una perfecta transición

en curvas y mantienen una buena tracción en

todo momento, mientras que los tacos laterales sobredimensionados y dispuestos con el famoso diseño escalonado SAW de la marca otorgan al Rock&Roller un agarre en curva nunca visto en

una cubierta de xcountry/trail.

Disponible en dos versiones 29x2.20 60tpi negra (38.00€) y 120tpi marrón (49.50€).



DT Swiss renueva sus bujes con el 240 EXP

Los nuevos bujes DT Swiss 240 presentan su sistema Ratchet EXP, que integra el cojinete de la transmisión en el anillo del trinquete roscado para aumentar la rigidez del eje en un 15%, al tiempo que reduce el desgaste.

El buje DT Swiss 240 ha sido uno de los más populares del mercado durante años. Lo más probable es que si has comprado un juego de aros relativamente de alta gama, seguro que habrás tenido un juego de ruedas con este buje o con el "240 interno".

En el buje se han introducido algunos pequeños

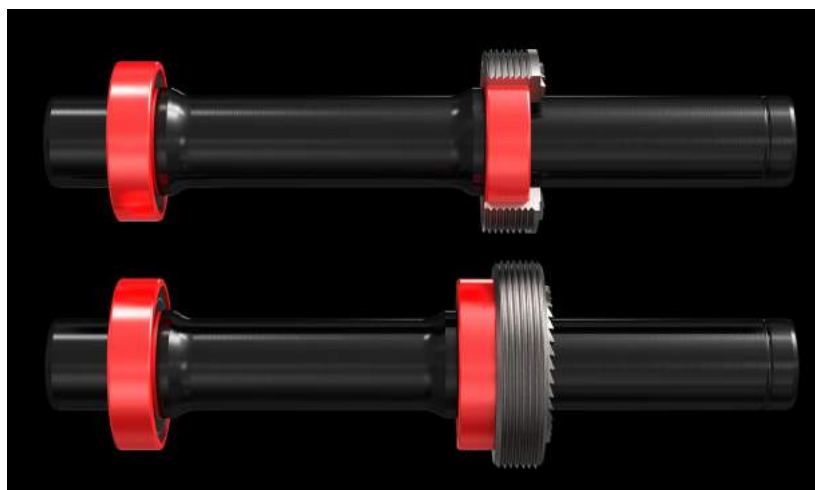
cambios en la carcasa externa y un cambio en el cojinete del lado trasero de la transmisión que, según DT Swiss, mejora la rigidez y la fiabilidad.

Los cambios se centran en el uso del sistema DT Swiss' Ratchet EXP. Esto mueve el cojinete de la parte trasera del motor hacia fuera, colocándolo dentro del anillo de trinquete roscado. Lo que se obtiene de esto, dice DT Swiss, es una supuesta "mejora del 15% en la rigidez del eje".

Ir en bicicleta y dar un paseo es un simple placer al que DT le gustaría participar. Tener una bicicleta que traquetea por los rodamientos desgastados o que

resbala cuando realmente estás presionando los pedales no es divertido. Tampoco es divertido pasar el tiempo en el taller en lugar de montar en bicicleta.

Los nuevos bujes traseros 240 ven un aumento en la anchura entre los dos rodamientos principales. El cojinete del lado de la transmisión ahora se encuentra dentro del anillo roscado del sistema Ratchet EXP, aumentando la rigidez del eje en un 15% y reduciendo la desviación del eje, lo que debería aumentar la vida útil del cojinete. El 240 EXP utiliza cojinetes de acero inoxidable, a diferencia de los cojinetes de cerámica en los cubos de 180, y también ve que esos cojinetes aumentan de tamaño.





Cambia el modo

NOVEDAD



SHIMANO STEPS | E6100

Mantenerse en forma nunca había sido tan divertido. Al doblar las esquinas de tu ciudad, recorrer los caminos o enfrentarte a terrenos exigentes, nuestro vanguardista sistema para e-bikes te ayudará en cada etapa. Está basado en un siglo de éxitos en innovación tecnológica del líder mundial en la industria de la bicicleta, y viene de serie en una amplia gama de marcas de bicicletas. Los nuevos sistemas para e-bike SHIMANO STEPS E5000 y E6100.

¿Preparado para cambiar?



SHIMANO STEPS | E5000

El Selle Italia Watt, el sillín para los triatletas más exigentes

En el nombre Watt está toda la excelencia de la nueva propuesta de la empresa de Asolo. Un sillín innovador nacido para la disciplina triple y diseñado con el dos veces campeón del mundo de IRONMAN, Patrick Lange, y con los profesionales de BMC-Vifit Triathlon Team.

Resultado de años de estudios del departamento R&D de Selle Italia, Watt responde a los pedidos de los triatletas más exigentes, y garantiza un aumento en la eficiencia del pedaleo, un mayor confort y un asiento que permite maximizar los rendimientos.

El nombre toma inspiración de la unidad de medida de la potencia, pero el nuevo Watt de Selle Italia no es solo esto: es un sillín que permite a los triatletas tener un pedaleo con mayor eficiencia, gracias también a un asiento de alto rendimiento y extremadamente confortable, tres parámetros fundamentales para quién practica el triatlón. Watt es la novedad en la casa Selle Italia para la disciplina triple y ha sido desarrollado, en años de pruebas e investigaciones, con Patrick Lange, campeón del mundo Ironman 2017 y 2018, y con los atletas pro del BMC-Vifit Triathlon Team.

Un sillín, dos versiones

Un sillín caracterizado por la forma renovada, disponible en dos versiones: Watt Kit Carbon Superflow con raíl de carbono para la búsqueda del

máximo rendimiento, y Watt Gel Superflow con raíl de T1316 y una capa de gel en el interior del relleno - en la parte delantera - para un mayor confort en el sillín. Ambos sillines tienen un orificio central Superflow y están disponibles en un único tamaño (U3) idmatch.

La estructura del sillín Watt presenta un raíl (el bastidor debajo del asiento en el que se engancha la tija del sillín) con 10 milímetros más respecto a los sillines tradicionales, esto para permitir una regulación más precisa de la posición de crono.

Los detalles hacen la diferencia

Con indicaciones de los atletas profesionales que han colaborado para el desarrollo del sillín Watt, para garantizar una estabilidad de asiento elevada y permitir mayor eficiencia de pedaleo, la 'nariz' de Watt ha sido alargada 50 milímetros y la 'funda' del sillín tiene un injerto de material High Grip, con función anti-deslizante. El punto de asiento ideal, donde el sillín mide 133mm de largo, ha sido movido adicionalmente hacia atrás para permitir una mayor acotación del sillín y aumentar el confort en la fase de empuje.

Además, ha sido aplicado un injerto de goma (Rack Rubber Insert) en la parte inferior de la 'nariz' que coincide con el punto de apoyo de la bicicleta en los soportes en la zona de cambio; un soporte, fácilmente reconocible por el color rojo en el modelo

Kit Carbon Superflow y gris para Watt Gel Superflow, que vuelve el apoyo seguro y al mismo tiempo protege el sillín del impacto.

Concluye el análisis del sillín Watt el pasaje a la balanza: la versión Kit Carbonio Superflow pesa solo 200 gramos, la de T1316- Watt Gel Superflow - pesa 235 gramos.

• Precio al público – Watt Kit Carbonio Superflow: *249,90 euros*

• Precio al público – Watt Gel Superflow: *169,90 euros*



Descubre el sillín de los profesionales Selle Italia SLR Boost Superflow Pro Team

Que Selle Italia tiene en su SLR Boost Superflow uno de los sillines más exitosos del mercado no es ninguna novedad, lo que sí es nuevo es que puedas adquirir el mismo diseño exclusivo que usan los corredores profesionales del World Tour.

Selle Italia ha estado ligada a la competición desde siempre, y con 120 años de historia esto no es un decir, la estrecha colaboración con los mejores corredores es lo que permite a Selle Italia seguir innovando y desarrollando los mejores sillines para responder a las necesidades de los ciclistas más exigentes del mundo.

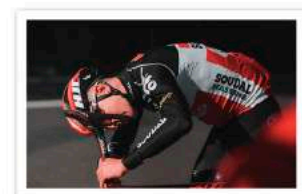
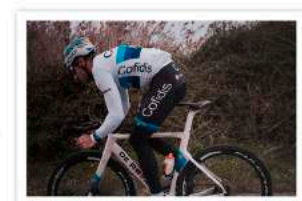
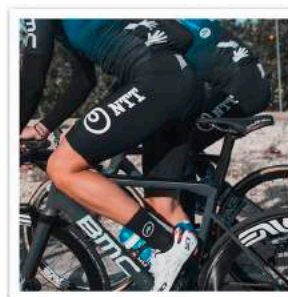
Selle Italia apoya a equipos los equipos del World Tour Lotto Soudal, NTT Pro Cycling, Israel Startup Nation y Cofidis, sin olvidarnos de los equipos Pro Continental como el Arkea Samsic o el Corendon Circus. Corredores de la talla de Viviani, Martin, Greipel, Gilbert, Degenkolb, Ewan, Quintana, Barguil o Van Der Poel montan un Selle Italia y tienen el mismo nivel de exigencia para ellos mismos y el material que emplean,

el máximo.

No es de extrañar que el SLR Boost Superflow sea uno de los sillines preferidos por los corredores, su forma Boost más corta, una zona de apoyo muy trabajada para el máximo confort y desarrollo de potencia, su amplio canal Superflow y su extrema ligereza hacen del SLR una fácil elección para cualquiera al que le preocupe su rendimiento.

Con esta versión Pro Team, los aficionados podremos acceder al mismo diseño que montan los corredores profesionales, con unos grafismos muy atractivos y que resaltan la innovación y pasión por el ciclismo de Selle Italia. El SLR Boost Superflow Pro Team estará disponible únicamente en versión con raíles carbono-cerámicos, en ancho de 130 mm y parando la báscula en unos ligerísimos 130 gramos.

SLR BOOST
PRO TEAM



Galfer presenta la gama de frenos fijos Disc Wave

La marca de componentes de freno Galfer Bike incorpora a su catálogo los discos de freno fijos Disc Wave® con el sistema de anclaje Center-Lock incorporado para las medidas de $\varnothing 140$ mm, $\varnothing 160$ mm, $\varnothing 180$ mm y $\varnothing 203$ mm (carretera y mountain bike).

Industrias Galfer ha decidido unir sus discos de freno fijos a la pieza para el sistema de Center-Lock de una forma segura y eficaz para poder ofrecer en una sola pieza los Disc Wave® aptos para el particular sistema de anclaje que Shimano lanzó hace ya unos años al mercado, actualmente de uso extendido. Junto al disco con Center-Lock también se incluye una arandela y una rosca para fijar el disco a la llanta. La pieza de anclaje Center-Lock es de aluminio mecanizado de alta calidad, resistencia y con un reducido peso.

Varios corredores de ciclismo en ruta, entre ellos el italiano Alessandro Vanotti (ex profesional e integrante del equipo Astana del 2013 al 2017), han probado el nuevo sistema con resultados muy satisfactorios.

Los discos de freno Disc Wave® de GALFER se fabrican en acero inoxidable mediante corte láser y pasan por varios procesos como el templado, el pintado en negro con tratamiento de cataforesis anticorrosión, el rectificado final y el tratamiento de rugosidad, dándole un excelente acabado final y un aumento de las prestaciones de frenada. Para su fabricación, GALFER aplica los mismos procesos y controles de calidad que los utilizados en los discos de freno para MotoGP o WSBK.

Listado de referencias, medidas, pesos del conjunto y precios PVP:

- DB101WCL: modelo Road $\varnothing 140$ mm (93 g) - 42,00 € (sin IVA)
- DB102WCL: modelo Road $\varnothing 160$ mm (108 g) - 45,00 € (sin IVA)
- DB002WCL: modelo MTB $\varnothing 160$ mm (128 g) - 45,00 € (sin IVA)
- DB003WCL: modelo MTB $\varnothing 180$ mm (149 g) - 47,00 € (sin IVA)
- DB004WCL: modelo MTB $\varnothing 203$ mm (169 g) - 49,00 € (sin IVA)



GALFER BIKE

**THE BEST BRAKE PERFORMANCE:
DESIGNED TO BRING OUT
THE POTENTIAL IN YOU**

High heat dissipation

Only 64 gr [$\varnothing 140$ mm]

Only 79 gr [$\varnothing 160$ mm]

Stainless Steel with carbon content

High friction coefficient

Alessandro Vanotti
GALFER technical advisor

Introducing the new Road Braking Systems, created, tested and ridden by Pro Cyclist Alessandro Vanotti.

- > Premium Road Disc Wave® hi-tech Center-Lock ready, one of the most lighter rotor of the market.
- > Road brake pads born from the moto Racing with high braking power and modulability.
- > Available in May 2020. Discover more on WWW.GALFER.EU

Defiéndete del Coronavirus con los nuevos productos antibacterianos de Muc-Off



La compañía de productos de limpieza Muc-Off, colaborando en paliar el coronavirus, ha centrado su actividad en la producción de alcohol antibacteriano y geles desinfectantes.

Muc-Off ha desarrollado varios limpiadores que además de eliminar el 99,99 % de las bacterias y el moho son eficaces contra el coronavirus gracias a su fórmula desinfectante basada en compuesto de Amonio Cuaternario (QUAT). Su fórmula es recomendada por la Organización Mundial de la Salud. Estos productos han sido dermatológicamente testados y son responsables con el medio ambiente.

Muc off es una marca exclusiva de COMET

SPRAY PARA MANOS MUC-OFF ANTIBACTERIA DESINFECTANTE

- Su fórmula basada en compuesto de Amonio Cuaternario (QUAT).
- Su fórmula es recomendada por la Organización Mundial de la Salud.
- Elimina el 99,99% de las bacterias y moho y es eficaz contra el coronavirus.
- Sus efectos son más duraderos que los desinfectantes a base de alcohol.
- Dermatológicamente testado.
- Es responsable con el medio ambiente.

Disponible en:

- 120 ml. | REF: 707395 | PVR: 4,99 €
- 250 ml. | REF: 707336 | PVR: 4,99 €
- 500 ml. | REF: 707337 | PVR: 11,99 €
- 750 ml. | REF: 707338 | PVR: 14,99 €
- 1 l. | REF: 707604 | PVR: 15,00 €



GEL PARA MANOS MUC-OFF ANTIBACTERIA DESINFECTANTE

- Elimina el 99,99% de bacterias al instante.
- Dermatológicamente testado.
- No probado en animales.
- Contienen el 78,5% de alcohol.

- Crema hidratante añadida.
- Secado rápido.

Disponible en:

- 120 ml. | REF: 707340 | PVR: 4,99 €



Los nuevos productos antipinchazos: el mousse PTN y la espuma GÜP

Uno de los inconvenientes más comunes en las salidas con la bicicleta son los temidos pinchazos. Desde CJM Sport – Alpcross quieren que los pinchazos dejen de ser un escollo en las salidas ciclistas. Por este motivo, proponen un pack para prevenir y solucionar pinchazos.

Con el mousse antipinchazo de PTN y la espuma antipinchazo GÜP, ¡nada frenará tu próxima salida! El sistema mousse antipinchazo de Pepi's Tire Noodle (PTN) permite dotar a la rueda de cierta protección contra los pinchazos y de consistencia. Igualmente, proporciona capacidad de rodadura, en caso de perder todo el aire, y protección de la llanta ante golpe e impactos.

Por su parte, la espuma antipinchazo GÜP talona la cubierta y repara el pinchazo (en caso de producirse), sin herramientas adicionales y sin necesidades de desmontar la rueda.

Es utilizado por equipos profesionales de CXO, Enduro y DH. PTN ha desarrollado un producto ultraligero, robusto y número uno en el mundo. Las principales cualidades de este sistema mousse son su ligereza, de apenas 50 gramos en su versión más liviana, y su rendimiento ya que además de contar con un avanzado compuesto de espuma, viene protegido por una delgada capa de goma que evita el deterioro prematuro del material en contacto con el líquido sellante.

Los sistemas mousse antipinchazos de PTN se fabrican en varios tamaños y son compatibles con bicicletas de montaña, de gravel e incluso E-MTB.

Características del Mousse PTN

- No se necesitan cambios en la llanta, la rueda y otras partes
- Compatible con todas las llantas de aluminio y carbono a menos que sea excluido por el fabricante
- Compatible con todas las ruedas tubeless y neumáticos MTB independientemente de la marca
- Reduce la avería por pinchazo en el flanco del neumático
- Absorbe los golpes y produce una amortiguación efectiva
- Sistema de amortiguación para una conducción más suave, precisa y rápida
- Reduce el riesgo de pellizcos laterales, las llamadas mordeduras de serpiente
- Minimiza el daño a la llanta y al neumático en caso de pinchazo
- Mejora el agarre debido a la posibilidad de rodar con presiones más bajas
- Producción limitada y de alta calidad
- Hecho a mano por BSC srl

PTN Race

Es utilizado en la copa del mundo por reconocidos equipos y campeones del mundo como el mismo Nino Shurter. Compuesto por materiales ultraligeros, en caso de pinchazo permite continuar la carrera hasta el próximo suministro. Este modelo ha sido fabricado en tres tamaños: S (50mm), M (60mm) y L (70mm).

PTN Rokline

Esta gama ha sido especialmente desarrollada con un material exclusivo de tecnopolímero de celda cerrada, y una película amarilla externa especial que hace que la superficie sea aún más resistente / duradera, además de reducir la fricción entre el neumático y el inserto, minimizando la pérdida de energía. Es muy adecuado para bicicletas eléctricas, bicis de enduro y DH. Se debe usar con neumáticos sin cámara siempre y con látex. Este modelo ha sido fabricado en tres tamaños: S(50mm), M(60mm) y L (70mm)

PTN R-Volution

Esta novedosa línea está destinada a las más altas exigencias y al máximo rendimiento. Una estructura ligera y mejorada única en este tipo, optimiza el funcionamiento de los sistemas sin cámara, aumentando la precisión de conducción, salvando las llantas, permitiéndole conducir incluso en runflat.

Este modelo cuenta con un peso declarado de 66 gr aproximadamente en su versión más ligera, situándose entre el Raceline y Rokline y ha sido fabricado en 3 tamaños: S (50mm), S/M(60mm) y M/L (70mm).

Espuma antipinchazo GÜP

¡La espuma antipinchazos GÜP tapa todo tipo de agujeros hasta de 4mm! La espuma biodegradable se transformará en unos días en líquido tubeless, renovando el antiguo de tu rueda.

¿Cómo funciona? Se abre la válvula y se libera todo tipo de restos que no permita entrar la espuma. Agitamos el bote de GÜP, estabilizamos la rueda y presionamos el bote contra la válvula para que la espuma se introduzca a presión. Es importante no taponar con los dedos la goma amarilla, evitaremos anular el paso de la espuma.

Finalmente, se gira el neumático permitiendo que la espuma actúe y... ¡adiós al pinchazo! Es compatible con las válvulas Presta y Schrader, sin necesidad de colocar adaptador.

Es muy sencillo llevarlo en la bicicleta. Además de ser muy ligero, cuenta con un soporte con velcro que se ata fácilmente a la tija del sillín. O simplemente puedes llevarlo en tu maillot o mochila.



Polar incorpora el nuevo Grit X a su gama de alto rendimiento

Polar Grit X combina materiales resistentes y duraderos (estándares militares: MIL-STD-810G) con un diseño ultraligero (solo 64g), elegante y funcional.

Polar, marca pionera y líder en tecnología deportiva aplicada al deporte desde hace más de 40 años, presenta una nueva incorporación a su gama de productos de alto rendimiento: Polar Grit X. Los apasionados del deporte al aire libre, corredores, ciclistas, triatletas entre otros, ahora tienen un nuevo compañero de aventuras con el que descubrir nuevas rutinas y llevar su rendimiento a un nivel superior.

Sus exclusivas funciones Smart Coaching complementarán el entrenamiento outdoor con guías prácticas para sesiones indoor además de proporcionar un análisis exhaustivo del descanso nocturno y la carga de entrenamiento. Polar Grit X es un reloj muy versátil para cualquier deportista que quiera alcanzar nuevas metas con la más avanzada tecnología. Polar Grit X combina materiales resistentes y duraderos (estándares militares: MIL-STD-810G) con un diseño ultraligero (solo 64g), elegante y funcional. Su autonomía lo convertirá en objeto de deseo de los todos los deportistas, con una duración de hasta 40 horas en modo entrenamiento con GPS (1 seg) y registro continuo de la frecuencia cardíaca activados. Dispone de diferentes opciones de ahorro de batería que extienden su autonomía hasta las 100 horas de entrenamiento continuo. En modo reloj, la batería dura 7 días.

Polar Grit X utiliza el sistema de pulso óptico Polar Precision Prime que ofrece la máxima precisión y fiabilidad gracias a los cuatro electrodos (aseguran el contacto con la piel) y diez luces LED: cinco rojas (mayor penetración en la piel), cuatro naranjas y una verde.

Entender y regular la intensidad del esfuerzo en terrenos cambiantes siempre ha sido un reto para todo deportista. La nueva función Hill Splitter™ detecta automáticamente los segmentos de subida y bajada y proporciona información detallada del rendimiento en los ascensos y descensos durante y tras cada sesión. Utilizando esta información, el deportista podrá entender la intensidad de su entrenamiento en este tipo de terrenos y aprenderá rápidamente a dosificar su esfuerzo en las diferentes etapas, comparar sesiones y planificar nuevas sesiones.

Siguiendo en la línea de mantener la intensidad del esfuerzo y rendimiento, la correcta gestión de la hidratación y la nutrición es clave para afrontar las sesiones más exigentes de forma segura y productiva. La nueva función FuelWise™ proporciona recordatorios personalizados (automáticos o manuales) para asegurar la correcta ingesta de alimentos y bebidas durante las sesiones más largas. Además, si la sesión es más intensa o menos de lo previsto se



adaptará en tiempo real.

Otra incorporación a la lista de nuevas funciones disponibles en Polar Grit X es la integración de la aplicación Komoot, la mayor comunidad digital de aventureros de Europa, para el seguimiento de rutas giro a giro y la planificación de nuevas que permitirán adentrarse en lo desconocido. La información meteorológica actual y previsión a dos días te ayudará a planificar las próximas aventuras de manera segura.

En Polar Grit X encontraremos una gran variedad de funciones orientadas al rendimiento así como las funciones exclusivas Smart Coaching disponibles también en la nueva generación de dispositivos Polar:

- Polar Precision Prime™: registra la frecuencia cardíaca desde la muñeca con la tecnología más avanzada de medición del pulso óptico.

- FitSpark™: guía diaria de entrenamiento que proporciona ejercicios hechos a medida en base a la condición física, la recuperación, la disposición diaria y el historial de entrenamiento.

- Nightly Recharge™: la medición de la recuperación nocturna es fundamental para entender cómo se recupera el deportista de las exigencias del día a día. Esta función proporciona recomendaciones diarias

referentes al entrenamiento, al sueño y ayuda a regular los niveles de energía en los días más exigentes. Nightly Recharge ayuda a tomar las decisiones más adecuadas para garantizar una vida saludable y equilibrada y a alcanzar los objetivos deportivos marcados.

- Training Load Pro™: ayuda a prevenir el sobre e infra entrenamiento controlando la carga de estrés que soporta el cuerpo en cada sesión. Registra y analiza la carga cardiovascular, muscular y percibida para ayudar al deportista a entrenar de la forma más eficiente.

- Sleep Plus Stages™: registra las fases y los ciclos del sueño y proporciona feedback acerca de la calidad y cantidad del mismo.

- Running Power: la medición de la potencia de running en la muñeca es una función exclusiva de Polar, clave para ganar en eficiencia y optimizar la energía, trabajar a la intensidad adecuada en cada momento y para identificar la carga muscular de cada sesión

- Polar Flow: el servicio web y la App. Polar Flow (disponible para iOS y Android) son la guinda del pastel del completo ecosistema de entrenamiento que permite planificar entrenamientos, realizar un análisis exhaustivo de las sesiones y hacer un seguimiento de los resultados de una forma muy visual.

iGPSPORT



**Sigue tu camino con el GPS iGS620.
El último en llegar en nuestra familia.
Prueba la experiencia!**

Ejercicio científico, vida saludable



Los mejores productos Etixx para la recuperación después de un esfuerzo físico

Después de un tiempo parados es clave cuidarse para una correcta recuperación después de un esfuerzo físico. De ello depende mantener la fuerza de nuestro sistema inmune.

Estos son algunos de los productos de Etixx que pueden servirte para protegerte y darle más energía a tu organismo en este período.



RECOVERY PROLINE

Un consejo, recuperar al finalizar el esfuerzo con proteína de alto valor biológico (AVB) como proteína de suero de leche o whey protein 25-30g + 0,5gHC/kg. Este será tu gran aliado porque contiene:

- 64g de carbohidratos
- 30g de proteína (whey protein)
- 3g de Leucina
- 1,2g de sales
- Sabores: banana y chocolate



CREATINE CREAPURE

Hemos reducido nuestra actividad deportiva normal. Con la vuelta al entrenamiento después del confinamiento sufriremos más destrucción muscular de la que solíamos tener con dicha actividad. Creatine Creapure te ayudará al incremento de la fuerza y masa muscular, con el objetivo de reducir también la destrucción muscular.



MULTIMAX

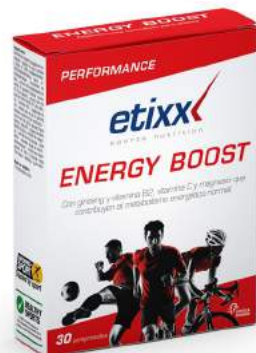
Puede ser tu compañero ideal para esta nueva fase, en la que necesitas más que nunca una alta dosis de vitaminas, minerales y oligoelementos, entre ellos: Vitaminas A, B, C, D y E. Minerales como: Zinc, Selenio, Hierro, Magnesio y Calcio.



ENERGY BOOST

Es ideal para períodos de entrenamiento intenso cuando las demandas son altas (después de un parón) y durante períodos de cansancio, agotamiento y el gasto de energía se aumenta. Con Vitaminas B2, C, Coenzima Q10.

Minerales como: Zinc, Selenio, Hierro y Magnesio.



MAX-DEFENSE

Probióticos, prebióticos y vitamina D. Los probióticos tienen un efecto positivo en la eficiencia del sistema inmunológico. Los estudios demuestran que su suplementación conduce a casos menos frecuentes de tracto respiratorio superior. Su vitamina D también te ayudará en el funcionamiento normal de tu sistema inmunológico.



SUPLEMENTACIÓN RECOMENDADA DURANTE UN CONFINAMIENTO DE MÁS DE 4 SEMANAS

El **Dr. Ivan Ibáñez** médico especialista en Fisiología del Ejercicio, Nutrición y Anti-Aging del Centro Médico CARDIOSPORT en Girona y Responsable de la Unidad de Medicina Nutricional, Ejercicio Físico y Anti-Aging de la Clínica Planas de Barcelona, a petición de la gran demanda de preguntas que está teniendo por parte de pacientes y deportistas sobre qué suplementación seguir durante las semanas del confinamiento ha redactado el siguiente artículo.

El COVID-19 es un virus de la familia "Coronavirus" y han ganado fama durante los últimos meses debido a la Pandemia que están ocasionando. En realidad, la familia del coronavirus está muy extendida e incluye el típico virus que causa desde hace décadas el resfriado común [1].

Es de vital importancia evitar el contacto directo con personas infectadas, al ser posible dejar entre 1,5 a 2 metros de distancia mínimo y lo más aconsejable es el lavado de manos exhaustivo y regular para prevenir la infección y diseminación del virus. El jabón es un buen aliado junto al confinamiento recomendado por los expertos e instituciones del gobierno además de mantener un sistema inmunológico saludable, realizando una ingesta calórica y nutricional correcta, un descanso óptimo y reparador, hacer ejercicio físico regular, gestionar bien el estrés y tomar suplementos que apoyan la función inmune son algunas de las recomendaciones para ayudar a proteger contra el coronavirus y otros agentes infecciosos [2]

Existen personas más vulnerables y de riesgo de si se contagian que puedan desarrollar la enfermedad, siendo dicho colectivo las personas mayores de 65 años, diabéticos, inmunodeprimidos, enfermos cardiorrespiratorios, etc. Incluso algún deportista que estaba muy bien físicamente como triatletas o futbolistas entre otros se han infectado.

El confinamiento no ayuda a la gente, ya que es muy necesario seguir rutinas de hábitos tanto nutricionales, como de ejercicio físico y contemplar muy bien su periodización, meditación y evitar estar sobre informado de noticias pesimistas y catastrofistas que aunque sean reales no debemos tener tantos inputs durante el día. Leer o ver las noticias por la mañana y noche en fuentes fiables, es más que suficiente.

ALGUNOS SUPLEMENTOS ACONSEJADOS DURANTE EL CONFINAMIENTO:

- **Vitamina D3 (5.000 UI) y K2** (el confinamiento en casa al no estar expuestos al sol hay más déficit o insuficiencia de Vitamina D de lo habitual... en mis consultas en España suelo encontrar 9 de cada 10 pacientes con insuficiencia de Vitamina D). La vitamina K2 ayuda al Calcio que se fije por los huesos.
- **Vitamina C esterificada 1.000mg**
- **Vitamina A con propiedades antivíricas.**
- **Vitamina E 400 UI**
- **Extracto de ajo envejecido 1.000mg**
- **N-acetilcisteína 200mg**, incrementa el Glutatión, una enzima antioxidante mitocondrial.
- **L-lisina 2g (aminoácido)**
- **Mg 500mg (Magnesio)**, para relajar la musculatura y actúa de cofactor en muchas reacciones del cuerpo.
- **Extracto de papaya fermentada 1 sobre al día** también ayudará al sistema inmunitario.

Además de todo ello, habrá que disminuir el aporte de calorías diarias sino realizamos tanta actividad física. Podemos disminuir la cantidad de hidratos de carbono complejos o más calóricos como el pan, arroz, pizza, pasta e incrementar la fruta, ensalada, verdura, carne y pescado a la plancha o proteína de origen vegetal y también tomar grasas "buenas" como el aceite de oliva, aguacate y frutos secos entre otros.

Realizar 2 días a la semana la dieta de ayuno intermitente entre 16-18h puede ser muy beneficioso. Recordamos que el exceso de ejercicio físico también puede disminuir las defensas.

Nota del autor: son suplementos aconsejados pero siempre bajo prescripción médica o nutricionista. No existe evidencia científica hasta la actualidad que tomando dicha suplementación la persona no se contagie con el SARS-CoV-2 (COVID-19) pero sí que mejora sus funciones metabólicas e inmunitarias.

BIBLIOGRAFÍA:

1. "Common Human Coronaviruses." U. S. Centers for Disease Control. 13 Feb 2020. www.cdc.gov/coronavirus/general-information.html
2. "Coronavirus." World Health Organization. 2020. <https://www.who.int/health-topics/coronavirus>



Dr Ivan Ibáñez

Weider Premium Tribulus, pensado para todo el mundo

Weider vuelve a los clásicos de toda la vida con el nuevo Premium Tribulus el cual aporta la potente cantidad de 1800 mg de Tribulus Terrestris de alta calidad en cada dosis, el cual está estandarizado para un 90% de saponinas esteroideas. Además, está enriquecido con citrato de zinc de primera calidad, el cual contribuye a el correcto mantenimiento y desarrollo de los niveles de testosterona en sangre.

Tanto culturistas como personas físicamente

activas de todo el mundo han estado utilizando este extracto durante siglos debido a sus conocidos efectos, aunque también se ha utilizado durante siglos en otros ámbitos como la fitomedicina tradicional. Pensado para todo el mundo, por eso Premium Tribulus es vegano.

En Weider se comprometen con la calidad, por ello, para asegurar que la materia prima posee la máxima calidad, se analiza de forma regular por laboratorios independientes.



Finisher, de Kern Pharma, lanza CondroStop Tópico

CondroStop, marca referente en salud articular dentro de la línea de salud y nutrición deportiva Finisher de Kern Pharma, acaba de ampliar su gama con el lanzamiento de CondroStop Tópico 100 ml.

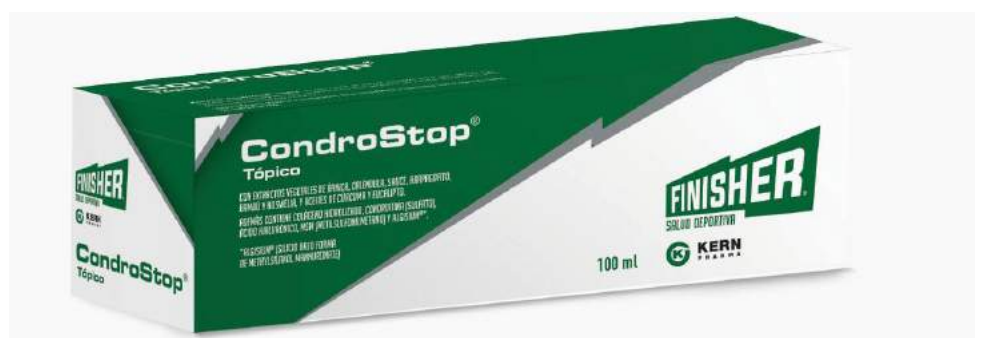
Este nuevo producto es una crema de masaje deportivo que ayuda a mantener en forma la salud de las articulaciones mejorando su movilidad gracias a su completa fórmula. CondroStop Tópico contiene árnica, caléndula, sauce, harpagofito, bambú y boswelvia, y aceites de cúrcuma y eucalipto.

Otros ingredientes son colágeno hidrolizado, condroitina (sulfato), ácido hialurónico, MSM (metilsulfonilmetano) y algisium. Gracias a todos los componentes más su aplicación

manual, prepara la musculatura y ligamentos antes del ejercicio físico, ayudando a evitar lesiones. Además, proporciona una sensación de confort y ayuda a la recuperación de la musculatura y ligamentos tras el ejercicio. Basta con aplicar antes y después del ejercicio en la zona indicada, realizando un ligero masaje para

facilitar la absorción. Además, no mancha la ropa.

Para más información sobre Finisher, puedes consultar www.finisher.es y los perfiles de Facebook, Twitter (@finisher_ES) e Instagram (finisher_es).



El Movistar Team sigue trabajando con 226ERS para mantenerse en forma

La temporada de ciclismo aún no se ha dado por perdida y es muy probable que se pueda disputar alguna clásica e, incluso, el Tour de Francia (29 agosto) y la Vuelta a España. Aunque a día de hoy, como es obvio, las fechas y formatos siguen moviéndose, el Movistar Team, tanto el equipo masculino como el femenino, sigue trabajando duro desde casa para mantener un estado de forma óptimo.

El responsable de sus entrenamientos, Mikel Zabala, tiene programados los entrenamientos mediante rodillos, muchos de los cuales están sensorizados para poder interactuar online y disfrutar de sesiones en grupo.

La nutrición va de la mano del ejercicio, y está dirigida por Juan Carlos Llamas y apoyada por 226ERS. En gran parte de las sesiones, el equipo, sigue entrenando la capacidad de asimilación de hidratos de carbono con los Energy Gel y al finalizar el esfuerzo se hace interesante la suplementación de proteínas para preservar la masa muscular, bien en modo de barritas como las Neo Protein (46%) o el batido Vegan Protein (70%). En los días más intensos, y sobre todo para cuando se realicen las sesiones de más de 3 horas en el exterior, acaban la sesión tomando Recovery Drink y 6.4 Amino + para acelerar el proceso de recuperación y afrontar con garantías el siguiente entrenamiento.

Tampoco descuidan ni un momento la hidratación, como es sabido que en interiores se suda mucho más, y el descenso de electrolitos es alto. Para ello los ciclistas disuelven Hydrazero, en sus bidones, con 498 mg de sodio, o Isotonic Drink, que aunque tiene menos sodio, aporta carbohidratos para las sesiones más intensas en las que también toman los Energy Gel.





FUERTE. LIGERO. PROTECCIÓN.



Construido con precisión para actividades de carretera, XC y gravel, el MotivAir, de 220 gramos (talla M), es único en su clase. Diseñado con nuestra propia tecnología exoCarbon™ rígida, delgada y ligera, hemos creado una carcasa exterior de carbono que eleva el factor de protección en comparación con los cascos estándar. La construcción ofrece una gestión mejorada de los impactos oblicuos y rotacionales, y está diseñada con una espuma de EPS de baja densidad. Esto mejora la relación resistencia-peso y nos permite maximizar las ventilaciones para el enfriar, sin comprometer la integridad. Dentro o fuera de la carretera, el MotivAir, ligero y de alto rendimiento, ofrece una diferencia que se puede sentir y una protección en la que se puede confiar.

MOTIVTMAIR

www.lemhelmets.eu





Albert Balcells

Director de **Sea Otter Europe**

Albert Balcells es el director del festival de ciclismo Sea Otter Europe Costa Brava-Girona Bike Show, que se celebra anualmente en Girona. La cuarta edición del festival, que debía celebrarse del 29 al 31 de mayo, ha quedado aplazada como consecuencia de la crisis sanitaria provocada por el COVID-19. La organización anunció que se pospone hasta el otoño y se celebrará el fin de semana del 25 al 27 de septiembre de 2020, en Girona y la Costa Brava. No solo la feria ha sido aplazada, sino los eventos deportivos que se disputan durante los días que dura esta.

“Es una circunstancia excepcional y prácticamente no tenemos otra opción que movernos a unas fechas seguras”

En Tradebike pudimos entrevistar en exclusiva al Director de Sea Otter, Albert Balcells, para que nos cuente por qué se ha escogido estas fechas, y cómo puede afectar a la feria.

El lunes 30 de marzo se comunicó las nuevas fechas para Sea Otter 2020, del 24 al 27 de septiembre. ¿Por qué estas fechas?

En primer lugar, desde Sea Otter Europe deseamos que todo el mundo se encuentre bien de salud ante la pandemia global que estamos viviendo. Ante esta circunstancia, llevamos varios días discutiendo que hacer con la feria de este año y finalmente hemos decidido moverla al mes de setiembre. Dentro de setiembre, vimos en qué fechas había más disponibilidad, ya que hay otros eventos programados para esas fechas desde principio de año y hay otros eventos que también se están reprogramando para después de verano. Las circunstancias nos han obligado a mover ficha y nos han obligado a celebrarla del 24 al 27 de setiembre, lo que incluso puede ser un cambio revulsivo para un sector que actualmente se encuentra parado al cien por cien.

Esperamos que para setiembre esta problemática ya se haya solucionado. Esto lo hemos hecho para velar por la seguridad de los expositores, de los visitantes y de los organizadores. También por los participantes de las distintas pruebas deportivas que se disputan en Sea Otter Europe, que se verán modificadas y traspasadas a setiembre. Estamos hablando de la Ciclobrava, de las Scott Marathon, de la Supercup Massi o de las pruebas de Gravel.

Todo esto hace que tengamos que velar por las 60.000 personas que esperábamos en esta edición, y nos hace ser muy prudentes. Esperamos que estas fechas nos hagan estar seguros para poder celebrar un evento de esta magnitud.

Una pregunta inevitable es que setiembre es un mes con Eurobike y Festibike, ahora también Sea Otter. ¿Cómo lo ve Ocisport como organizadora de Sea Otter?

En setiembre también se celebran otras ferias como Roc d'Azur o la propia Sea Otter Classic, que se ha ido a octubre, esto es lo que nos va a pasar este año. Una temporada que normalmente transcurre en 8 meses, se va a concentrar en 3 o 4 meses a mucho pedir. Esto provoca una concentración de eventos de un perfil similar, cada uno con sus características.

Pedimos disculpas a otros eventos que podamos pisar en las nuevas fechas, pero es una circunstancia excepcional y prácticamente no tenemos otra opción que movernos a unas fechas seguras, lo que lleva a una concentración seguramente excesiva si fuese un calendario normal, pero el hecho que este año sea excepcional podemos entenderlo como algo normal.

Esto lo hemos hecho para velar por la seguridad de los expositores, de los visitantes y de los organizadores

¿Cuáles son los pros y contras de este cambio de fechas? ¿Tendremos novedades para septiembre?

Hemos hablado con todos los expositores que habían confirmado su presencia en Sea Otter, y como muchos están en una situación muy complicada y compleja. A corto plazo no se sabe que salida van a tener, y las nuevas fechas son un valor de oxígeno para muchos el hecho de poder pasar la Sea Otter a fechas de septiembre. Este año va a ser distinto a nivel de programaciones, presentaciones, ventas u otros.

Todo va a cambiar, y esto les da una fuerza extra, porque tienen una herramienta más a disposición, nuestra feria, que pueden utilizar en esas fechas de septiembre, teniendo en cuenta que durante el verano el mercado estará un poco parado.

¿Ve con optimismo la convocatoria para los próximos años? ¿Les puede afectar todos estos cambios y anulaciones de eventos y ferias?

Esperamos que el cambio de fechas sea para nosotros un impás que afecte solamente este año. Veremos qué dirección toma la crisis sanitaria del Coronavirus, ya que podemos tener rebrotes o países que aún no hayan solventado la crisis. El hecho de ser un evento mundial nos obliga a tener medidas a nivel global, ya que tenemos expositores y visitantes de más de 50 países, nos obliga a pensar en global. De momento este año celebraremos la feria en septiembre y los años próximos ya lo veremos.

Lo que sí está claro es que tenemos Sea Otter Europe para muchos años, queremos seguir trabajando con este elemento de dinamización del ciclismo para la ciudad de Girona y la Costa Brava, y que esto a la vez sea un punto de encuentro para la industria ciclista para que puedan llegar al consumidor final, y a través de esta plataforma, que es Sea Otter, podamos seguir apoyando la industria del ciclismo y del cicloturismo para muchas ediciones, cómo así

hemos previsto con la Sea Otter Classic.

Usted que está en primera línea del mercado, ¿cómo cree que va a repercutir esta crisis sanitaria al sector del bike y de los eventos?

Yo creo que, a día de hoy, todavía es difícil poder sacar grandes valoraciones. Lo que sí está claro y estamos viendo es que hay una contracción económica que afectará a todo el mundo, y en concreto al sector del ciclismo, y esto provocará a corto plazo unos cambios de hábito y de consumo.

Veremos como la industria de la bicicleta se adapta a estos nuevos cambios, y ver si hay mercado para todos, aunque ya era un mercado saturado. Esto va a ser la clave, ver qué absorción y capacidad tiene el público final de seguir consumiendo productos de ciclismo, de seguir practicando su deporte favorito en eventos. En breve empezaremos a ver qué tendencias tendremos para intentar salvar, al máximo posible, todo el canal ciclista.

¿Cree que puede haber un repunte de ventas porque la gente tenga ganas de hacer deporte después de algún tiempo encerrados en casa?

Algunos especialistas dicen que puede producirse el efecto "botella de cava", que consiste en abrir un tapón y que todo el mundo quiera salir y recuperar el tiempo perdido.

A nivel personal, creo que va a haber un cambio importante a nivel de consumo, ya que esto supondrá una recesión económica, con muchos puestos de trabajo en juego, y creo que puede tener una repercusión económica y social durante bastantes meses, ya que el castigo está siendo severo, y esto puede traer algún tiempo para equilibrarse y volver al ritmo que hemos conocido estos últimos años.

Veremos como la industria de la bicicleta se adapta a estos nuevos cambios, y ver si hay mercado para todos, aunque ya era un mercado saturado

! POSPUESTO AL
25-26-27
SEP 2020
GIRONA-COSTA BRAVA

COSTA BRAVA - GIRONA
SEA OTTER EUROPE
Presented by Continental



Lastlap: "Un evento como Festibike puede ayudar a reactivar el sector de la bicicleta"

Diego Muñoz, CEO de Lastlap, y Guillermo de Portugal, Director de Festibike, nos cuentan cómo evoluciona la preparación de la feria en medio de la crisis del Covid-19

En Tradebike tuvimos la oportunidad de entrevistar a Diego Muñoz, CEO de Lastlap, y Guillermo de Portugal, Director de Festibike, para que nos contaran cómo evoluciona la planificación de la feria en medio de esta situación excepcional debido a la pandemia del Covid-19. Festibike tendrá lugar en Las Rozas, Madrid, del 11 al 13 de septiembre.

Muñoz y De Portugal explicaron que las primeras medidas que se tomaron fueron preventivas, y pasaron al teletrabajo antes incluso de decretarse el estado de alarma y llevaron a cabo todo tipo de medidas de contención de gastos fijos. *"Nos hemos acogido a todo tipo de medidas y ayudas impulsadas por la administración y por otro lado sacando el máximo de nosotros mismos con creatividad e innovación para desarrollar nuevos proyectos y nuevas fuentes de ingresos"*, comentaban.

En cuanto a cómo creen que va a repercutir esta crisis sanitaria al sector de los eventos, ambos opinan que *"el sector del ocio y de los grandes eventos ha sido uno de los principales afectados y a Lastlap nos ha tocado de lleno. Se presenta un futuro incierto donde las empresas de eventos tardaremos en salir y en recuperar nuestra actividad"*.

Pero en Lastlap lo tienen claro, van a luchar y a trabajar para salir adelante. *Ahora más que nunca, tenemos que sacar lo mejor de nosotros aprovechando nuestra experiencia y demostrando nuestra capacidad, creatividad y tenacidad. Es el momento de reinventarse, de readaptarnos a esta nueva situación y de afrontarlo con una absoluta actitud positiva"*, comentaban.

En el departamento de ciclismo de Lastlap ya están trabajando en nuevos proyectos a corto y medio plazo. Eventos que tendrán que cumplir y estar en línea con las limitaciones y restricciones que proponga el gobierno. Por otro lado, irán adaptando los eventos ya programados al escenario y circunstancias actuales.

Hace unas semanas. Lastlap lanzó Reset, el evento cero del MTB para después de este periodo de confinamiento. Una cronoescalada individual de 5km que ya cuenta con cerca de medio millar de preinscritos. *Es el momento de resetearnos"* Un evento asociado a otras acciones de ciclismo virtual previstas para estas últimas semanas de cuarentena", continuaban los organizadores. Antes del verano también tienen calendario la organización de



Gravelers, una prueba Gravel de carácter exclusivo y dirigido a un grupo limitado de bikers amantes de la aventura, la naturaleza y la bicicleta.

Por lo que respecta a Festibike, tienen claro que es un evento que puede ayudar a reactivar el sector de la bicicleta. Es por eso que desde la organización quieren ofrecer, ahora más que nunca, un modelo de feria flexible e implicado al servicio del sector ciclista. *"En este estado de incertidumbre es complicado y delicado tomar decisiones pero es probable que septiembre sea un gran momento para impulsar el mercado ciclista con una feria como punto de encuentro para presentar la nueva gama 2021"*, decían Diego Muñoz y Guillermo de Portugal.

Cómo hemos visto estos días después del confinamiento, el ciclismo es uno de las primeras actividades que se ha puesto en marcha. En ese sentido, desde Lastlap y Festibike opinan que *"esta vuelta a la actividad ciclista traerá consigo también una recuperación del dinamismo en las tiendas y poco a poco se empezará a reactivar el mercado de la bicicleta"*. Además, esta situación también ha colocado e impulsado a la bicicleta como una de las mejores opciones como medio de transporte urbano.

En Lastlap son optimistas con esta rápida reactivación de la actividad y el mercado ciclista. *"Todos estamos deseando salir a montar en bicicleta, a sentir de nuevo el aire en la cara, a quedar con la grupeta, a disfrutar con la bicicleta en movimiento... Otro tema será la vuelta de las grandes pruebas y marchas tanto de MTB como cicloturistas"*. Para esta clase de eventos, dicen, se tendrá que esperar todavía varios

meses y seguramente vengan acompañados de limitaciones y restricciones en lo que se refiere a la participación.

Los organizadores también opinaron sobre el aplazamiento de Sea Otter Europe a finales de septiembre, poco después de Festibike. Desde Lastlap y Festibike ven normal y entendible que Ocisport, el organizador de Sea Otter, no haya querido cancelar su certamen y haya preferido aplazarlo. *"Muchos eventos programados entre marzo y julio han tenido que cancelar o ser pospuestos para después del verano. El sector ciclista, ahora más que nunca, tiene que estar unido y desde Festibike no vamos a entrar en polémicas con Ocisport y menos con mi amigo Albert Balcells"*, apuntaban. Lo cierto es que Festibike y Sea Otter Europe, cómo bien explicaron, cuentan con su propio público, fiel participación y se organizan en diferentes localizaciones que cuentan además con sus respectivas zonas de influencia. *"Por suerte para el sector, esta vez no se organizan en la misma fecha"*, añadían.

Por último, los organizadores siguen muy atentos a todas las medidas que se impulsen desde la administración para aplicarlas a todos los eventos. *"Esperemos que las decisiones se tomen con cautela y sentido común y que no se sobreactúe en la legislación para el desarrollo de eventos o se marquen objetivos tan rigurosos que hagan inviable su realización"*, concluían. Tanto Muñoz como De Portugal finalizaban reclamando que se escuche a los organizadores y que se pueda adaptar cada evento a las circunstancias con su propio plan de autoprotección.

Eurobike se celebrará del 22 al 26 de noviembre con un formato B2B puro

La pandemia del Covid-19 continúa manteniendo al mundo bloqueado. Dada la prohibición en Alemania de realizar eventos importantes hasta el 29 de agosto de 2020 y la escala de preparativos y procedimientos para Eurobike, celebrar la feria solo dos días después es prácticamente imposible para los organizadores. Debido a esto, Messe Friedrichshafen ha decidido no celebrar Eurobike 2020 en la fecha prevista del 2 al 5 de septiembre en su formato habitual.

Eurobike tendrá lugar unos dos meses y medio más tarde, del 24 al 26 de noviembre de 2020. El evento será un concepto B2B puro y la plataforma ideal como feria de trabajo con expertos y profesionales. "Estamos ofreciendo la primera oportunidad única para que la industria de la bicicleta se reúna en este desafiante año para mantener contactos de minoristas y ayudar a impulsar un nuevo impulso", anuncia Klaus Wellmann, CEO Messe Friedrichshafen.

Inicialmente propuesto como un "Plan B" en abril, ahora se está implementando el nuevo calendario. Este año, la industria de la bicicleta se reunirá en Friedrichshafen del martes 24 al jueves 26 de noviembre, con un formato B2B puro. La feria tendrá una duración de tres días, sin un día con

público, con el objetivo de dar tiempo suficiente para la preparación y organización del evento. Dadas las circunstancias actuales, tendrá en cuenta los intereses de la industria, el comercio minorista y los medios de comunicación, como las partes interesadas más importantes en este espectáculo centrado en los negocios.

Stefan Reisinger, Director de Eurobike explica que "los proveedores, las marcas y los minoristas están comenzando la temporada 2020 enfrentando condiciones muy difíciles y esperamos que se beneficien de los efectos de recuperación con el tiempo. Una cosa es cierta, todos los actores de la industria tendrán que adaptarse al desarrollo pospuesto de la temporada en comparación con años anteriores. La fecha posterior de Eurobike le da a toda la industria de la bicicleta la oportunidad de hacer planes al final de la temporada 2020 para la próxima temporada de ventas y producción. Como tal, también ofrece una oportunidad única de reunirse, intercambiar ideas y trabajar y establecer contactos este año".

El concepto de esta edición de Eurobike no incluirá eventos populares, como el Public Day, el Eurobike Party, la Test and Demo Area y otros eventos de apoyo. La duración más corta y la concentración

más baja de visitantes significa que los expositores recibirán beneficios como una reducción en los precios de stand y el programa de venta de entradas de Retail First aún estará disponible. En cuanto a la disponibilidad y las condiciones de alojamiento en Friedrichshafen y sus alrededores, la fecha de noviembre ofrece ventajas obvias.

Mientras tanto, la fecha original prevista de Eurobike a principios de septiembre se aprovechará para celebrar la conferencia "Bike Biz Revolution - Conference for Visionaries", que se llevará a cabo el martes 1 de septiembre de 2020. Los organizadores de Eurobike están llevando a cabo la nueva y aclamada conferencia según lo planeado, solo en formato digital.



Festibike apuesta por una feria dirigida a distribuidores y público especializado

Todos los usuarios de la bicicleta ya estaban deseando salir a dar pedales. El ciclismo simulado ha tenido gran protagonismo durante esta cuarentena y sin duda la actividad ciclista seguirá siendo de las más demandadas ahora que podemos salir a practicar deporte.

La actividad ciclista se pone a rodar. La práctica deportiva ha sido una de las primeras actividades en ponerse en marcha, y los ciclistas lo estábamos esperando impacientes y con ganas de pedalear de nuevo al aire libre. Esta actividad traerá consigo una paulatina recuperación del dinamismo en las tiendas encadenando una progresiva reactivación del mercado. A esta vuelta a la actividad hay que sumar que la bicicleta ha cogido más fuerza y se presenta como la mejor opción de transporte urbano.

Desde Festibike quieren aprovechar para felicitar a la Asociación Española del Comercio Minorista Especializado de la Bicicleta, ATEBI, por impulsar una iniciativa para realizar revisiones gratuitas en

el momento que las tiendas de ciclismo abran sus puertas. Una acción histórica de apoyo social de la que todos los aficionados y usuarios de la bicicleta podrán disfrutar. Como ellos bien dicen, a veces un gran cambio positivo sólo depende de un pequeño gesto, de una ayuda en el momento necesario.

En este escenario rodeado de un mayor optimismo y después de haberlo consultado con el sector ciclista, Festibike se ha decidido por una feria con un alto carácter profesional y donde se pondrá un foco especial para convocar al consumidor final de calidad y especializado.

Festibike, ahora más que nunca, quiere ofrecer al sector ciclista un punto de encuentro donde ponernos al día de la realidad de nuestra industria, compartir información y salir de la burbuja para tener una visión global del mercado al que nos enfrentamos. Momentos de gran valor donde podamos contactar con personas y empresas a las que nos unen intereses comunes.

Por este motivo, Festibike a través de su convocatoria quiere seleccionar a su público desarrollando un formato de feria dirigido a un ciclista de calidad. Las circunstancias actuales y sus limitaciones de aforos hacen que Festibike apueste más por un público de calidad en detrimento de la cantidad. Del mismo modo, la organización ya está trabajando para cumplir con todas las medidas de prevención y protección que proponga el gobierno y otros órganos competentes en beneficio y por la salud de todas las personas presentes en el evento. Durante las próximas semanas se irá informando y detallando todas estas medidas y otras decisiones que vayan planteando.



Recopilamos los cambios de fechas de las principales marchas cicloturistas

El Covid-19 ha tenido un impacto muy negativo en el sector de las marchas de cicloturismo y de mountain bike. La mayoría que se iban a disputar en España este año estaban programadas en primavera y verano, y las medidas planteadas por el gobierno no han dejado otro remedio que aplazar la fecha a otoño o, en algunos casos, suspender la edición hasta el próximo año.

En Tradebike hemos recopilado los cambios o anulaciones de estas pruebas de montaña, road, gravel y eBike, y los detallamos a continuación.

Mountain Bike

- La Riaza Bike Race - Aplazada al 6 de septiembre
- Madrid - Segovia - Aplazada al 12 de septiembre
- Volcat Costa Brava - Aplazada al 12 y 13 de septiembre
- Scott Marathon Cup Girona - Aplazada al 26 de septiembre
- Vuelta a Andalucía en Mountain Bike - Aplazada al 8 al 11 de octubre
- Volcat Festival Igualada - Aplazada al 9 al 12 de octubre
- Vuelta a Ibiza en Mountain Bike - Aplazada al 10 al 12 de octubre
- Mussara Priorat - Aplazada al 18 de octubre
- Scott Marathon Cup Cambrils - Aplazada al 25 de octubre
- La Rioja Bike Race - Aplazada al 29 de octubre al 1 de noviembre

• Garmin Titan Desert - Aplazada al 2 al 7 de noviembre

- MMR Asturias Bike Race - Anulada
- La Noguera Bike Race - Anulada
- Transpyr Gran Raid MTB - Anulada
- Orbea Monegros - Anulada
- Lurbe Mountain Festival - Anulada

Road

- Sesé Bike Tour (Road) - Aplazada al 5 de septiembre
- Mussara Reus - Aplazada al 6 de septiembre
- La Purito - Aplazada al 13 de septiembre
- La Quebrantahuesos - Aplazada al 19 de septiembre

- La Ciclobrava - Aplazada al 27 de septiembre
- La Marxa 3 Nacions by Aquadrink - Anulada
- Terra de Remences - Anulada
- Transpyr Backroads - Anulada

Gravel y Ebike

- The Pirinex Challenge - Aplazada al 26 de septiembre
- Canyon E-MTB Marathon - Aplazada al 27 de septiembre

En muchos casos, los organizadores han puesto a disposición de los inscritos la posibilidad de recibir el importe abonado de vuelta o guardar la plaza para la próxima edición.



Anulada la edición 2020 de la UCI MTB World Cup en Vallnord – Pal Arinsal

A causa de la pandemia mundial del Covid-19, la Union Cycliste Internationale (UCI) y Vallnord – Pal Arinsal anuncian que la quinta prueba de la Copa del Mundo UCI de BTT Mercedes-Benz UCI 2020, que esperaba celebrarse del 16 al 21 de junio del 2020 queda cancelada.

La decisión se ha tomado por un sentido de responsabilidad. La celebración de esta prueba hubiese podido suponer un riesgo para la salud y seguridad de todos los corredores, participantes y aficionados. Vallnord – Pal Arinsal ya trabaja juntamente con la UCI para posponer esta prueba para el calendario del año 2021, tal como se está efectuando con otros eventos deportivos.

La estación de la Massana lamenta la situación y destaca que ha sido una decisión muy difícil, ya que es uno de los eventos deportivos más

importantes para la estación y para el país. Vallnord – Pal Arinsal hubiese acogido este año la octava edición y aprovecha para agradecer como siempre, la confianza y el apoyo de todos los implicados, así como corredores, colaboradores, patrocinadores y equipos.

La dew Andorra no es la única prueba de la Copa del Mundo de XCO que ha sido anulada, también se han cancelada las pruebas de Croacia y Escocia, y se han aplazado las de Portugal, Francia, República Checa y el Campeonato del Mundo XCO en Alemania. El calendario provisional queda así:

- 21 de marzo: Lousa (Portugal) - Aplazada
- 25 - 26 de marzo: Lourdes (Francia)- Aplazada
- 09 - 10 de mayo: Losinj (Croacia)- Cancelada
- 22 - 24 de mayo: Nove Mesto (República Checa) XCO / XCC - Aplazada
- 6-7 de junio: Fort William (Escocia) - Cancelada

- 19 - 21 de junio: Vallnord (Andorra) - Cancelada
- 25 - 28 de junio: Campeonato del Mundo XCO, Albstadt (Alemania)- Aplazada
- 27 - 28 de julio: Tokio (Japón) Juegos Olímpicos - Aplazados a 2021
- 14 - 16 de agosto: Lenzerheide (Suiza) XCO / XCC
- 21 - 23 de agosto: Mont-Sainte-Anne (Canadá)
- 5 - 6 de septiembre: Leogang (Austria)
- 12 - 13 de septiembre: Val di Sole (Italia)
- 18 - 20 septiembre: Les Gets (Francia)



El Giro-E, la versión para bicicletas eléctricas que sigue a la 'Corsa Rosa'

El Giro-E es el único evento de carretera del mundo dedicado a las bicicletas eléctricas. Se trata de una experiencia de eBike que se iba a correr en las mismas carreteras y en los mismos días que el Giro de Italia, aunque con su aplazamiento, es posible que el Giro-E se dispute a partir del próximo año.

El Giro-E ofrece a los participantes las emociones únicas de la Corsa Rosa, con el control de firmas en la salida, el público a los lados de las carreteras, la batalla por uno de los siete maillots oficiales, la ceremonia de entrega de premios en el podio y la hospitalidad especialmente reservada en la zona de meta. Y todo ello además de la extraordinaria oportunidad de pedalear junto a leyendas del ciclismo como Gianni Bugno o Fabiana Luperini, junto a muchos campeones de otros deportes.

El formato, creado por RCS Sport, organizador del Giro de Italia, ha crecido desde su primera edición en 2018 con una sola marca de bicicletas y un grupo limitado a 20 ciclistas a seis marcas y más de 500 ciclistas involucrados en 2019.

"Es un crecimiento vertiginoso que nos llena de orgullo y va de la mano con la explosión del mercado de la bicicleta eléctrica", dijo Paolo Bellino, CEO y Director General de RCS Sport. *"¿El secreto? Es una experiencia única porque puedes disfrutar del Giro desde dentro, así como descubrir la belleza de nuestro país".* Todo ello gracias a las bicicletas con asistencia eléctrica, que permiten a todo el mundo superar subidas impresionantes y hacen del Giro-E una prueba excepcional para los fabricantes.

La edición de este año, presentada el pasado 15 de febrero en el CosmoBike Show de Verona, iba a traer muchas actualizaciones. El número de equipos participantes aumentaría (el año pasado había diez, cada uno compuesto por cinco ciclistas más el capitán, para formar un "grupo" de 60 ciclistas), la longitud de las etapas iba a disminuir (entre 63 y 114 kilómetros para las etapas en línea), y habría dos contrarrelojes (de un total de 18 etapas), junto con una mayor atención a la eficiencia energética de los equipos (premiados con un maillot especial) y ciudades de salida dedicadas. Desde el Etna hasta Sestriere, se dispute este año o el siguiente, el Giro-E será una verdadera inmersión en el mundo del Giro, gracias a la posibilidad de circular por las mismas carreteras, en los mismos días que

los profesionales de la Corsa Rosa.

La carrera, en un principio, iba a seguir el recorrido del Giro a partir del 12 de mayo desde Caltanissetta (coincidiendo con la cuarta etapa del Giro de Italia) y con su gran final en Milán en la Piazza Duomo el 31 de mayo. El recorrido iba a llevar a los corredores a subir con sus bicicletas eléctricas el emblemático Colle dell'Agnello o los 2758 metros del Paso de Stelvio, la Cima Coppi 2020, la cima más alta del Corsa Rosa. Los participantes del Giro-E, incluso con la ayuda de sus bicicletas eléctricas, tendrían que trabajar duro, porque nunca es la bicicleta la que te lleva a la cima de la colina, sino las piernas y los sueños de los que la montan.



Las World Ebike Series, suspendidas temporalmente debido al Covid-19

Debido al Covid-19, la dirección de WES anunció que la temporada de las World Ebike Series de 2020 está temporalmente suspendida hasta nuevo aviso.

La decisión se tomó en coordinación con las autoridades locales, los socios de WES y los promotores locales para garantizar la protección de la salud y la seguridad de los atletas, equipos, medios de comunicación, espectadores, así como el personal de WES y los colaboradores que participan en la organización de los eventos.

La resolución adoptada afecta tanto a la E-Mountain Bike World Cup de la UCI como a las carreras de 'gravity' de WES.

Los organizadores afirmaron que poner las WES Series en espera es la línea de acción más responsable desde la perspectiva de un organizador global, siendo la seguridad de las personas la mayor prioridad.

Junto con la UCI, el órgano rector mundial del ciclismo, la dirección de WES vigilará constantemente la evolución de la propagación de la enfermedad para evaluar las opciones adecuadas para reprogramar los eventos suspendidos.

Se comunicarán más actualizaciones a su debido tiempo a través de los canales en línea de WES y comunicados adicionales.



La Volta a Catalunya se aplaza a 2021

La 100ª edición de la Volta Ciclista a Catalunya se disputará finalmente la última semana del mes de marzo de 2021.

La 100ª edición de la Volta Ciclista a Catalunya se disputará finalmente la última semana del mes de marzo de 2021. Después de evaluar cómo ha quedado el calendario ciclista debido a la pandemia del Covid-19, la Volta del centenario de ediciones no tendrá lugar este año 2020 con el fin de afrontarla con las máximas garantías en 2021.

"La prioridad absoluta ahora es la lucha contra el Covid-19 y evitar su propagación. El calendario ciclista que ha hecho oficial la UCI ha quedado reducido a prácticamente tres meses, y lo que tenemos claro es que queremos celebrar una 100ª edición con las máximas garantías y con las mejores figuras mundiales", comentó el director general de la Volta, Rubèn Peris.

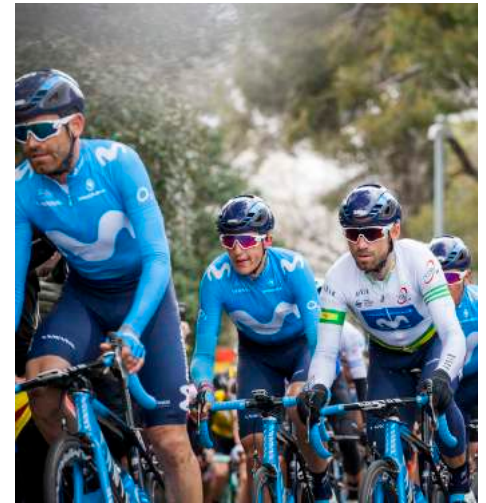
"Tenemos clarísimo que no queremos hacer la Volta a cualquier precio. No tendría sentido hacerla coincidiendo con el Tour, el Giro o la Vuelta, compitiendo por los mejores corredores

y las audiencias televisivas. Tampoco nos planteamos hacerla en un formato reducido de días. Por eso creemos que la opción más sensata y adecuada es hacerla en nuestras fechas habituales el año 2021", confirmó

Teniendo en cuenta que las competiciones deportivas con gran afluencia de público no estarán permitidas en los próximos meses en Catalunya, y con un calendario donde se prevé la disputa del Tour de Francia en el mes de septiembre, y posteriormente la celebración del Giro de Italia y la Vuelta a España, además de la disputa de los cinco Monumentos y el Mundial de Ciclismo, las opciones para de celebrar la Volta de forma satisfactoria son muy limitadas.

También quiere agradecer el apoyo de los patrocinadores, equipos, corredores y muy especialmente del público, que tendrá que esperar más tiempo para poder ver una edición tan especial.

La Volta Ciclista a Catalunya, que vivió su primera edición en 1911, se había celebrado de forma ininterrumpida desde el año 1939, justo después de la Guerra Civil Española. Ahora deberá afrontar un pequeño paréntesis para volver con más fuerza el año 2021.



La Vuelta y el Giro coincidirían en el nuevo calendario de la UCI

La Unión Ciclista Internacional (UCI) anunció el pasado 5 de mayo los calendarios revisados del WorldTour para la reanudación de la temporada de ciclismo, interrumpida debido a la pandemia del Covid-19 que ha afectado a la mayor parte del mundo.

Según el nuevo calendario presentado por la UCI, el World Tour se reanuda el 1 de agosto con la disputa de la clásica Strade Bianche en Italia, seguido del Tour de Polonia, del 5 al 9 de agosto, y de la Milán San Remo, que tendrá lugar el 8 de agosto.

El Tour de Francia, como ya se anunció hace semanas, se disputará del 29 de agosto al 20 de septiembre, y seguidamente se celebrarán los Campeonatos del Mundo en Aigle-Martigny, en Suiza, del 20 al 27 de septiembre. En ese mes de septiembre, junto al Tour, se disputarán la Tirreno Adriático y las clásicas canadienses GP de Québec y GP de Montreal, para finalizar con la Flecha Valona el día 30 de ese mes.

El mes de octubre sería el que más carreras importantes concentra. El 3 de octubre, una semana después de los mundiales, está previsto que se empiece el Giro de Italia, que se alargará

hasta el 25 de octubre. El día siguiente al inicio del Giro, el 4 de octubre, tendría lugar la Lieja Bastoña Lieja, y la semana siguiente, el 10, se disputaría la Amstel Gold Race. Los ciclistas especialistas en las ardenas que querían acudir al Giro deberán elegir entre priorizar las clásicas o la 'Cursa Rosa'.

El 11 de octubre se disputaría la primera clásica de adoquines, la Gante-Wevelgem, a la que seguiría A Través de Flandes, el 14, y el Tour de Flandes, el 18, fecha clave para los especialistas en el pavé, aunque no sería su última oportunidad de conseguir una victoria importante, porque el 25 de octubre se disputaría la clásica de las clásicas, la París-Roubaix.

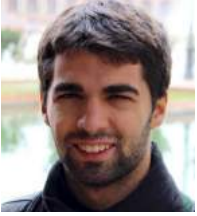
El 20 de octubre empezaría la Vuelta Ciclista a España, que, con 18 etapas, saldría de Irún y acabaría en Madrid el 8 de noviembre. La Vuelta no se solaparía solo con la París Roubaix, también con el Giro de Lombardía el 31 de octubre.

De este nuevo calendario surgen algunas dudas entre los aficionados al ciclismo. Por un lado, aún no se sabe si las clásicas de Italia previstas para principios de agosto se podrán disputar. Del 12 al 16 de agosto está previsto que se celebre el

Criterium del Dauphiné, para que los ciclistas preparen el Tour, aunque el gobierno francés ha prohibido la celebración de eventos hasta finales de agosto.

Por otro lado, sí las circunstancias permitieran disputar todas las carreras, los organizadores deberían ponerse de acuerdo en los horarios de algunas pruebas que se celebren el mismo día, para que no coincidan y los espectadores puedan seguirlos sin problemas. Es el caso del Giro de Italia, que coincidiría con la Lieja Bastoña Lieja el 4 de octubre, con la Amstel Gold Race el 10 de octubre, o con el Tour de Flandes el 18 de octubre. En el caso de la Vuelta, el día de la etapa del Tourmalet coincide con el final del Giro con una contrarreloj, y con la París-Roubaix. Por lo que los organizadores deberán adaptar los horarios.





Por **Pol Figueras**
Periodista y colaborador

José Antonio Hermida: biker, campeón del mundo, director de marchas cicloturistas y... ¡charletero!

El confinamiento ha obligado a los medios a reinventarse para seguir informando. Pero no solo la prensa, sino también muchos deportistas se han convertido en auténticos periodistas para hacer el confinamiento más ameno.

Desde que empezó el confinamiento, los amantes del ciclismo y el deporte sobre ruedas tenemos una cita diaria a las 3 de la tarde. Las charletas de Hermida en su perfil de Instagram. *"Cada día nos llamábamos con los amigos y hacíamos un encuentro virtual de unos treinta minutos para hablar"*, nos comenta Hermida. *"Fue la noche del 16 de marzo cuando pensé que lo que hacíamos en privada lo podría hacer en un directo por Instagram, y hablar con los amigos sobre cómo va el confinamiento"*, y así fue como nacieron las charletas con Hermida.

"Mis amigos me dijeron que a las tres de la tarde era una mala hora, que no tendría audiencia, que la gente está haciendo la siesta a esta hora... ¡pero si ahora todo el mundo está en casa", y así lo indican las estadísticas. *"Al principio era una pasada, teníamos entre mil y dos mil personas conectadas en directo. Las charletas con Purito y Espargaró tuvieron 18 mil visualizaciones al cabo de 40 minutos"*, nos dice Hermida, con una media de cuatro a seis mil visualizaciones por charleta. *"El objetivo no es abrir un canal de tele, al final lo que hago es entretenerme a mí mismo. Pero estoy muy contento con el feedback de la gente"*, nos afirma el campeón del mundo en 2010.

"Me lo tomo de una manera divertida, no es una entrevista comercial para ir a vender algo o periodística para sacar la declaración morbosa. Es como si fuera a hacer un café con ellos", nos comenta Hermida, quien reconoce que no es ni quiere ser periodista, por eso lleva la charleta a su camino, haciendo la charla espontánea y natural.

Y es que, si tuviéramos que unificar en una sola persona todas las victorias que han logrado los deportistas que han charlado con Hermida, estaríamos delante de un atleta todoterreno e invencible. La lista ya se eleva a los 40, uno por día, y entre ellos hay Purito Rodríguez, Sergio Mantecón, Carlos Coloma, David Valero, Rocío del Alba, Marga Fullana, Nino Schurter, Julien Absalon, Jolanda Neff,

Henrique Avancini, Manuel Fumic, Victor Koretzky, Egan Bernal, Omar Fraile, Iván García Cortina, Joseba Beloki, Felipe Orts, Iván Raña... y una gran cantidad de personalidades del mundo del motor. *"Hay grandes nombres, sí, pero mi intención no es la buscar cuando más celebrities mejor. Son mis amigos"*, reconoce Hermida.

Y es que, además, Hermida puede chulear de que ningún famoso le haya dicho que no con las propuestas de charleta. Según el biker español, *"cuando le envié un mensaje a Egan Bernal, solo tardó treinta segundos en responderme. Me dijo: '¿qué pasó capitán? Usted dime el día y yo estaré listo'"*. El carácter extrovertido y amigable de Hermida ayuda: *"la gente se siente cómoda, sin presión. Al final lo que estoy haciendo es llamar a un amigo, revivir anécdotas y compartirlo en directo"*, nos argumenta.

Incluso ha sacado algunas declaraciones sorprendentes, como la de Egan Bernal. *"Me confesó que en 2018 lo tenían todo preparado para correr la Copa del Mundo de Bike Marathon. ¡Con el Team Sky, pensé! Su objetivo sigue siendo el Tour, pero no descarta correr algunas carreras en MTB"*, nos afirma algo perplejo Hermida, quien reconoce que la confesión del último ganador de la ronda gala le pilló a contrapié. *"Si me tengo que quedar con una charleta, hasta el momento es la de Cedric Garcia, un showman y un referente para mí. Sin haber ganado mundiales ha influenciado mucho en el deporte"*, nos comenta Hermida.

Ahora, las charletas se está editando y siendo colgadas en su canal de Youtube. *"En Instagram solo están disponibles 24 horas, por eso las estoy publicando los lunes, miércoles y viernes, ¡que sino llegará Navidad y aun estaremos hablando de charletas!"*, nos confirma el biker.

Hermida iba a correr, este año, el Campeonato del Mundo de E-bikes, cuya primera prueba ya había participado logrando la octava posición. Y tenía

otros eventos en mente, como La Rioja Bike Race, la Asturias Bike Race, la Catalunya Bike Race, la Quebrantahuesos o la 3 Naciones. De esta última marcha cicloturista, Hermida es ahora el director: *"después de 40 años con el Club Ciclista Puigcerdà, ahora vengo yo y rompo la racha. Soy una máquina"*, comenta con un tono desenfadado. Como tantas otras marchas, la 3 Naciones se ha cancelado. *"Es una pena porque este año había novedades. Pero al final si no se puede hacer, no se hace, y punto. Los participantes no son profesionales, son románticos del ciclismo, y no queríamos forzar a nadie a una data en la que no se podía sentir cómodo"*, nos comenta Hermida sobre la suspensión de la marcha de este año 2020.

"Quiero que la gente sonría pedaleando, esté contenta, porque es la mejor prescriptora. Nos veremos en 2021 y estaremos preparados para que la gente disfruta al máximo", y ahí está la filosofía de Hermida. Un biker que ha cosechado decenas de victorias y que, siendo profesional, también es un romántico del ciclismo.





Manuel Marsilio

Secretario General de **CONEBI**

En CONEBI, la Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta, una de las asociaciones con más peso en la industria de la bicicleta a nivel europeo, están trabajando estos días con todos sus recursos para defender a las empresas y asociaciones del sector y reclamar medidas urgentes de ayuda financiera a la Unión Europea frente a la pandemia del COVID-19. En Tradebike hemos podido entrevistar a su director, Manuel Marsilio, que nos cuenta cómo están defendiendo los intereses del ciclismo.

CONEBI reclama apoyar el ciclismo como un medio de transporte más seguro para realizar actividades necesarias

La pandemia del Coronavirus sigue afectando a muchos países de Europa en estos momentos. Es evidente que la salud y la recuperación de las personas afectadas por la enfermedad es ahora mismo la prioridad número uno para las instituciones europeas. Una vez superada esta crisis, se tendrá que hacer recuento de qué impacto ha tenido en el conjunto de la economía, aunque los primeros cálculos sugieren que esto puede dar pie a una recesión económica que afecte al conjunto de la economía de los países europeos.

¿Cuáles son las principales prioridades en este momento para CONEBI para minimizar los impactos de esta crisis en la industria del ciclismo?

Desde el punto de vista industrial, los efectos del Coronavirus no tienen precedentes, con graves consecuencias para la industria de la bicicleta, la bicicleta eléctrica, y la de componentes y accesorios. En los últimos años, el sector en Europa ha crecido de manera considerable, con más de 900 empresas, muchas de ellas SME, 110.000 empleos directos e indirectos, un volumen de negocio de 14 mil millones de euros, y una inversión de 1.000 millones de euros en investigación y desarrollo. Con la industria parada y las tiendas cerradas, el ecosistema de la industria de la bicicleta en conjunto y su sostenibilidad financiera están en riesgo.

El Banco Central Europeo anunció hace dos semanas una actualización en su revisión de su intervención financiera en cuanto a la crisis del Coronavirus, y una medida parecida ha sido tomada por el Banco de Inversión europeo, lo cual es positivo. Las compañías del sector ciclismo necesitan una urgente inyección de liquidez económica. Más en profundidad, los líderes de la Unión Europea parecen haber llegado a un acuerdo político sobre cuatro instrumentos que la UE utilizará en cuanto a empresas y trabajadores, pero que no están vinculados a ningún sector en específico.

El primero es un paquete de 1 billón de euros que provienen de un marco de leyes sobre ayuda estatal en la Unión Europea más flexible. El segundo es una ayuda del Banco de Inversión europea de unos 200 mil millones de euros. El tercero es una ayuda destinada a los trabajadores que han perdido su empleo de más de 100 mil millones de euros. El cuarto es una ayuda de 500 mil millones de euros del Fondo de Recuperación, un programa temporal que ayudará a las empresas durante la segunda fase, después de las medidas de confinamiento.

CONEBI reclama que el flujo urgente de ayuda financiera que es necesario debe ser accesible, evitando los procesos burocráticos excesivamente complicados. Es un mensaje que estamos promoviendo para dar soporte a nuestras asociaciones nacionales y compañías.

Según las estimaciones de CONEBI, 50.000 distribuidores de ciclismo se verán severamente afectados por esta crisis en Europa. ¿Qué es lo que reclama CONEBI a las instituciones europeas para ayudar a la industria de la bicicleta a recuperarse de la situación actual?

CONEBI reclama a las instituciones de la Unión Europea que apoyen la idea de que es importante mantener las tiendas de reparación de bicicletas abiertas, y apoyar el ciclismo como un medio de transporte más seguro para realizar actividades necesarias. También pedimos que reconozcan, con apoyo político, que el sector de la bicicleta, de la bicicleta eléctrica, y de los accesorios y componentes puede ser un logro para el 'Green Deal' (acuerdo sobre el clima) de la Comisión Europea, el cual lleva la sostenibilidad y la movilidad inteligente en su núcleo.

Por otro lado, reclamamos que se de apoyo a las empresas, directa o indirectamente, para obtener liquidez económica urgentemente. Por último, trabajar juntos sobre cómo las instituciones europeas pueden fortalecer el rol del ciclismo y de la industria de la bicicleta en el contexto del marco de regulaciones del Mercado e Industria de bienes de la Unión Europea.

CONEBI está apoyando a sus miembros naciona-

les monitoreando las decisiones de la Unión Europea para afrontar la crisis del Covid-19, y siendo al mismo tiempo la voz de la industria respecto a los que toman las decisiones en la Unión Europea (un ejemplo de ello es la carta que CONEBI escribió a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen).

¿Cree que después del confinamiento en los diferentes países puede haber un rebote en la actividad del sector de la bicicleta que pueda hacernos recuperar el tiempo perdido?

Todo depende de cuando el confinamiento acabe y a qué nivel los gobiernos nacionales y autoridades locales promuevan el ciclismo, también a través de carriles bicis, como la mejor manera de movilidad, además de ir andando. Lo que personalmente pienso es que después de la crisis, las ventas crecerán considerablemente.

¿Cuál es su opinión sobre que muchos países europeos permitan que los puntos de reparación y mantenimiento puedan abrir durante el período de cuarentena?

A nivel personal, prefiero utilizar mi bicicleta para ir al supermercado antes que ir en bus o en metro. Es más seguro para mí y para los demás. No hace falta decir que mi bicicleta debe estar en buenas condiciones, con lo cual, estoy a favor de que estas tiendas puedan estar abiertas.

En muchos países europeos, la bicicleta está siendo promovida como un medio de transporte para evitar infecciones. En su opinión, ¿piensa que habrá un cambio de hábitos en el uso diario de la bicicleta como medio de transporte?

Lo creo. La bicicleta, de hecho, está siendo promovida como un medio de transporte para evitar infecciones. Es más, el transporte de carretera con vehículos motorizados es responsable del 70% de todas las emisiones de transporte, representando la principal causa de muertes y enfermedades vinculadas a la contaminación del aire. Las ciudades y los gobiernos no pueden retrasar más la transición hacia una movilidad más sostenible, saludable y ecológica, el foco de la cual tiene que ser el medio ambiente y la salud de las personas.



CONEBI pide apoyo financiero para la industria del bike en Europa

El presidente de CONEBI, Erhard Büchel, publicó un comunicado dirigido a todos los representantes del sector del ciclismo en Europa, en el que informó del trabajo que está realizando la asociación en el contexto de la crisis del Coronavirus.

El presidente de CONEBI (Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta), Erhard Büchel, ha escrito un comunicado dirigido a todos los representantes del sector del ciclismo en Europa, en el que ha informado del trabajo que está realizando la asociación en el contexto de la crisis del Coronavirus, y que minimizar los efectos del Coronavirus en el sector del bike es su prioridad número uno en estos momentos.

Büchel ha asegurado que las restricciones debido a la crisis sanitaria se pueden alargar algunos meses, y que en la Unión Europea, las pérdidas en las empresas serán de entre el 30 y el 60%, y que la producción caerá entre un 30 y un 40% respecto a lo previsto en condiciones normales. En el sector del ciclismo, Büchel calcula que unos 50.000 distribuidores de bicicletas y eBikes se verán afectados, y es por eso que reclama a las administraciones de la UE que ayuden a las empresas.

El presidente de CONEBI ha recordado que el principal valor añadido de CONEBI es su red de asocia-

ciones de la industria de la bicicleta en Europa, que cuenta con unas 500 empresas del sector. A través de esta red de empresas, CONEBI está ha puesto en marcha una plataforma de información en la que analizará los impactos del Coronavirus en las empresas de ciclismo de diferentes países de Europa. Una vez analizados estos impactos, CONEBI estudiará las medidas que se han tomado desde las instituciones de la UE, y que programas ofrecen para apoyar tanto a las compañías como a los trabajadores del sector.

Por otro lado, CONEBI ha enviado una carta a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, en la que presenta los problemas que afronta la industria de la bicicleta debido a esta crisis. En el escrito, en nombre de las asociaciones nacionales de la industria de la bicicleta a las que representa, CONEBI reclama un programa de apoyo financiero

para las empresas, al que deberían poder acceder fácilmente y sin complicaciones burocráticas.

Por último, CONEBI ha informado que en los últimos días ha respondido un cuestionario de la Unidad Económica de la Comisión Europea sobre los impactos del Coronavirus, en la que compartió su visión de una recuperación tanto a corto, medio y largo plazo.



Éxito de la campaña de AMBE para impulsar la bicicleta frente al Covid-19

Una campaña que AMBE coordina desde el mes de abril y en la que pueden participar los medios especializados o empresas organizadoras de eventos ciclistas, todas las empresas del sector de la bicicleta o los puntos de venta, alquiler y reparación de bicicletas.

Desde AMBE – Asociación de Marcas y Bicicletas de España – que reúne a las principales empresas fabricantes, importadoras y distribuidoras de bicicletas y de todo tipo de material relacionado con ella, lanza una campaña nacional de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte bajo el lema: Cuidate, muévete en bici.

Una campaña que AMBE coordina desde el mes de abril y en la que pueden participar los medios especializados o empresas organizadoras de eventos ciclistas, todas las empresas del sector de la bicicleta o los puntos de venta, alquiler y reparación de bicicletas. Una campaña que ofrece a todos ellos unos recursos gráficos genéricos comunes para que sean utilizados por todo el sector de forma conjunta.

Si bien a comienzos de esta etapa de confinamiento de la población, los medios de comunicación se hicieron eco en diversas ocasiones, de incidentes con ciclistas urbanos que eran parados o incluso multados por las autoridades, esta situación se ha ido poco a poco transformando, hasta llegar al momento en que el Ministro de Sanidad, Salvador Illa, recomendó la utilización de la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos autorizados.

Una recomendación, precedida por la que también hizo el Ministro de Sanidad Alemán o el Alcalde Nueva York, entre otros mandatarios internacionales de todo el Mundo. Una recomendación que se sustenta en los beneficios que la bicicleta aporta a los ya consabidos beneficios ambienta-

les, porque la bicicleta es:

- Un medio de transporte activo, que procura a quién la utiliza en sus desplazamientos habituales, una mayor protección de su sistema cardiovascular, un incremento de sus defensas y un mejor estado anímico.
- Un medio de transporte que permite salvaguardar el distanciamiento social recomendado frente al Covid-19, puesto que en bicicleta uno se desplaza en solitario, manteniendo las distancias, sin aglomeraciones.
- Un medio de transporte respetuoso con el medio ambiente, puesto que no emite gases contaminantes, no genera contaminación acústica, ni necesita consumir otra energía que la propia energía de la persona.
- Un medio de transporte ágil y rápido, puesto que diversos estudios han demostrado que, para distancias inferiores a 10 kilómetros, es más rápido al no tener que buscar aparcamiento, ni esperar al transporte público y además, permite desplazamientos puerta a puerta.
- Y, además, es un medio que, al proveer al usuario de una mejor salud sin comprometer su seguridad, reduce la necesidad de asistencia sanitaria derivada de las enfermedades comunes y los accidentes de tráfico, ayudando a no incrementar la presión sobre el sistema sanitario durante el Covid-19.

Por todos estos motivos, también desde la WHO (World Health Organization) han recomendado la utilización de la bicicleta para los desplazamientos habituales “siempre que sea posible” porque,

además, sustituye a la actividad física restringida por el confinamiento mundial y el acceso limitado a la práctica deportiva.

Todo el que quiera compartir la campaña de AMBE podrá acceder a los contenidos que AMBE ha preparado y que estarán disponibles en su web.

Porque la bicicleta tiene un mensaje muy positivo para la sociedad durante y después del Covi-19: muévete de forma activa, a salvo de contagios, cuidate y cuida el planeta, diviértete y pedalea seguro.

Un consejo de AMBE: Transfórmate

En las semanas pasadas AMBE ha compartido algunas predicciones de grandes gurús económicos, estudios de consultoras, consejos de expertos,... y de todos ellos se desprende una misma conclusión: es hora de transformar tu propuesta, tu negocio, buscar nuevas vías de ingresos, de fidelización de los clientes, de interacción con el público. Es hora de transformarse para seguir adelante.

Lo que está en nuestra mano, es trasladar a la opinión pública las aportaciones que la bicicleta puede ofrecer a la sociedad española, para que, en cuanto se pueda salir del confinamiento, la bicicleta y el ciclismo retomen con fuerza la actividad y, por ende, se recupere cuanto antes el sector de la bicicleta. Y, por otro lado, desde ya podemos ayudar entre todos a fomentar la bicicleta como medio de transporte. Descubre más sobre esta campaña en el siguiente [vídeo](#).



ATEBI promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte individual y sostenible

Desde la patronal de tiendas especializadas en ciclismo, ATEBI, han querido aportar su grano de arena trabajando de forma continua con acciones a favor del Sector de la Bicicleta y por ende de las tiendas, que no pueden abrir al público.

En estos días excepcionales, muchas asociaciones en defensa de la bicicleta están tratando de concienciar a la sociedad y pedir a las administraciones que pongan en marcha medidas para impulsar este medio de transporte individual para ir a trabajar o realizar otras actividades necesarias evitando contagios.

Desde la patronal de tiendas especializadas en ciclismo, ATEBI, han querido aportar su grano de arena trabajando de forma continua con acciones a favor del Sector de la Bicicleta y por ende de las tiendas, que no pueden abrir al público. Algunas de las iniciativas que están llevando a cabo, y que podrán verse en breve, son el contacto con las principales Administraciones Públicas, con el objetivo de instar a que fomenten el desplazamiento laboral y personal en bicicleta, un medio de transporte individual, sostenible, saludable y económico.

Esta iniciativa, creen desde ATEBI, tiene que estar liderada por las Administraciones Públicas, que deberán proporcionar los medios y condiciones necesarios para facilitar el uso de la bicicleta, tales como aparcamientos, adecuación de infraestructuras, carriles, la seguridad ante robos y vandalismo, la comunicación mediante campañas, una legislación acorde a este medio de

transporte, etc., pero sobre todo aprobar un presupuesto específico para todo ello.

Así es como, según la patronal, se ve que se está haciendo ya en otros países, con iniciativas impulsoras de la bici como freno a esta pandemia y, por ello, piensan que podemos quedarnos atrás, ya que tenemos un país con condiciones climatológicas muy favorables para poder implantar esta práctica desde las escuelas, universidades y centros de trabajo, etc. ATEBI pide que el Gobierno legisle y apruebe medidas económicas concretas para consolidar la bici como medio de transporte.

Igualmente, propone que las empresas privadas puedan contribuir a que sus empleados acudan a trabajar en bicicleta, mediante incentivos que animen y faciliten al trabajador al desplazamiento en bici, así como de dotaciones y equipamientos adecuados a este uso. Por supuesto, como apuntan desde ATEBI, estos incentivos también deben ser aplicados a las empresas que adopten estas buenas prácticas.

Por último, la patronal sugiere que la situación excepcional que estamos viviendo debería hacernos cambiar algunos hábitos de vida y, en lo que respecta a la movilidad, están seguros que el uso de la bicicleta debe tomar mucho más protagonismo. Por ello, piden a las instituciones públicas que lo tomen en serio, que no se quede solo en twitter, discursos, o palabras al viento, y que faciliten las condiciones y presupuestos necesarios para considerar oficialmente la bici como un medio de transporte.



ATEBI une a las mejores tiendas de bicicletas de España para que realicen revisiones gratuitas

La Asociación Española del Comercio Minorista Especializado de la Bicicleta (ATEBI) ha unido a las mejores tiendas de bicicletas de España para solidarizarse con todos los ciudadanos en una acción histórica. Desde el momento en el que las tiendas de bicicletas puedan abrir sus puertas, se realizarán revisiones gratuitas para todos los ciclistas que necesiten poner a punto su bicicleta, ya sea para desplazarse o practicar deporte. De este modo, todos los aficionados podrán disfrutar de esta campaña de apoyo social.

ATEBI lucha por poner en valor la profesionalidad

y la gran calidad humana de las personas que dirigen las mejores tiendas de bicicletas de España, lideradas por amantes del deporte y de las bicicletas, todos a una para contribuir con su trabajo a que las personas que lo necesiten puedan seguir adelante después de esta terrible crisis.

A veces un gran cambio positivo sólo depende de un pequeño gesto, de una ayuda en el momento necesario. Esto es algo en lo que la comunidad de las mejores tiendas profesionales de España cree profundamente y por eso quieren ayudar a que todas las personas, cuantas más mejor, tengan la

oportunidad de comenzar una nueva vida pedaleando de forma segura y feliz.



AMBE solicita al Gobierno medidas de impulso en la demanda de bicicletas

La Asociación de Marcas y Bicicletas de España, AMBE, remitió a la Vicepresidenta cuarta y Ministra para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, Teresa Ribera, un escrito con propuestas y solicitudes de medidas de impulso de la demanda de bicicletas, bicicletas eléctricas y reparaciones en talleres de bicicletas.

Desde AMBE vieron con agrado y satisfacción el giro de los acontecimientos en estas últimas semanas en favor del uso de la bicicleta.

De los primeros días del confinamiento en el que se pudo ver, con honda preocupación, como se sancionaba a ciclistas urbanos y se daba el alto casi a cualquier persona por el mero hecho de ir en bicicleta, se ha pasado a que el Ministro Illa recomendara su uso frente otros medios de transporte y que la Ministra Teresa Ribera se mostrara dispuesta a trabajar por favorecer este saludable y sostenible modo de transporte, tal y como ya estaban haciendo países como Francia, Alemania, Italia... por citar sólo algunos de nuestros países vecinos.

Sin embargo, tras varias semanas de trabajo y consultas con diferentes entidades e instituciones defensoras de la bicicleta, el Ministerio para la Transición Ecológica se limitó, por el momento, a

redactar una serie de recomendaciones dirigidas a la Federación Española de Municipios y Provincias, sin poner en marcha medidas concretas dese el Gobierno y, sobre todo, sin poner a disposición de las Entidades Locales y la ciudadanía fondos económicos destinados al fomento de un medio de transporte, la bicicleta, que en estos tiempos, se revela como una herramienta fundamental para mantener el distanciamiento físico en los desplazamientos habituales, así como un medio sano, saludable y sostenible.

Por este motivo, desde AMBE solicitaron al Gobierno de España, a través de la Vicepresidenta cuarta y Ministra que, atienda las propuestas y medidas que les han remitido, al objeto de impulsar de forma absolutamente decidida el uso de la bicicleta en las ciudades frente a esta nueva situación, tal y como ya están haciendo todos otros países.

Medidas como:

- Tipo de IVA reducido (10%) para la bicicleta.
- Subvención directa a la compra de bicicletas eléctricas.
- Consideración de la compra de bicicletas como retribución flexible - exenta de IRPF - en el entorno de la relación entre empresas y empleados.
- Bono para la reparación y puesta a punto de bicis

en talleres.

- Bono directo para la compra de bicicletas como medio de transporte.

Por otro lado, desde AMBE solicitan también a la Vicepresidenta que el Gobierno de España tome otras medidas por el lado de la oferta de movilidad en bicicleta, como son la dotación especial de fondos para la puesta en marcha de medidas tácticas en favor de la movilidad en bicicleta, destinados a las Entidades Locales

Y, por último, reclaman un decidido impulso político para la aprobación de la Estrategia Estatal de la Bicicleta - redactada y terminada hace unos meses - para que, además de las medidas tácticas necesarias en estos momentos, se acometan las 26 herramientas e instrumentos definidos en la Estrategia en el medio y largo plazo.

De este modo, AMBE espera que el Gobierno de España tome conciencia y, sobre todo, emprenda todas las acciones necesarias para que, de una vez por todas, España salga del furgón de cola de la movilidad ciclista en bicicleta de entre los países de su entorno. Porque la bicicleta es parte de la solución.

La MEB pide eliminar las franjas horarias para hacer deporte en la Fase 1

La Mesa Española de la Bicicleta, que reúne a la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC), a la Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP), a la Red de Ciclo-juristas, la International Mountainbicycling Association España (IMBA) y a la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), emitió un comunicado solicitando que se eliminen las franjas horarias habilitadas para la práctica deportiva en todas aquellos territorios que estén en Fase 1.

Una vez que algunos territorios han entrado en la Fase 1 de alivio de las medidas de confinamiento del estado de alarma, se constata que existe una normativa contradictoria sobre los desplazamientos, sus motivaciones, sus medios y la utilización de la bicicleta, en algunas circunstancias como medio de transporte y, en otras, como forma de hacer deporte.

En la Fase 1 la autorización actual para desplazarse a cualquier lugar de la provincia, para trabajar, para visitar a familiares o amigos, ir a com-

prar o, simplemente, tomarse algo en una terraza de un bar, se contradice con las franjas horarias y de edad, establecidas para hacer ejercicio.

El problema viene determinado por el hecho de que una persona en bicicleta, siempre en territorio en Fase 1, bien podría desplazarse a 80km dentro de su provincia para ir a visitar a un familiar, por ejemplo, en cualquier momento del día y, sin embargo, un ciclista que sólo esté practicando deporte, sólo podría hacerlo dentro de la franja horaria destinada a tal fin y sin salir de los límites de su municipio.

Por otro lado, cabe recordar que, en esta situación tan cambiante y llena de incertidumbre, lo que debe imperar es el mantenimiento del distanciamiento físico y, todos estamos comprobando como, en las áreas más densamente pobladas, se están produciendo graves aglomeraciones de personas haciendo deporte en la

franja del ejercicio.

Por todo ello, en aras de la claridad y amplitud en el ejercicio del derecho de circulación, la Mesa Española de la Bicicleta solicita que se eliminen las franjas horarias para la práctica deportiva en la denominada Fase 1 de "desescalada", así como que las limitaciones territoriales de desplazamiento se circunscriban a los de las provincias y Áreas sanitarias que compartan la misma fase de vuelta a la normalidad y no, como hasta ahora, delimitadas al término municipal.



ConBici celebra su primera reunión con el Grupo Interparlamentario por la Bicicleta

ConBici celebró el pasado viernes 24 de abril una reunión digital con el Grupo Interparlamentario por la Bicicleta para posicionar la bicicleta como aliado frente a la crisis sanitaria del Covid-19 y plantear las medidas necesarias e inmediatas.

En la reunión participaron telemáticamente representantes de los grupos parlamentarios del PSOE, Unidos Podemos, Más País-Equo, Ciudadanos, Esquerra Republicana y JxCat. Habían confirmado también del PP y PNV, pero no pudieron incorporarse. Se espera que lo puedan hacer a la siguiente reunión. También han participado representantes de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), ATEBI y AMBE, Mesa Española de la Bicicleta (MEB) y el Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM).

Conbici planteó a los participantes las medidas urgentes para fomentar la movilidad activa. La bicicleta es clave en la lucha contra la crisis sanitaria a corto plazo, ya que permite respetar la distancia física de seguridad y garantiza la protección a la salud comunitaria e individual. Sería fatal que se incrementase la utilización de vehículos impulsados por motores a combustión, ya que el incremento de la contaminación agrava las infecciones por Covid-19, según se ha demostrado en varias investigaciones.

Se consideró urgente buscar una alternativa a la cantidad de usuarios habituales del transporte público colectivo que durante la desescalada no podrán usarlo. Se estima que, por ejemplo, en una ciudad

como Barcelona tan solo podrían seguir utilizándolo un tercio de los 2,5 millones de personas que lo usan a diario, lo que supondría un número elevadísimo, aun descontando quienes por la crisis o el teletrabajo ya no tengan que hacerlo. Es fundamental desarrollar todo el potencial de la bicicleta y los desplazamientos a pie, como modos de desplazamiento que aprovechan al máximo el espacio público disponible sin comprometer la calidad del aire ni elevar los niveles de ruido. Como señaló Antonio Hurtado del grupo socialista, *"utilizar el coche como vehículo personal y abandonar el transporte público es un tremendo error"*.

Ante el consenso general de impulsar fuertemente los desplazamientos en bicicleta y a pie que favorecen la salud física y mental, y fomentan el autocuidado a través de una movilidad activa, inclusiva y social, independientemente de la edad y de los ingresos; se acordó elevar una carta al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico en la que se solicite la puesta en marcha de medidas para el fomento del uso de la bicicleta en el proceso de desescalada. También se fijó designar una persona por cada grupo político del Parlamento como interlocutor en el Grupo Interparlamentario de la Bicicleta para la próxima reunión que será el 8 de mayo

Entre otras medidas urgentes, la coordi-

nadora recordó a los participantes que es necesaria la creación táctica de vías ciclistas y mejora de las existentes. Deben ser amplias para permitir la distancia interpersonal teniendo en cuenta un aumento de ciclistas y reservadas para bicicletas y vehículos asimilables en potencia y velocidad. Este planteamiento responde a la necesidad de que puedan ser usadas por toda la población y permitan garantizar la seguridad frente a la amenaza que supone el tráfico rodado.

Por otro lado, ConBici insistió en la reactivación de los servicios de bicicletas públicas, y en la necesidad de reducir de la velocidad en las ciudades hasta un máximo de 30 km/h en vías de un carril, en función del uso compartido. Este factor reduciría la accidentalidad vial y favorecería los desplazamientos en bicicleta.



IMBA aplaza la campaña Take Care of Your Trail por la crisis del Coronavirus

Debido al brote de COVID-19 en todos los países europeos, la junta directiva de IMBA Europa ha decidido aplazar la próxima campaña de Take Care of Your Trails.

Habida cuenta de las medidas cada vez más estrictas adoptadas en varios Estados miembros de la UE, IMBA no quiere animar a los grupos a que se unan ahora mismo u organicen nuevos proyectos. Los grupos ya registrados recibirán información adicional.

Es evidente que con motivo de la pandemia que estamos sufriendo en estas fechas, IMBA no puede decir otra cosa que "quédate en casa", lo que no es sólo una recomendación, es un imperativo ético para todos nosotros.

Señalada parte de la cañada real burgalesa en Salamanca

Los técnicos de IMBA revisaron los 45,5 kilómetros que se han señalado por la Diputación de Salamanca, con la asistencia técnica de Vacceo Integral de Patrimonio, desde el Camino de Muñovela, junto a Calzadilla de la Valmuza, pasando por San Muñoz hasta llegar al cruce de la carretera SA-215, cerca de Cabrillas.

La ruta se encuentra señalizada en ambos sentidos, por lo que se puede iniciar en cualquiera de sus extremos o realizar entera de ida y vuelta, lo que sumaría 91 kilómetros de distancia. La dificultad radica en la distancia a recorrer, puesto que el terreno tiene poca inclinación, pero se

encuentra perfectamente señalado y podremos encontrar atriles interpretativos sobre las labores de pastoreo, esquila y lavado de lana. Una ruta interpretativa de labores tradicionales muy interesante.





Por **Pablo Velat**
Periodista y colaborador

El empujón final

Es un hecho que la bicicleta urbana nunca ha acabado de despegar en España, sin embargo, mirando a un futuro cercano, se puede dibujar un panorama más esperanzador para el ciclismo.

Es un hecho que la bicicleta urbana nunca ha acabado de despegar en España, sin embargo, mirando a un futuro cercano, se puede dibujar un panorama más esperanzador para el ciclismo.

El Covid-19 ha paralizado nuestras vidas, está cambiando nuestros hábitos y, evidentemente, nada será igual después de la pandemia en muchas facetas de nuestra vida cotidiana. En la actual situación, todo hace indicar que evitar aglomeraciones de personas será una obligación gubernamental, pero también, es probable que exista un posible sentimiento de rechazo por parte de los mismos ciudadanos por compartir espacios cerrados. En este sentido, se vislumbra una batalla entre el transporte colectivo y el individual: surge un nuevo paradigma.

Las dudas de salubridad y la necesidad de mantener una distancia mínima de seguridad, ponen en jaque el uso del transporte público colectivo. Y

es aquí donde entra en escena la gran oportunidad para las bicicletas, siempre y cuando, España lo facilite. Ciudades como Berlín o Milán son un ejemplo a seguir. Han rediseñado temporalmente

Es probable que exista un posible sentimiento de rechazo por parte de los mismos ciudadanos por compartir espacios cerrados

algunas avenidas y calles para aumentar el tráfico en bicicleta. También tiene mucho que decir y que aportar es la industria ciclista. Las marcas tienen una doble oportunidad. A corto plazo, si realizan una buena promoción y activación de las bicis urbanas, pueden recuperar en términos económicos uno de los peores años en ventas. A largo plazo, pueden consolidar las ventas en un modelo de bi-

algunas avenidas y calles para aumentar el tráfico en bicicleta.

Tampoco puede negarse que al margen de contar cada día con más carriles bici y con un futuro esperanzador, hay puntos calientes a resolver como son los robos. El aparcamiento seguro, en una gran ciudad, es un déficit muy presente en España.

Quién también tiene mucho que decir y que aportar es la industria ciclista. Las marcas tienen una

cis que a día de hoy está muy lejos de las e-bikes, las bicis de montaña, carretera o gravel...

Parece que ha llegado el momento donde todos hemos de poner nuestro granito de arena y dar el último empujón para que la bici urbana sea una realidad presente y consumada. El gobierno debe permitir y facilitar el uso de las bicicletas así como invertir en infraestructura, las marcas y las tiendas especializadas pueden promocionar sus productos y dar facilidades de pagos en el momento de la compra. Por último, aunque no menos importante, los ciudadanos hemos de respetar la distancia de seguridad y ver en la bicicleta, el transporte más seguro y sostenible una vez termine el confinamiento.


El gobierno debe permitir y facilitar el uso de las bicicletas así como invertir en infraestructura



NUEVOS FRONTALES SERIE MH

 Bluetooth®

 1000 lm¹

 320 m¹

 100 h¹

SERIE - MH



MH11

MH 7 / 5 / 3*

Ledlenser, el especialista en iluminación alemán, actualiza toda la serie MH. Carga magnética, que hace que la carga sea más efectiva y cómoda. Luz roja para visión nocturna y nuevos colores, negro-amarillo, negro-naranja y negro-azul están disponibles para MH3, MH5 y MH7. El buque insignia MH11 en negro-naranja. Ledlenser también presenta el Powercase como un práctico accesorio que permite transportar los frontales de forma segura y, al mismo tiempo, ofrece la opción de cargarlos durante el transporte.

ledlenser.es

¹ Datos del frontal MH11, resto de frontales consultar en ledlenser.es. Valores medios con luz blanca; en algunos casos, pueden ocurrir desviaciones de $\pm 15\%$ debido a razones técnicas. *Imágenes de muestra correspondientes al MH7, los productos MH5 y MH3 solamente son de igual color.

Reiberco Internacional S.A. Avda. Doctor Federico Rubio y Gali 86, 28040 Madrid. Importador exclusivo para España y Portugal.

El fabricante de ruedas Mavic se declara en administración judicial

El pasado 2 de mayo de 2020, el Tribunal de Comercio de Grenoble dictó la sentencia que coloca a Mavic en administración judicial de acuerdo con la solicitud presentada por la dirección de la empresa, después de informar a su accionista. El 24 de abril Mavic presentó la declaración de suspensión de pagos.

"El tribunal de comercio de Grenoble nos declaró en suspensión de pagos el 2 de mayo, con un período de observación de seis meses", dijo a AFP Gérard Meunier, secretario del Comité Económico y Social (CSE).

En vista de las dificultades por las que pasa la empresa esta decisión debería permitir definir e implementar las soluciones para garantizar un futuro sostenible de la misma.

De conformidad con la ley, el tribunal ha otorgado un período de observación de seis meses (administración judicial) durante el cual la empresa continuará con su actividad bajo la supervisión de los administradores del tribunal, Sres. Perdereau, Marc Chapon y Vincent Rousseau, designados para ayudar a la administración de Mavic.

Durante este período no cambiará la organización

de la empresa y todos los equipos permanecerán completamente operativos para satisfacer las necesidades de sus clientes y continuar dando todos sus servicios.

En las próximas semanas, los administradores de Mavic examinarán las posibles ofertas de nuevos socios, valorando la experiencia reconocida en la reestructuración y modelado de negocios,

así como el estableciendo una futura estrategia industrial y comercial sostenible.

Mavic quiere agradecer a sus clientes, socios y proveedores su apoyo en esta etapa de cambio, que representará una oportunidad para escribir una nueva página en la historia de la marca, en la búsqueda de una estructura más ágil, innovadora e independiente.



Colnago, adquirida por una empresa de Abu Dhabi

El fabricante de bicicletas Colnago ha sido adquirido por Chimera Investments LLC, una empresa de inversiones con sede en Abu Dhabi. Tras la compra de la mayoría de sus acciones, un portavoz dijo que el director de Colnago, Ernesto Colnago, seguirá a bordo, guiando los nuevos desarrollos.

Ernesto Colnago dijo que "Chimera Investments le dará a Colnago la capacidad de crecer y aumentar su presencia en todos los mercados, al tiempo que mantendrá y mejorará la calidad de los productos Colnago". Y dijo que es "una oportunidad única, con el apoyo de Chimera, para asegurarnos de que seguimos construyendo las mejores bicicletas del mundo en el futuro".

Chimera Investments añadió que "de todos los fans de Colnago, nos gustaría dar las gracias al maestro del diseño y la invención de las grandes bicicletas, Ernesto Colnago, y nos gustaría seguir su camino y avanzar en su legado llevando a Colnago a un futuro brillante como nadie más lo haría. El señor Colnago siempre será el padrino y la fuerza motriz de los nuevos desarrollos".

Después de que LVMH adquiriera Cicli Pinarello SpA, ahora Chimera Investments compra Colnago. En ambos casos, empresas con una fuerte financiación y una gran visión muestran su interés por el negocio

del ciclismo. Por supuesto, no pierden el universo de sus clientes y apuntan a la cima. En ambos casos, la gestión de la empresa quedaría en manos de quien lo hiciera antes del desembarco.



People & Culture: el modelo de gestión del personal de Riese & Müller

El departamento de personal de Riese & Müller se ha sometido a una reestructuración desde principios de abril y ha empezado a trabajar bajo el lema "People & Culture" para preservar y seguir desarrollando nuestra singular cultura corporativa en paralelo al rápido crecimiento de la empresa. Por consiguiente el trabajo se centrará aún más en la colaboración directa con las personas de la empresa en lugar de en la administración de personal clásica, que en la actualidad se ha automatizado casi por completo. Christine Vollmer, directora del departamento de personal durante los últimos 5 años, ocupará el cargo de Head of People & Culture.

En los últimos años Riese & Müller ha contratado a más de 300 nuevos empleados y empleadas. En la actualidad más de 550 personas trabajan juntas con el objetivo de lograr el liderazgo mundial en el mercado de E-Bikes de alta gama. El fuerte crecimiento de la empresa ha multiplicado y diversificado el trabajo y los retos del departamento de personal. En particular la protección y el desarrollo de la cultura de Riese & Müller está teniendo cada vez más peso en el día a día y a partir de este momento se centralizará en el departamento People & Culture.

"En Riese & Müller siempre ha habido una auténtica convivencia sin jerarquías y eso nos ha convertido en una empresa internacional de éxito con espíritu

propio. Con la creación del departamento People & Culture queremos enviar una señal clara dentro y fuera de la empresa de que en todas las decisiones, las personas son lo más importante para nosotros" explica Christine Vollmer, Head of People & Culture. Además del enfoque en las personas y de la ocupación de puestos de responsabilidad independientemente del sexo, el desarrollo personal también tiene un gran peso en Riese

& Müller. Así, en las últimas semanas muchos puestos de responsabilidad de la producción y la administración han sido ocupados por nuestros empleados y empleadas (con un alto porcentaje de mujeres) que se han formado en el seno de la empresa por medio de nuestros programas específicos de capacitación y que junto con sus equipos seguirán reforzando la buena marcha de Riese & Müller.



Christine Vollmer, directora del nuevo departamento de Riese & Müller People & Culture (Personas y Cultura)

Sworworks asume la distribución de Acepac para España, Portugal y Andorra

ACEPAC, marca procedente de la marca Pinguin Outdoor, nació con el objetivo de producir equipos funcionales, consistentemente confiables y asequibles para personas activas.

Los esfuerzos para crear productos con una vida útil lo más larga posible son nuestro motor junto con la contribución al desarrollo sostenible de la sociedad y la protección de nuestro planeta verde.

Con las sofisticadas bolsas de cuadro, bolsas de manillar y alforjas de Acepac, el consumidor tiene la garantía de encontrar la configuración adecuada para su próximo viaje en bicicleta. Para viajar con más espacio de almacenamiento, la marca checka también ofrece mochilas, bolsas para botellas e ingeniosas bolsas enrollables. Todos los productos tienen un precio razonable y están hechos de manera sostenible con botellas de PET recicladas.

Es por eso y mucho más que desde Acepac dedican una cantidad significativa de tiempo y esfuerzo a desarrollar, elegir materiales y a procesar los comentarios de los productos que les hacen nuestros clientes. A veces, incluso, a costa del lanzamiento posterior del producto.

El hecho de que los productos de este fabricante no presenten riesgos de seguridad y sean seguros es algo natural para Acepac.

Sworworks Outdoor ha asumido la distribución de la marca en España, Portugal y Andorra.



Scott aplaza la presentación Scott Bikes 2021 a septiembre

Desde Scott España han establecido una serie de medidas internas con el fin de ayudar a las tiendas en la gestión de su negocio y de hacer más llevadera la situación actual, en la medida de lo posible.

Con este objetivo en mente, la división de Scott ha decidido aplazar a septiembre la presentación de la nueva colección Scott Bikes 2021, y explicar cómo afrontarán esta medida, teniendo en cuenta la relevancia para su red de distribuidores.

Scott ha tomado esta medida con la idea de que el punto de venta disponga de más tiempo para dar salida a los productos de colección actual, evitando su depreciación y minimizando el riesgo de entrar en una guerra de precios. De este modo, se ha tomado la decisión de alargar la temporada 2020, lo cual implica posponer la Presentación SCOTT Bikes 2021.

Consideran que esta es la mejor forma de evitar que las tiendas tengan que estar expuestas a la presión de dar salida al producto que tienen actualmente en stock.

Asimismo, se seguirán tomando medidas para facilitar la actividad comercial de toda su red de puntos de ventas y el correcto funcionamiento del sector.



Libros de Ruta presenta su catálogo de este año con cinco novedades

El nuevo catálogo 2020 de Libros de Ruta ya está disponible. Destacan en el mismo cinco novedades. El primero de ellos estaba previsto que se publicara esta semana, pero por el estado de alarma provocado por el coronavirus, han decidido posponer su publicación. Las fechas previstas de publicación de otros libros también podrían sufrir ligeros retrasos en caso de que esta crisis se alargue, pero aunque las librerías estén cerradas y sus canales de distribución no funcionen actualmente con normalidad, siguen trabajando en nuevos libros y han decidido no esperar más para develar todas sus novedades.

La primera novedad del año será la biografía del conocido exciclista, ahora director deportivo, Jonathan Vaughters. Titulado Billete de ida. Siete vidas sobre ruedas, se trata de un libro muy actual, publicado hace escasos meses en inglés y en el que narra tanto sus años de ciclista como su experiencia como mánager. Como ciclista, fue compañero de equipo de Lance Armstrong y una de las personas que dio su testimonio en el caso Armstrong. Como director, ha conseguido grandes victorias como la general del Giro, etapas en todas las grandes vueltas y monumentos como la París-Roubaix o Flandes.

Marcos Pereda es otro de los grandes nombres del año. El escritor cántabro regresa a su catálogo con un nuevo libro, titulado Bucle y con prólogo de

Peio Ruiz Cabestany. Se trata de una antología de artículos y crónicas ciclistas que ha ido publicando estos últimos años en diferentes publicaciones, muchos de ellos textos inéditos en España.

Y como es habitual, volverán también la mirada al ciclismo de hace décadas. En esta ocasión, con la publicación de La carrera contra la Stasi. Escrito por Herbie Sykes, relata la personal historia del ciclista alemán Dieter Wiedemann. Uno de los mejores ciclistas alemanes de la década de los sesenta, huyó de la RDA en plena Guerra Fría. Tras su fuga llegó a competir en el Tour de Francia; antes, este ciclista había sido uno de los héroes de La Carrera de la Paz, la mítica carrera del bloque soviético cuya historia también se repasa en sus líneas.

Tras el verano llegará el Afilador Vol. 5, el quinto y último recopilatorio de esta colección. Después de cinco años, han decidido cerrar con este libro un ciclo y una colección cuyo objetivo creemos cumplido y consolidado: la publicación de crónicas y textos de periodistas y escritores apasionados por el ciclismo, con una extensión y una profundidad que tal vez no encontraban en otras publicaciones.

Y por último, también habrá sitio para la ficción. Esta vez, con una traducción actualizada del libro de

Julen Gabiria Desde lo alto se ve el mar. Publicado con éxito de crítica en euskera en el año 2004, fue traducida al neerlandés en el año 2014, también con gran éxito. Inexplicablemente, esta novela no tenía todavía traducción al castellano y es el propio autor quien se ha encargado de traducir y adaptar este libro para acercarnos esta maravillosa obra que nos llevará a Ponte a Ema y que está protagonizada, entre otros, por Gino Bartali y sus vecinos y vecinas.

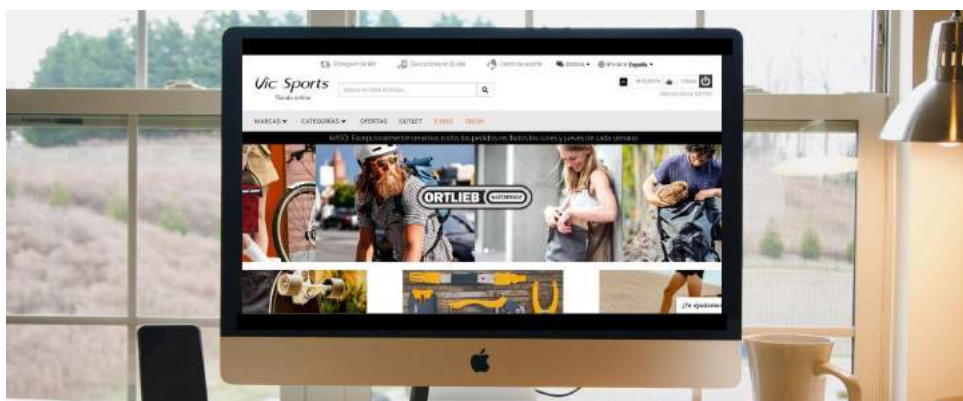
Estos libros se podrán adquirir como hasta ahora en librerías o en su librería online, pero ofrecen también la posibilidad de que se reciban todas las novedades en casa el día de su publicación y con un descuento cercano al 20%. Para ello, Libros de Ruta ha puesto en marcha una nueva campaña de suscripción y animan a sus lectores y lectoras a suscribirse a la editorial a través de su web, www.librosderuta.com.



Vic Sports pone en marcha su servicio B2C online

Los cambios que los tiempos proponen no deberían ser ignorados por las empresas si el objetivo es la adaptación como fórmula de supervivencia. Vic Sports ha sido históricamente una compañía que se ha mantenido en la punta de lanza de la actualidad tecnológica, estratégica, operativa, etc. Hitos como creación hace once años de una plataforma B2B para la venta profesional, la adopción de fórmulas de pago novedosas, la comunicación en redes sociales, etc. atestiguan el perfil innovador de Vic Sports.

Ahora, en Vic Sports dan un paso adelante abriendo su plataforma de venta al cliente final. Esto supone la posibilidad de que el usuario pueda adquirir toda su gama de productos directamente desde ellos. En vicsports.es, su amplia oferta puede ser adquirida usando cualquier dispositivo y 24 horas al día. Vic Sports alcanza todos los rincones de nuestro territorio al abrir este canal que les asegurará el estar allí donde el cliente les busca, con la calidad, el servicio y a través de un propuesta moderna que les posicionará ante un mercado con quien establecer relaciones supone todo un reto para el distribuidor de marcas como



Ortlieb, Garmin, Powerbar o Northwave.

Desde Vic Sports no pierden de vista que la tienda tradicional ha sido y es su socio de negocio prioritario. Nada cambia en relación a esto y los clientes físicos tienen un importante papel en esta nueva andadura como no podría ser de otro modo. El cliente final podrá optar a recoger la compra realizada a través de vicsports.es en cualquiera de los puntos de venta de su red que elija. Esto multiplica las posibilidades de la tienda física que podrá complementar la compra

con otra realizada in situ u ofrecer servicios adicionales. Tanto en el caso de entrega de la compra en tienda física, domicilio o dondequiera que el usuario final elija, se genera un margen para el cliente / tienda por su disponibilidad e intervención.

En Vic Sports están convencidos de la oportunidad que supone este cambio estratégico que posicionará a Vic Sports, no sólo más cerca del consumidor, sino también más cerca de los puntos de venta.

Orbea distribuirá bicicletas a domicilio para estar más cerca de sus clientes

Orbea lanza un nuevo servicio con el que comienza a ofrecer la posibilidad de entregar bicicletas directamente en el domicilio de aquellas personas que realizan la compra a través de su web. Esta nueva opción tiene como objetivo colaborar con sus distribuidores y seguir apoyándoles en la delicada situación que atraviesan muchos de ellos debido a la crisis del Coronavirus.

"Vivimos momentos de incertidumbre que nos obligan a buscar soluciones a las inesperadas circunstancias que nos está tocando vivir y que nos permitan mantener la actividad, la de nuestros distribuidores y la nuestra cómo empresa", dice el Global Sales Director de Orbea, Gonzalo García de Salazar.

En algunos países, las personas se encuentran confinadas en sus casas y las tiendas cerradas temporalmente. En otros, los establecimientos están abiertos pero con restricciones de aforo, cómo es el caso de algunas tiendas de España.

"En esta situación, tenemos que buscar soluciones y servicios que nos beneficien en conjunto. Debemos asegurar que los clientes de nuestras

tiendas, nuestros consumidores, disfruten de los productos (por supuesto de manera responsable y de acuerdo a las regulaciones de sus Gobiernos). De este modo, nuestros distribuidores podrán seguir adelante con su actividad y nosotros también", asegura García de Salazar.

Hasta el momento, el fabricante de bicicletas ofrecía el servicio a domicilio para su colección de ropa ciclista y casual, así como los diferentes accesorios de la marca. Sin embargo, las bicicletas debían seguir el programa Click & Collect por el que la persona usuaria podía comprar una bicicleta de cualquier modelo y pasar a recogerla a la tienda física que eligiera.

"En este contexto, vamos a poner en marcha la entrega de bicicletas a domicilio con la misma retribución de Click and Collect que obtienen las tiendas hoy día. Es decir, un usuario podrá adquirir la bicicleta a través de la web, elegirá su distribuidor y le entregaremos la bicicleta en su casa si así lo desea", seguía el Global Sales Director.

Una vez pasado el periodo de cuarentena, el usuario acudirá a su establecimiento para un

ajuste profesional de la bici gratuito y para recibir cualquier soporte si así lo necesitara.

"Ponemos en marcha este proyecto porque estamos comprometidos con nuestra distribución y con las personas usuarias y porque queremos buscar soluciones al momento de absoluta excepcionalidad que estamos viviendo. Ahora mismo y más que nunca, queremos ser la marca más fácil con la que trabajar", terminaba.

Desde la marca agradecen la confianza que han depositado los distribuidores y los consumidores hasta el momento, reconociendo también la labor que los diferentes organismos y profesionales -como la sociedad en general- han realizando para combatir el coronavirus.





Por **Sergi Serra**
Departamento de Marketing en
'The Bike Alliance'

opinión **Bicimarket da la mano a las tiendas para superar el efecto del Covid19**

Bicimarket, que actualmente cuenta con 60 puntos de venta asociados, ha eliminado los costes de adhesión a tiendas existentes que en el contexto actual quieran unirse a la red.

En un contexto de preocupación en el retail por la situación provocada por la pandemia, la red de ciclismo Bicimarket, ha redoblado sus esfuerzos para ser una herramienta clave en la supervivencia y competitividad de las tiendas de ciclismo, en el escenario post-pandemia.

En unas semanas en que la expansión del Coronavirus ocupa toda la actualidad social y empresarial, muchos actores del sector empiezan a vislumbrar escenarios futuros para el sector del ciclismo. Hay quién apuesta por un rebote rápido de la demanda y otros menos optimistas, auguran una recesión. Lo que parece innegable es que la crisis del Covid19 acelerará los procesos que ya se estaban produciendo en el retail en general y en el ciclista en particular, antes del estallido de la pandemia.

En el nuevo escenario las tiendas físicas tendrán todavía más que enfatizar el servicio y la atención al cliente, y ser más cautos si cabe con los riesgos asociados a mantener grandes niveles de stock

y asumir programaciones que puedan comprometer su equilibrio financiero. En este contexto la propuesta de valor de Bicimarket es clara; sumar esfuerzos para que la tienda física pueda obtener rentabilidad de su 'core business', sin tener que pagar un alto peaje en forma de obligaciones de compra.

Bicimarket, que actualmente cuenta con 60 puntos de venta asociados, ha eliminado los costes de adhesión a tiendas existentes que en el contexto actual quieran unirse a la red.

En esta línea, el abanico de servicios que Bicimarket presta a sus tiendas asociadas se enfoca a potenciar la competitividad de tiendas y talleres independientes, a través de la prestación de servicios orientados a generar captación de flujo de clientes online-offline, abrir nuevas fuentes de ingresos y flexibilizar al máximo el suministro de productos.

Se espera que estos servicios verán potenciado aún más su sentido en el escenario inminente que

se espera en el sector. Es por ello que los responsables de Bicimarket han reforzado la propuesta de valor ligada a clave como:

- Acceso libre a más de 200 marcas y 25.000 referencias
- Obtención de comisiones por entregas 'Click and collect'
- Cesión de bicicletas en depósitos
- Campañas de marketing segmentadas localmente
- Eliminación de compras mínimas e implantaciones
- Productos exclusivos en condiciones imbatibles
- Asesoramiento comercial y técnico personalizado
- Eliminación de los costes de adhesión a la red

Aquellas tiendas y talleres que estén interesadas en obtener más información sobre la red Bicimarket pueden dirigirse a expansion@bicimarket o visitar <https://www.bicimarket.com/franquicias-ciclismo>.



Biobike, una tienda especializada en bicicletas eléctricas

Biobike es una tienda de referencia para adquirir tu bicicleta eléctrica. Abrió en 2009, y fue la primera tienda de Madrid especializada al 100% en e-bikes y por lo tanto conocen el producto muy bien. Disponen de una tienda física en San Sebastián de los Reyes (Madrid), con un gran espacio de exposición y venta directa atendido por personas expertas. Su reputación se basa en gran medida por haber incidido mucho en el servicio técnico. Son distribuidores autorizados de todas las marcas de su amplio catálogo, y su personal ha superado todos los cursos oficiales de capacitación y cuentan con talleres propios donde llevan a cabo cualquier reparación, incluyendo baterías de litio.

El establecimiento supera los 360 metros cuadrados. Aparte de la venta y reparación de ebikes y kits de conversión, hace dos años lanzaron una línea de negocio muy interesante: la fabricación de packs de baterías de litio para Ebikes. De esta manera, completan todas las intervenciones y servicios que se puede realizar en una bicicleta eléctrica.

Por otro lado, Biobike ha llegado a acuerdos con

talleres y establecimientos colaboradores para que sus clientes puedan recibir su e-bike totalmente montada y ajustada en los distintos puntos de entrega de la península.

Son, además, la primera tienda española en abrir delegación en el extranjero. En 2020 se asociaron con la mayor distribuidora ciclista chilena y abrieron en este país la nueva Biobike Chile, especializada en e-MTB de alta gama.

Un servicio exclusivo que ofrecen en Biobike es el de los kits de conversión de bicicletas normales a bicicletas eléctricas. Estos kits tienen todo lo necesario para convertir tu bicicleta convencional en una bicicleta eléctrica.

El kit está formado por un motor radiado en una llanta especial de doble pared, una batería de ION-Litio, un controlador, un display, un sistema de pedaleo asistido – compuesto por un captor y un disco magnético- y un cargador. Una vez instalado el kit de conversión, la forma de operar es muy sencilla. En el display seleccionas el nivel de asistencia que quieres y tras dar media pedalada,

el motor entra a funcionar. Si dejas de pedalear, el motor se para. Los niveles de asistencia pueden cambiarse sobre la marcha. Hay 5 niveles de asistencia; el más alto es el que más asistencia proporciona. Puedes además seleccionar el modo de asistencia «0» para usar tu bici como bicicleta convencional. El motor brushless no ofrece ninguna resistencia al giro. El display es una pantalla LCD con la que podrás seleccionar los modos y también obtener mucha información. Biobike se encarga también del montaje y la puesta a punto.

Su responsable, Alejandro Bastos, nos cuenta que *"en un mercado tan inmaduro como el madrileño, son las Ebikes de montaña las que están copando casi todas las ventas de Biobike. Esto cambiará cuando la bici deje de considerarse un vehículo de ocio y se descubra el gran potencial que tiene como medio de transporte habitual"*. Aunque esto puede cambiar gracias a la crisis del Covid-19, que puede abrir muchas conciencias y propicie que muchos usuarios potenciales finalmente se decidan por adquirir una bicicleta eléctrica y utilizarla en sus desplazamientos diarios.





Por **Joan Requena**
Redactor
redaccion@tradebike.es

En bici hacia la nueva normalidad

La bicicleta puede tener una oportunidad para consolidarse como el medio de transporte de referencia en nuestros entornos urbanos.

No son pocos los que afirman que, una vez superada la crisis del Coronavirus, se darán unos cambios de consumo y de hábitos que transformen nuestra visión del mundo. Una de estas transformaciones, al menos a corto plazo, tiene que ver con cómo nos movemos por la ciudad.

En ese sentido, la bicicleta puede tener una oportunidad para consolidarse como el medio de transporte de referencia en nuestros entornos urbanos. La bicicleta ofrece un amplio abanico de ventajas respecto a otras opciones de movilidad que se deben tener en cuenta en el contexto en el que nos encontramos.

Por sus características, la bicicleta nos permite desplazarnos de manera individual, manteniendo la distancia de seguridad y evitando infecciones que se pueden dar en las aglomeraciones en el transporte público como el metro o el bus. Al desplazarnos en bici contribuimos a impulsar una movilidad más ecológica, económica, fluida y saludable para todos.

Al desplazarnos en bicicleta contribuimos a impulsar una movilidad más ecológica, económica, fluida y saludable para todos

Pero para fomentar la bicicleta como una alternativa de transporte real y eficiente, necesitamos que las infraestructuras estén lo suficientemente preparadas. Algunos ejemplos de ello son la implantación de nuevos carriles bici o de aparcamientos de bicicletas amplios y seguros, o medidas como la reducción de la velocidad de los vehículos motorizados en ciudad.

En ese sentido, algunos países europeos ya están trabajando en hacer de la bici un medio de transporte de referencia una vez finalice el confinamiento. Es el caso de Francia, que ha puesto en marcha un plan de 20 millones de euros para fomentar la bicicleta como medio de transporte.

En el caso de España, la bicicleta lleva años intentándose hacer hueco en las políticas de transporte de los diferentes gobiernos. El trabajo de asociaciones como AMBE, Con Bici o Red de Ciudades por la Bicicleta en favor de impulsar la bicicleta como una alternativa real y sostenible no siempre se escucha por las administraciones.

Ante el reto que supone la crisis del Coronavirus, no obstante, puede que no les quede más remedio que ponerse manos a la obra en la promoción de la movilidad en bicicleta como una solución para evitar infecciones y, por qué no decirlo, cómo una alternativa a otra crisis, en este caso climática.

En ese sentido, la vicepresidenta del Gobierno, Teresa Ribera, anunció a través de su cuenta de Twitter su intención de impulsar la bicicleta en este contexto como *"una gran oportunidad en el marco de una movilidad distinta"*. La cuenta de Twitter de la Dirección General de Tráfico publicó una recomendación de movernos en bicicleta para realizar actividades necesarias.

Estos mensajes nos invitan a pensar a que existe una voluntad de querer promover la bicicleta como un medio de transporte cotidiano, cómo han hecho países como Holanda o Dinamarca con éxito, y que no se perciba la bicicleta solo cómo una actividad de ocio o como un deporte, sino como un medio de transporte eficiente y sostenible.

Por otro lado, en contrapartida a estas declaraciones positivas, se deben evitar algunas situaciones que se han dado durante este período excepcional, cómo autoridades persiguiendo con advertencias e incluso multas a ciclistas que pedaleaban a sus lugares de trabajo o a abastecerse de alimentos, o confundir con prohibir desplazarse en bicicleta como ocio a hacerlo como una necesidad para realizar actividades esenciales. En ese sentido, urge una legislación clara que se aplique en todas las ciudades, con el objetivo de que no se den malentendidos que perjudiquen la imagen del colectivo ciclista.

En definitiva, es necesario concienciar a la sociedad de los beneficios que supone la bicicleta en este contexto, y sus ventajas a nivel ecológico, económico y de salud. La bicicleta puede ser una muy buena herramienta para luchar contra el Coronavirus y el Cambio climático, o para llevar un estilo de vida más saludable y disponer de un medio de transporte económicamente accesible para todos los usuarios en el que puedan socializar mientras pedalean. Aprovechémosla.



NUEVO



SPORT BEARINGS

**¿ESTÁS PREPARADO
PARA LA BICLETA ELÉCTRICA?**



6004/21.5-2RSV P6 ISB
Medidas: 21.5x42x12 mm

6904/21.5-2RSV C3 P6 ISB
Medidas: 21.5x37x9 mm

RODAMIENTOS e-BIKE
nueva gama para motor eléctrico

www.isbsport.com

Distribuido por:



Vic Sports

#ISBinside





ENDURO 305

WHEELSET

REDUCED PINCH FLATS • GREATER IMPACT STRENGTH



INDUSTRYNINE.COM