

tradebike & tri

bike & triathlon community

#80

Observatorio Cetelem

Sostenibilidad y Consumo 2023

Entrevistamos a All In Biking

App de ciclismo

Crónica

Transpyr 2023

Especial carretera

Dedicamos un total de 47 páginas
al ciclismo road

Eurobike 2023

Crónica del evento y reportaje
fotográfico

**Ciclismo Road: estabilidad
en un mercado cambiante**

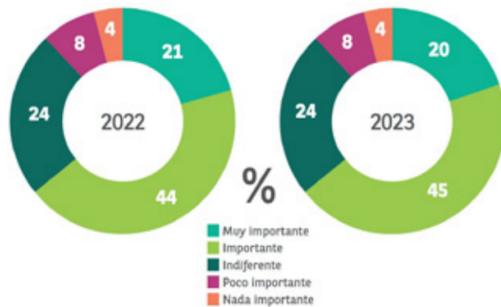


El Observatorio Cetelem Sostenibilidad y Consumo 2023

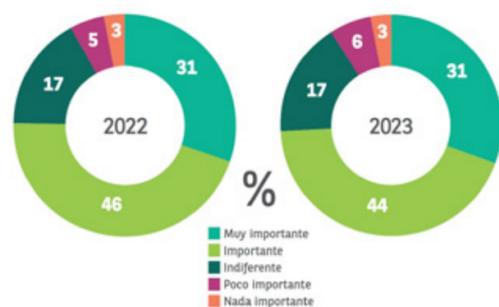
¿Qué percepción tienen los españoles de la movilidad urbana sostenible?

Ante el reto de la movilidad sostenible, mostramos los resultados del Observatorio Cetelem Sostenibilidad y Consumo 2023, que nos aportan los datos necesarios para comprender como se toma la población la posibilidad de crear un cambio real en nuestro entorno, especialmente en zonas urbanizadas.

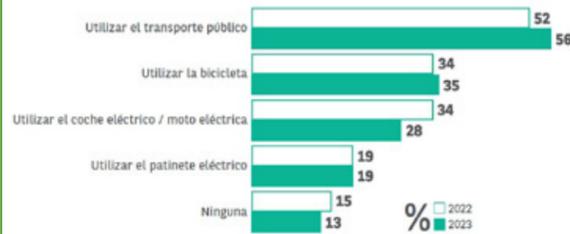
¿Hasta qué punto es importante para ti la Movilidad Urbana Sostenible en tu día a día?



¿Hasta qué punto es importante para ti la inversión de las instituciones públicas en medios de transporte ecológicos?



¿Cuál/es de las siguientes opciones estarías dispuesto/a a utilizar en tu día a día?



¿Qué barreras o dificultades encuentras para utilizar medios de transporte sostenible en tu día a día?



¿Te has planteado el cambio de un transporte privado de combustión por el uso de algún medio de transporte de movilidad urbana como la bicicleta o el patinete?

2022: 41%
2023: 44%

Casi 1 de cada 2 españoles se ha planteado el cambio de un transporte privado de combustión por el uso de algún medio de transporte de movilidad urbana sostenible como la bicicleta o el patinete. Los encuestados de 18 a 24 años destacan por encima de la media con un 64% de menciones positivas. En cambio, los encuestados de más de 45 años destacan por el lado contrario con tan solo un 35% de menciones a favor de este cambio.

SÚBETE A LA REVOLUCIÓN

DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE



Dispara tus ventas ofreciendo financiación

Ofrecer a tus clientes el pago aplazado es un motivo de peso para que digan sí a una compra.



Cuenta con un proceso 100% online

Con la Firma Digital y la subida de documentación desde la web, el proceso es rápido y sin papeleos.



Si también quieres ofrecer financiación en tu e-commerce tienes nuestra plataforma e-CreditNow: 100% segura y fácil de integrar.



Y cuenta siempre con nuestro asesoramiento para sacarle el máximo partido a la financiación: diseño de plan de marketing, posicionamiento de la financiación en tienda/web, formación continua a los vendedores, etc.

Más de 800 establecimientos/e-commerce de bicicletas como el tuyo ya confían en Cetelem

¿TE APUNTAS?
Entra en www.cetelem.es/comercios e infórmate



¿Tienes intención de comprar una bicicleta o patinete?

2022: 22%
2023: 23%

1 de cada 4 españoles tiene intención de comprar una bici o un patinete eléctrico en los próximos 12 meses, un punto porcentual más que las intenciones mostradas en 2022. Destacan muy por encima de la media los más jóvenes de 18 a 24 años con un 42% de respuestas positivas.

Cuando quieres comprar una bicicleta nueva, ¿acudes a un distribuidor que acepta como parte de la compra la entrega de la bicicleta usada?



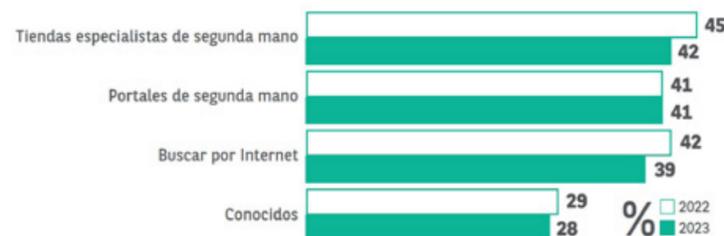
Un 28% de los encuestados declara que esta posibilidad ofrecida en la tienda es muy importante en su decisión y un 35% dice que conocer esta opción le ayudaría en su decisión de compra. Por el contrario, el 37% afirma no tenerlo en cuenta, destacando en este sentido los consumidores más jóvenes entre 18 y 24 años con un 42% de menciones.

¿Cuál de los siguientes factores influiría más en tu decisión de comprar una bicicleta o patinete de segunda mano?



A la hora de comprar una bici o patinete de segunda mano, los factores que más influirían son el precio, con un 55% de menciones un aumento de 4 puntos respecto al año anterior, y el poder dar una segunda vida a la bici o patinete, con un 28% de menciones.

¿Dónde acudirías si quieres comprarte una bicicleta de segunda mano?



El 42% acudiría a las tiendas especialistas de segunda mano (destacan los mayores de 45 años con un 48%), aunque la diferencia sigue siendo mínima con los que dicen que buscarían por internet y en portales de segunda mano.

¿Te plantearías comprar la próxima vez una bicicleta de segunda mano?

2022: 68%
2023: 67%

Una tendencia que va, sorprendentemente, a la baja (por muy poco margen). Un 67% se plantearía comprar la próxima vez una bicicleta de segunda mano. Los consumidores más jóvenes entre 18 y 24 años, destacan por encima de la media con un 74% de menciones.



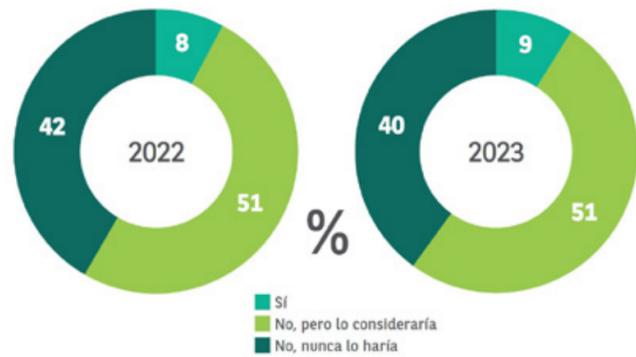
E-BIKE ASSEMBLY & FRAME MANUFACTURER



Follow us



¿Te has planteado adquirir tu próxima bicicleta mediante renting?



Sólo el 9% de consumidores encuestados se ha planteado adquirir su próxima bici a través del renting. Aunque hay que señalar que los más interesados serían los usuarios más jóvenes de entre 18 y 24 años y entre 25 y 34 años, con un 15% de menciones en ambos casos (6 puntos por encima de la media). El 40% de encuestados se muestra rotundo en su respuesta y afirma que nunca se lo ha planteado ni lo haría, sin embargo encontramos al 51% que aunque no se lo ha planteado hasta ahora, podría considerarlo en una futura compra. Los más reacios a la opción del renting son los mayores de 45 años con un 46% de respuestas frente al 40% de la media.



Importancia de los cambios en las mejoras de la movilidad urbana sostenible que has percibido en tu ciudad en los últimos dos años.



Conclusiones generales en movilidad urbana sostenible



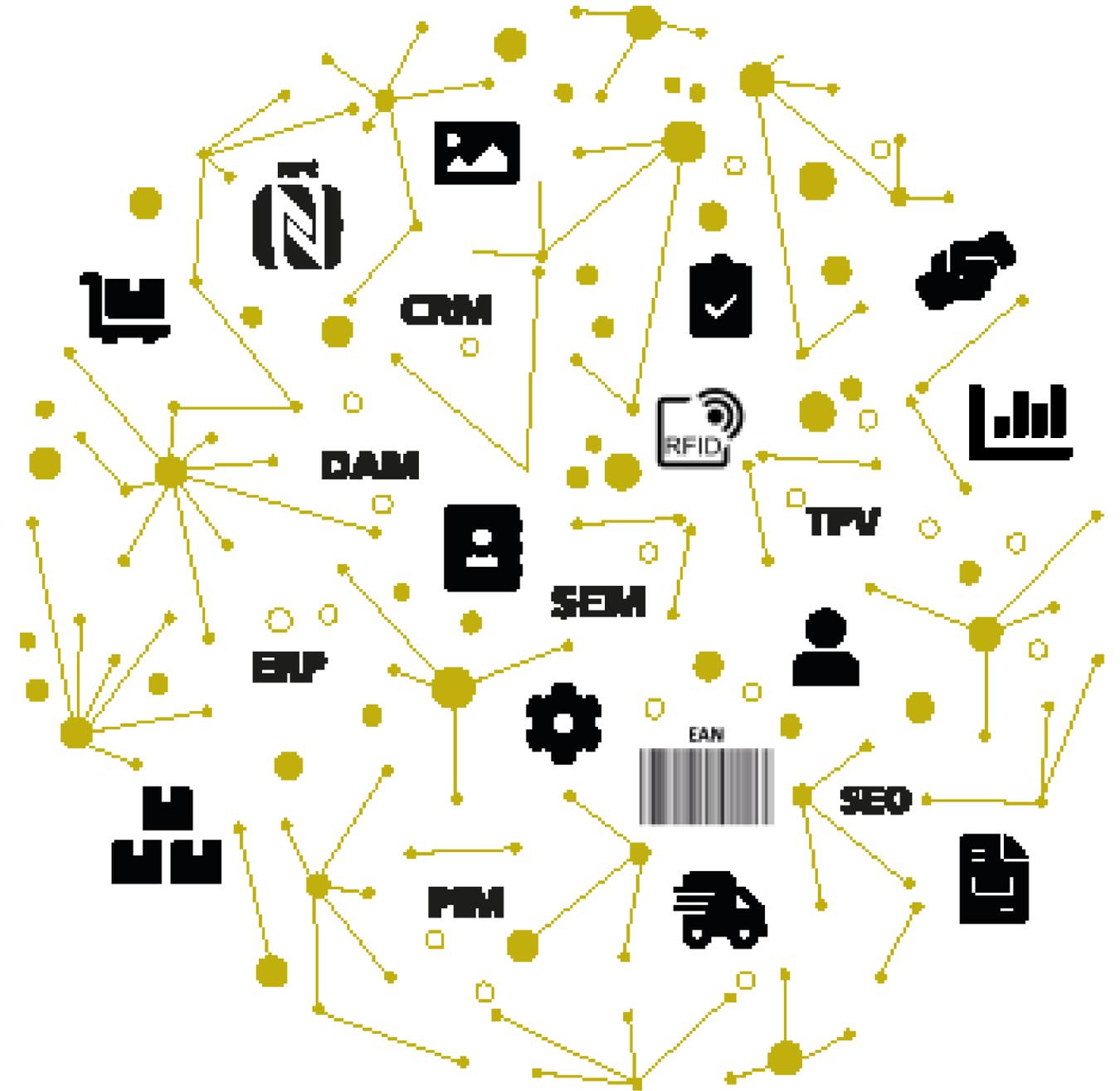
Gran parte de los españoles consideran importante o muy importante la Movilidad Urbana Sostenible en su día a día y las acciones de las ciudades para regular y mejorarla



Una gran mayoría de españoles considera importante o muy importante la inversión de las instituciones públicas en medios de transporte ecológicos



La mitad de los españoles han percibido cambios en su ciudad en las mejoras de la Movilidad Urbana Sostenible en los últimos dos años



EL ECOSISTEMA DIGITAL DEL SECTOR BIKE

Investigación y desarrollo | Marketing digital | Estrategia de contenidos | Gestión de redes sociales | Atención al cliente



José Julio
Becerril
CEO de All In Biking

MBA por la EEN, certificado por el MIT en tecnologías Blockchain, ha dirigido distintas empresas tecnológicas desde el año 2000, con amplia experiencia en creación y desarrollo de equipos de I+D+i participando en proyectos tanto estatales como europeos.

- ¿Es cierto que el proyecto de All In Biking nació tras el robo de una bicicleta?

Si, en agosto de 2020 veraneando en un camping me robaron mi bicicleta y la de mi hijo de 10 años una noche. Cuando denuncié el robo me di cuenta que la policía no tiene medios materiales para poder identificar las bicicletas robadas y devolvérselas a sus legítimos propietarios y mucho menos un comprador puede saber si una bici que compra de segunda mano (o nueva), es robada. Esto no solo ocurre en España, sino también en casi todo el mundo y después de hacer un estudio de mercado tanto en Europa como en muchos países de América, me di cuenta del gran problema que existía a nivel mundial y decidí emprender este proyecto aplicando los conocimientos en tecnología Blockchain en los que me estaba formando.

- En muy poco tiempo, vuestra empresa, tiene 30.000 usuarios activos y tenéis 30 trabajadores... ¿cómo estáis gestionando este rápido crecimiento?

Actualmente ya disponemos de más de 42.000 usuarios repartidos en más de 50 países del mundo. Nos ha sorprendido muy gratamente el rápido crecimiento y adopción que está teniendo la aplicación en el mercado, pese a que las funcionalidades que hemos sacado en esta primera fase van a ser completadas y mejoradas en los próximos meses. Salimos a mitad de marzo de este año al público en general con la idea de validar tanto las funcionalidades como el diseño y usabilidad y sinceramente la acogida está siendo espectacular.

Para poder abordar este reto, desde el principio dotamos de recursos suficientes a los sistemas implicados, tanto a nivel de personal como tecnológico puesto que había una posibilidad de que el proyecto se desbordara.

- Vuestra empresa forma parte de AMBE, ¿en qué ha incidido esto?

Nuestra incorporación a AMBE ha sido crucial en nuestra estrategia de posicionamiento. Desde el principio intuíamos que estar en esta asociación nos permitiría llegar al sector profesional de forma mucho más eficiente, pero cuando pudimos conocer más sobre ella a través de la primera entrevista con su secretario, Jesús Freire, nos quedó claro. El talento y profesionalidad con la que gestiona la asociación y la tremenda calidad de los asociados, hacía imprescindible pertenecer a este selecto grupo y a día de hoy hemos llegado a importantes acuerdos con algunos de sus asociados, trabajando día a día para poder llegar a la mayoría de ellos.

- Recientemente también habéis realizado una operación con Race The Planet. ¿qué implica para All In Biking? ¿Nos podrías dar más datos de esta operación?

La compra de Race The Planet ha supuesto un avance muy importante en una de las áreas funcionales de la aplicación que desde el principio teníamos claro que íbamos a poner en marcha. El mundo de las competiciones en el ciclismo está en auge y cada vez hay más carreras y eventos a nivel mundial. Esta tremenda explosión de oferta muchas veces confunde al usuario que no sabe muy bien cuales son las más óptimas para que pueda disfrutarlas, además que en ocasiones la complejidad para inscribirse y la calidad en el servicio no son todo lo adecuadas. All in Biking, como aplicación cabecera de todos los ciclistas tiene como propósito, entre otros, que la Comunidad ciclista pueda acceder de forma fácil y segura a todos esos eventos e inscribirse en ellos tan solo con un botón. La aplicación que conoce al usuario como deportista, aconsejará cuales son las mejores competiciones, además de tener un motor de búsqueda como nunca antes se ha visto en este tipo de eventos. Además, a través de nuestra red social pueden compartir sus experiencias de forma directa para que así otros usuarios puedan valorar el inscribirse a esas competiciones. Con la compra de RTP, hemos acortado de forma muy notables todo el desarrollo tecnológico y filosófico de esa funcionalidad, con lo que lo que iba a ser un proyecto para mitad de 2024, ahora podemos lanzarlo para final de 2023 y con mucha más potencia. En esta compra ha sido decisiva la experiencia de sus gestores anteriores, entre ellos Gustavo López Van Dam y Carlos Ruiz-Garma, cuyo asesoramiento y traslado de experiencia ha sido clave para entender en profundidad los retos que vamos a afrontar en los próximos meses.

- Actualmente, vuestra start-up está inmersa en una segunda ronda de financiación, poco más de un año después de la primera ronda. Tras la finalización de esta segunda, ¿cuáles serán los siguientes pasos de All In Biking?

La ronda que finalizamos en marzo de 2022 por 600.000€ nos sirvió para poder finalizar la aplicación y poner en marcha el proyecto en el mercado. Han sido meses muy duros de trabajo donde el talento del equipo y su implicación con el proyecto ha dado lugar al momento en el que estamos. Con esta segunda ronda y después de 4 meses en el mercado, nuestro objetivo es poner en marcha el plan de negocio de monetización a través de la inclusión del Marketplace y dotar de recursos al resto de unidades productivas. La aplicación es totalmente gratuita para el usuario, con lo que es básico que monetizamos el resto de vías este mismo año. Además, más del 40%



del presupuesto está destinado a marketing con el objetivo básico de seguir creciendo en usuarios, no solo en España, sino a nivel internacional, contando actualmente con más del 18% fuera de nuestras fronteras.

- ¿A qué tipo de ciclista va destinada la app?

Realmente nuestra aplicación va dirigida a todo tipo de ciclista, otra cosa es la motivación de cada uno de ellos para usar las distintas funcionalidades. A todo ciclista le gustaría que su bici quedara protegida, con lo que cualquiera de los más de 20 M de usuarios que según el barómetro de la bicicleta existen en España, le va a interesar descargar la aplicación. Las quedadas, la red social para los ciclistas, el Marketplace, la inscripción en eventos deportivos... según el ciclista que seas, tendrás una oportunidad de disfrutar de una o más funcionalidades de la aplicación.

- Vuestra app se vale de la tecnología Blockchain para generar títulos únicos de cada bici. ¿Nos podrías explicar brevemente qué diferencia hay entre usar esta tecnología y otros sistemas ya existentes?

Cada bicicleta tiene un "título" que muestra su información importante, como marca, modelo y dueño actual, esto está en la etiqueta del nº de serie que está normalmente debajo del pedalier u en otro sitio de la bici. Tradicionalmente, esta información se guarda en una sola base de datos controlada por una entidad central, como el gobierno en el caso de los coches o cada fabricante si es que el usuario registra su bici con ellos para la garantía. Este control puede ser alterado y de muy difícil acceso por parte de terceros. Con Blockchain, es como si tuviéramos una lista pública donde todos pueden ver los títulos de todas las bicicletas, pero nadie puede cambiarlos sin que todos lo sepan. Esto hace que los títulos sean más seguros y confiables porque no se pueden falsificar de ninguna manera. Además, si alguien compra o vende una bicicleta, la transferencia de propiedad se registra automáticamente en esta lista pública, sin necesidad de papeleo complicado. Igualmente ocurre con el estado de las bicicletas, si a un usuario le roban la bicicleta, puede cambiar el estado de ese título a robado, con lo que cualquiera que consulte ese nº de serie sabrá que la bicicleta ha sido robada. La tecnología Blockchain también permite que diferentes empresas y personas en la industria de las bicicletas se comuniquen y compartan información de manera más fácil, lo que mejora la colaboración y eficiencia y ofrece una trazabilidad de producto como nunca antes han tenido en el sector. En resumen, Blockchain ayuda a mantener la información de las bicicletas segura, transparente y fácil de gestionar, lo que beneficia tanto a los propietarios de bicicletas como a la industria en general.

- Gracias a esta metodología, ¿se podrá evitar o reducir realmente – entre otros – el robo de bicicletas de alta gama?

Nuestro objetivo no es que el ladrón no pueda robar la bicicleta. Ya existen avanzados productos que intentan que esto no ocurra, desde candados de todas las gamas, hasta complejos sistemas electrónicos con trazabilidad GPS y sirenas que alertan del robo. El problema es que los ladrones ya saben desactivarlos de forma sencilla y por tanto es muy complicado frenar con estos sistemas la oleada de robos que actualmente asola al mundo de las bicicletas. Nuestro objetivo principal se basa en que el ladrón lo tenga muy difícil para poder venderlas a posteriori, marcando la bicicleta de forma irrefutable a través de nuestra traza en blockchain, que como hemos dicho antes es inalterable. Claro que el ladrón puede romper la etiqueta con el nº de serie, dañando muchas veces el propio cuadro de la bicicleta, pero el comprador de ese artículo sabrá que está comprando un producto robado. En un futuro muy cercano vamos a contar con talleres, competiciones, tiendas de segunda mano, la propia colaboración de policía tanto nacional como locales y otros interlocutores para detectar estas bicis robadas y devolvérselas a sus legítimos usuarios.

- Suponemos que no es fácil trabajar en un campo para el que todavía no hay demasiadas facilidades legales. ¿Qué tiene que cambiar en España a nivel legal?

No solo España tiene este problema, a nivel mundial se repite ya que los gobiernos no han estado preocupados hasta ahora de este problema. Las cosas están cambiando y llegan nuevas normativas a nivel europeo como el "pasaporte digital" de los productos a partir de 2030 que permitirá tener una traza de lo que compramos de forma sencilla. Nosotros nos hemos adelantamos a la norma en más de 8 años con una tecnología que sin dudar revolucionará la forma en la que interactuamos en la compra de estos productos.

- ¿Consideráis que existe suficiente colaboración con autoridades y gobiernos?

Actualmente estamos en plena fase de concienciación y divulgación de nuestro proyecto en ayuntamientos y gobierno central (policía nacional y Guardia Civil), además de haber presentado las ventajas de nuestra tecnología en la propia DGT. Ya hemos cerrado acuerdos con muchos ayuntamientos para que sus policías locales tengan nuestra herramienta para detectar y devolver las bicis robadas, además de utilizar otras funcionalidades como las "quedadas" para fomentar el cicloturismo, tanto cultural como deportivo en sus poblaciones o para detectar puntos negros en las viales de su competencia o evaluando los flujos que les proporcionamos sobre las pautas de salidas de los ciclistas por su territorio, pudiendo así evaluar de forma correcta donde generar infraestructuras de forma coherente como carriles bici. Poco a poco están introduciendo nuestra aplicación en sus consistorios, pero aún falta mucha labor de difusión y sobre todo de concienciación.

- Además de "fichar" las bicis con la app, también se ofrece la posibilidad de quedar con otros ciclistas y organizar salidas...

Si, queremos ser la aplicación de los ciclistas, ofreciendo a la Comunidad funcionalidades que hasta ahora eran impensables ya que ninguna aplicación del mercado la ofrecía. Es una aplicación realizada por ciclistas y para ciclistas y para nosotros es muy importante la opinión del sector. Aspiramos a ser la red social del mundo del ciclismo, tanto recreativo como deportivo, siendo uno de nuestros principales fuertes el "conectar ciclistas", tanto en lo virtual como en lo físico a través del sistema de quedadas para que si no tienes a nadie con el que salir o bien estás de vacaciones en la otra parte del mundo, puedas quedar con gente que tenga tu misma pasión y mismo nivel para disfrutar de aquello que más nos gusta.

- ¿Tenéis miedo a que el boom ciclista de los últimos dos años se deshinche?

Con más del 50% de crecimiento en los dos últimos años es imposible que el nivel de ventas se mantenga, de echo en 2022 ya ha caído más del 13% con respecto al año anterior, pero lo que si se va a mantener y a crecer en los próximos años es la tasa de personas que disfrutan de la bicicleta ya que lejos de ser una moda, el ser ciclista es un estilo de vida, ya sea porque la usan para disfrutar con los niños, hacer deporte, desestresarse, ir a trabajar, hacer la compra o por cualquier otra causa. Además la incorporación de la bici eléctrica y su bajada de precios hasta convertirse en un producto asequible para todos los bolsillos, permite que personas mayores o con problemas de movilidad o con baja forma física que habían tenido que dejar de montar en bicicleta, puedan volver a disfrutar de este modo de vida.

- ¿Cómo ves la empresa dentro de unos años?

Después de 4 meses desde nuestro lanzamiento y con más de 42.000 usuarios en más de 50 países, en un futuro cercano creemos que podemos ser la aplicación referente para el ciclista, esté donde esté ya que además nuestro objetivo no es competir contra los líderes del sector, sino ofrecer funcionalidades que complementan lo que actualmente existe, siendo el punto clave para que cualquier necesidad que tenga nuestra Comunidad, pueda ser resuelta por nuestra aplicación. En 2024 tenemos un ambicioso plan de expansión con filiales propias en varios países, tanto en Europa como en América para así poder llegar a esos ciclistas de forma más eficiente, convirtiendo así la aplicación en una aplicación global en menos de 2 años de vida.



Especial Tradebike: Road



Foto: Spiuk

a fondo

El road sigue estable

Analizamos la situación actual del road, desde las tendencias hasta las cifras de ventas, pasando por las tecnologías y su evolución. El mercado del ciclismo de carretera es, tradicionalmente, un sector que cambia muy poco o que su evolución suele ser muy lenta. Aquí miramos como está actualmente.

Mercado

Siempre hemos defendido que la categoría del Road es una de las más estables en ventas, si no la que más. En cuanto a nuestros estudios de mercado, hubo una gran variación únicamente con la llegada del Gravel, y luego, cuando se consolidó este. A partir de allí, empezamos a contabilizarla por separado, y vimos variaciones considerables en las cifras.

Tras el efecto pandemia y post-Covid (2020 y 21), años en que hubo un crecimiento muy importante del sector, el año 2022 el ROAD, como todo el sector, bajó. Se vendieron 85.717 bicis de carretera vs 90.740 de 2021, lo que representa una bajada del 5,54% en unidades. Es poco, pues el mercado total bajó casi un 14%. Estas 85.717 unidades de ROAD representan un 6,31% del total de bicicletas vendidas.

Si nos vamos al valor, la bici de carretera históricamente era la que tenía el precio medio más elevado de todas las categorías, hasta que llegaron las E-bikes. Hoy en día, es la 2ª, con un precio medio de 2.450 euros, y 210.085 euros de facturación total. Representa el 13,81 % de la facturación total de bicicletas en España. El

precio medio de las E-bikes es de 2.940 euros.

Podríamos decir que la venta de bicis ROAD, es una venta muy técnica y especializada. La tienda especialista es sin duda la gran vendedora con 77.130 unidades, casi un 90% del total. También el precio medio es mucho más elevado, 2.588 euros, frente a los 1200 euros aprox. de la tienda multideporte o grandes superficies.

Este último año, con la llegada de la crisis en el sector, vemos que las bicis de ROAD de alta gama son las menos perjudicadas. Se ven, y se siguen vendiendo bien, y evidentemente aportando una buena facturación en la tienda especialista.

El consumidor es más técnico y exigente con el material. Busca las ganancias marginales, está dispuesto a gastar más para tener una buena bici, moderna y con grandes prestaciones.

Si hablamos de la categoría ROAD, no podemos dejar de mencionar dos categorías que han influido y siguen influyendo de manera importante: la categoría femenina y el Gravel.

Las féminas han representado una importante llegada de nuevas practicantes Road estos últimos años, especialmente tras el COVID. El triatlón también es una buena fuente ciclistas femeninas.

Les gusta ir bien equipadas y utilizan material de alta gama, por lo que las marcas lo han captado y desarrollan material específico para ellas, bicis especiales, accesorios (ropas y zapatillas, sobre todo) y componentes (sillines, etc). Ello ha llegado también a la competición, todas las grandes carreras (el Giro de Italia, el Tour de France y La Vuelta) así como los equipos profesionales tienen su versión femenina ya consolidada y los medios les empiezan a dar minutos de pantallas y protagonismo, que retroalimenta la categoría trayendo más féminas.

El Gravel también es una categoría que debe mencionarse al hablar del Road. Por un lado, puede estar aportando nuevos ciclistas que provienen del MTB, pero que inicialmente no se atreven con el ciclismo de carretera por miedo a los coches (principalmente). El Gravel puede ser un puente hacia el Road. Por otro lado, también puede ser una fuga de aficionados de Road, que con el Gravel se inician en la montaña, a pesar de no ser muy buenos técnicamente. Y en ocasiones, vemos apasionados que disponen de un doble juego de ruedas (Road y Gravel) y un solo cuadro.

El consumidor es más técnico y exigente con el material. Busca las ganancias marginales, está dispuesto a gastar más para tener una buena bici, moderna y con grandes prestaciones.

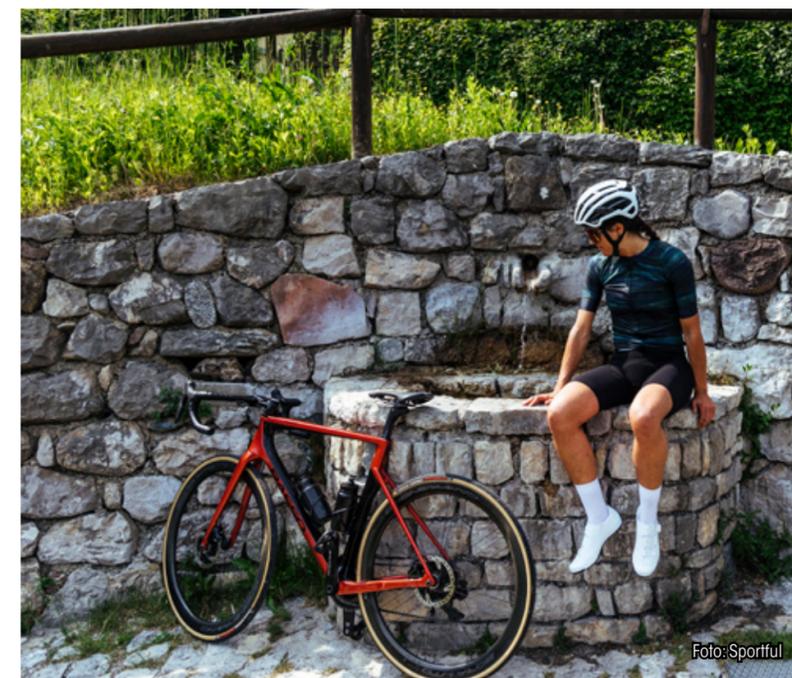


Foto: Sportful

A pesar de que el aficionado medio es ya maduro, tiene entre 30 y 60 años, y laboralmente es estable, es muy técnico y está muy informado, por ello compra en tiendas especialistas. Últimamente vemos también más jóvenes que recuperan el ciclismo de carretera, después de pasar años en el MTB, en ocasiones a través del Gravel.

Y también podemos ver deportistas de otras modalidades, como el triatlón, o el Trail



Foto: Cadex-Giant

Running que eligen el ciclismo de carretera para aumentar su resistencia o rendimiento en competición, o incluso para recuperar lesiones sin cargar excesivamente las articulaciones.

Técnica y tendencias

Evidentemente, la ligereza, la rigidez y la aerodinámica han sido siempre los principales objetivos de la categoría, pero estos últimos años se ha añadido la comodidad, y la

versatilidad. Es muy habitual encontrarse con bicis escaladoras pero que, a su vez, también son aerodinámicas. Las marcas siguen evolucionando para brindar a los ciclistas productos altamente técnicos, buscando la funcionalidad extrema en cada detalle para mejorar el rendimiento y prestaciones, todo ello en una categoría sin tantos componentes para mejorar como otras. No tenemos suspensiones o motores, por ejemplo.

La ligereza, la rigidez y la aerodinámica han sido siempre los principales objetivos de la categoría...

Los cuadros son cada vez más limpios y la integración de los cableados aporta estética, pero también una mayor aerodinámica. Hoy son tendencia. El carbono sigue siendo el material predilecto, y el sector sigue trabajando en los diferentes tipos de carbono. Buscan nuevas combinaciones y nuevas maneras de trabajarlo para obtener su mejor versión, logrando mayor rigidez con más ligereza o cierta flexibilidad en

según qué partes. Cuadros sin sobrantes de material ni externos ni internos, trabajados a mano, con moldes especiales y altas presiones en su cocción.

Los cuadros y horquillas hoy permiten pasos de rueda más anchos. En consecuencia, se sigue trabajando en las ruedas, su aerodinámica, sus perfiles, nuevos anchos internos, medidas siempre buscando el mayor rendimiento. Y con ellas también siguen evolucionando los neumáticos.

Actualmente existen todo tipo de neumáticos, adaptados a los diferentes perfiles de usuarios, y a las prestaciones que cada uno esté buscando. Vemos nuevos compuestos, buscando más flexibilidad, grip, ligereza, resistencia y rapidez. Cubiertas con menores resistencia a la rodadura, buenas para pisos mojados o más anchas (hasta 34) y resistentes para carreteras en mal estado, pero que aportan más comodidad y seguridad con un paso por curva ideal para cada tipo de carretera.

Los frenos de disco ya hace años que ha sido "oficialmente aceptados" y hoy son imprescindibles, junto con las cubiertas más anchas y los nuevos compuestos aportan una frenada realmente espectacular.

En cuanto a los manillares, estos suelen venir con potencias integradas y preparados cableados internos. Otro componente que no debemos olvidar son las tijas o los sillines, cada vez más cortos y anchos.

A nivel de cambios, vemos que los cambios electrónicos también son ya una realidad en casi toda la gama, con la aparición de versiones



Foto: Goodyear

más económicas pero muy eficientes, que dan acceso a un mayor público.

Y hablando de cambios, también hay que mencionar el sistema transmisión Classified, que se ha consolidado. Algunas marcas de bici ya apuestan por él y lo ofrecen ya en su gama de bicis.

Por otro lado, los pedales con potenciómetros incorporados junto a las apps y GPS nos permiten medir cada vez más parámetros a la hora de entrenar y competir.

Y por último hablando de electrónica y Road no debemos acabar sin comentar también las ya

consolidadas E-ROAD, hoy ya representan más del 3% de las ventas del total de las E-Bike. Ya sean las versiones normales con baterías de 500Wh y motores más potentes, o las nuevas y más ligeras con motores y baterías minimalistas, que cuestan de distinguir de una bici mecánica, y permiten a sus usuarios seguir con la grupeta sin que su forma física o edad sean un impedimento. Podemos verlas también cada vez más en alquileres en zonas cicloturistas, cerca de puertos míticos, por ejemplo.

Cicloturismo y competición

Por fin, tras la pandemia, la situación a nivel de competiciones y marchas cicloturistas se ha normalizado. Es más, el número de pruebas ha

crecido de una manera importante, y hay todo tipo de retos y marchas para disputar y con una buena afluencia.

En el Tour, hemos vuelto a ver triunfos de etapa españoles, y una cantera que promete recuperar las ilusiones, y todo ello evidentemente favorece al ciclismo.

Acabaremos citando un dato muy importante para la categoría y es que según Strava, Baleares se sitúa como el primer destino cicloturista del mundo y Canarias como el tercero, básicamente con ciclismo de carretera. Ciclistas que viajan para hacer carreras, entrenar o ir de vacaciones a destinos donde pueden subir puertos míticos pero, a su vez, disponer de una buena oferta turística y gastronómica. Una oportunidad que el sector debería aprovechar.

...las nuevas y más ligeras con motores y baterías minimalistas, que cuestan de distinguir de una bici mecánica, y permiten a sus usuarios seguir con la grupeta sin que su forma física o edad sean un impedimento.



Foto: Wilier



Foto: CDC

El sector opina...

El road según las firmas del sector

Destacadas marcas del sector de la bicicleta responden nuestras preguntas sobre las tendencias actuales en el mercado del road.

1. ¿Es el ciclista de carretera actual muy diferente al de prepandemia? ¿Cómo es su perfil?
2. Uno de los grandes cambios recientes en el mercado del ciclismo ha sido el Gravel. ¿Cómo crees que ha afectado al mercado del Road?
3. Para este año y en esta categoría, ¿cuáles son las tendencias y las principales novedades técnicas?
4. ¿Cuáles son las novedades de tu marca para este año?



Foto: Mussara

SHIMANO



JULIO GALLEGO
RESPONSABLE ROAD

1 - Tras la pandemia donde se pudo ver como el ciclismo vivía un boom, hemos pasado a un proceso de estabilización del mercado. Lo bueno que muchos que durante un tiempo abandonaron la bicicleta, con la pandemia han vuelto con ganas y han aprovechado para renovar su material con productos con más tecnología, desde pasarse a pedales automáticos, a cascos más seguros y cómodos, como decantarse por los frenos de disco e incluso los cambios electrónicos. Ahora, el ciclista que ha querido mantenerse en la bicicleta tras la pandemia invierte más en sus productos, hace más kilómetros y disfruta más tiempo de las salidas en bicicleta.

2 - El gravel ha irrumpido con fuerza, y es la gran novedad del sector de la bicicleta. Ha afectado a la hora de 'afianzar' la posición de carretera, en el sentido que muchos antes no tenían dudas en su segunda bicicleta (Si hacían MTB, probaban carretera, por ejemplo) y ahora el gravel es una alternativa intermedia. Considero que el gravel ha afectado aportando una opción más, y arañando parte de cuota de mercado al sector de la carretera, pero al final es una modalidad lo suficientemente diferente como para no sustituir a la parte de ROAD, si no ser un complemento, y una alternativa para intermedia. Llega con aire fresco al sector de la bicicleta y eso siempre es una buena noticia.

3 - La tendencia general de las marcas es tener productos de máxima calidad y prestaciones, casi todos los lanzamientos han ido en esa dirección, con bicicletas de máximo nivel con todo lo que ello conlleva. A nivel técnico se está buscando reducir el peso de los productos y garantizar sus funciones. En este sentido un ejemplo práctico es la tecnología KinetiCore de Lazer.

4 - En carretera la gran novedad de Shimano es mantener el lanzamiento del 105 Di2 que se produjo en 2022. Es un grupo que tiene alta tecnología heredada de los grupos de gama superior Ultegra y Dura-Ace, con un precio de entrada muy interesante. Además, consolidar las ruedas, con las tres gamas existentes: Dura-Ace, Ultegra y 105. Además contamos con nuevos diseños en la parte de calzado, como las RC 903 edición plateada o la línea de gafas Sphyre con cristales Ridescape RD especialmente pensados para los reflejos del asfalto.



GALFER



DARÍO ORTIZ
MARKETING

1 - Desde nuestro punto de vista el ciclista de carretera ya no mira tanto en el peso de cada gramo de su bicicleta desde la estandarización del sistema de freno de disco y valora más el rendimiento a la rebaja del peso al límite. El peso sigue siendo un factor importante para él, pero la seguridad prima sobre este aspecto, sobre todo en condiciones de terreno complicadas.

2 - Algunos usuarios Road se han pasado al Gravel o han adquirido una bicicleta nueva, ya que les permite hacer rutas más versátiles y menos peligrosas, evitando las carreteras más transitadas. También han llegado al Gravel ciclistas del MTB que buscan hacer rutas sin dificultad técnica a mayor velocidad.

3 - En cuanto a la frenada, que es el área que tenemos controlada, la técnica ya está estabilizada con el Flat-Mount, y discos de freno Centerlock en medida 160/140mm, debido al poder de influencia que tiene una gran marca en primeros equipos. Aunque técnicamente no estemos de acuerdo con alguna de estas soluciones, para el usuario esta estandarización es muy buena evitando la obsolescencia de sus bicicletas.

4 - Este año mantenemos la gama "Disc Wave®" Road sin cambios. En discos podemos presumir de tener los más ligeros del mercado con pesos desde los 64 gramos (Ø140mm, 6 tornillos) hasta los 98 gramos (Ø160mm, center-lock). En pastillas, tenemos el compuesto G1455, de color azul, que es el que mejores prestaciones ofrece para esta disciplina.



GORKA ECHÁNIZ
GERENTE

utilizamos; en tecnologías como la conocida asimetría de los cuadros Pinarello o la sección de los tubos, que son resultado de exhaustivas pruebas ajustando el paso del aire paso a paso; en reducir el impacto aerodinámico, reto que nos proponemos con cada nueva bicicleta; y en el diseño de Pinarello, con una personalidad y un estilo inconfundibles.

4 - En Pinarello apostamos por hacer una primera diferenciación de nuestra gama de carretera en base a la geometría del cuadro. Por ello hemos distinguido en nuestros lanzamientos entre la gama Endurance, con bicicletas más cómodas pero sin perder la reactividad, y la gama Competition, en la que están las bicicletas con el ADN competitivo de Pinarello tan característico. Conforme a este esquema que acabamos de citar, Pinarello ha presentado dos nuevos modelos de carretera, la Pinarello X en la gama Endurance y la Pinarello F en la gama Competition. Estamos trabajando para que más adelante podamos ofrecer más alternativas. Por otro lado, cabe destacar el lanzamiento de la gama Pinarello Nytro E, con nuestros últimos modelos de bicicletas eléctricas con cuadros de carbono de altísima calidad, tanto de carretera como de gravel. Gracias a la nueva geometría y a la inclusión del motor TQ HPR50, se ha conseguido crear la bicicleta eléctrica de carretera más ligera del mercado, la Pinarello Nytro Road E9. Todos los lanzamientos que acabamos de citar recogen los avances tecnológicos desarrollados por el equipo de ingenieros de Pinarello, los cuales se plasman en su totalidad en nuestro modelo estrella, la Pinarello Dogma F.

1 - El ciclista de carretera habitual sigue siendo el mismo. Es una realidad que tras la pandemia hubo un crecimiento muy grande de gente que se inició en el ciclismo, de los cuales algunos han dejado la bicicleta de lado, pero muchos otros no. Estos últimos, que comenzaron con una bicicleta de gama baja, son los que van a ir evolucionando y mejorando el material que utilizan. Es por este motivo que desde Pinarello somos optimistas, creemos que la tendencia de crecimiento del sector va a ser positiva de aquí en adelante. Dicho esto, somos conscientes de que ahora mismo nuestro sector se encuentra en un momento de transformación importante. Se está viendo que el modelo de trabajo instaurado en el sector no es el adecuado. En general, las previsiones de venta no han coincidido con la realidad del mercado en cada momento, y ahora toca adaptarse. Esto hará que todas las empresas que formamos parte del sector cambiemos en cierta medida nuestra estrategia de cara al futuro. Desde Pinarello España seguiremos ayudando a nuestro cliente en todo lo posible, ofreciendo como siempre la máxima calidad en nuestro producto y tratando de dar el mejor servicio.

2 - Creemos que el Gravel es una modalidad que ha llegado para quedarse y que no es una simple moda. Estamos en un momento en el que la categoría de Gravel como tal no ha sustituido ni desplazado a las demás modalidades, sino que las complementa. El ciclista que practica cualquier modalidad busca en el Gravel una segunda bicicleta que le permita salir de la rutina de sus entrenamientos y sea una alternativa para recorrer sus rutas habituales en una bicicleta que le proporcione sensaciones completamente diferentes. A pesar de esto, cada vez serán más frecuentes los ciclistas que se dediquen exclusivamente al Gravel.

3 - Hay varias tendencias que se están consolidando con fuerza, como son la aerodinámica, la integración a todos los niveles, los pasos de rueda más generosos para albergar cubiertas más anchas o la consolidación de los grupos electrónicos para bicicletas de gamas medias y altas. Pero en Pinarello pensamos que hay muchos más factores que caracterizan nuestras bicicletas. Constantemente trabajamos en una mejora continua de las geometrías tratando de conseguir la máxima reactividad de nuestras bicicletas; en la calidad de los materiales con que fabricamos nuestros cuadros, existen muchas calidades de carbonos, no todos son iguales, y por ello señalamos en cada cuadro la calidad de carbono que

DOGMA F

THE ART OF BALANCE

La combinación de experiencia, gusto y habilidad para crear la bicicleta perfecta.

End of discussion.



Dogma Summit White



MMR



ELOY BARJA

MARKETING MANAGER

1 - Bajo nuestro punto de vista no, al final, el usuario avanzado e intermedio siguen montando en bici como antes. En lo que si hay diferencia es en el número de iniciados, que ha crecido notablemente, y que es algo que no fue pasajero, sino que gran cantidad de ellos han llegado para quedarse. El perfil general es en su mayor medida la de cicloturista que utilizan la bici como un medio para conocer nuevos lugares, socializar y practicar hábitos de vida saludable

2 - Quizá haya abierto un nuevo escenario para usuarios que ya estaban un tanto saturados de la carretera pero que el salto al MTB les parecía demasiado grande. El Gravel puede darnos un nuevo punto de vista y hacernos entender la bici de una forma más relajada y con muchas más posibilidades.

3 - Si hablamos de tendencias en carretera, en un contexto y un mercado que parece haberse ralentizado, la tendencia es más bien continuista. Destacar que el cableado interno se ha impuesto en toda la gama y que los pasos de rueda han ido aumentando para poder dar cabida a cubiertas que eran impensables hace poco tiempo. Una tendencia que parece continuar empujada por el uso de llantas de mayor anchura interna que provocan que las medidas reales sobrepasen las especificadas por el fabricante.

4 - Solo hay que esperar al comienzo de la Vuelta a España. Un escenario más que ideal donde desvelaremos la que creemos que será la novedad estrella de la marca esta temporada, de momento no podemos dar más pistas. En lo que va de año nuestra apuesta clara ha sido la nueva X-Tour, no solo como bici sino como concepto, y que ha tenido una gran acogida. Aunque el plato fuerte vendrá para esta segunda mitad de año, con dos nuevos modelos de carretera y una e-bike doble ligera, proyectos en los que nos hemos volcado por completo y que sin duda darán un aspecto muy renovado a la marca.

RIDE
(Grand

THE

WIND
Tour)

MMRBIKES.COM



El Sector Opina

GSPORT



LUCÍA BASTIDA
PRODUCT MANAGER

1 - Durante la primavera de 2020 el número de personas que practican ciclismo se ha visto incrementado. En primer lugar, destaca la mujer ciclista, perfil que aumentó considerablemente post-pandemia. Hecho que nos motiva ya que en Gsport contamos con prendas preparadas y diseñadas para la anatomía femenina. Por otro lado, la situación que vivimos hace unos años ha provocado un cambio en la percepción del uso de la bicicleta, hemos redescubierto el valor del tiempo y de la salud.

Actualmente, a grandes rasgos, diferenciamos dos perfiles: el ciclista ligado a la competición, más técnico y exigente con los productos que consume y el ciclista ocasional que ve el ciclismo de road como vía de escape, salidas menos exigentes y más de disfrutar.

2 - Desde Gsport hemos notado que, con la aparición del Gravel, ha aumentado el número de ciclistas "aventureros", un perfil que no se centra tanto en el rendimiento y que busca vivir experiencias encima de la bicicleta, viajar y rodar por diferentes paisajes.

Aún así, a día de hoy, el ciclismo de carretera es un segmento mucho más estable que el Gravel. Siempre ha sido el segmento pionero, junto al MTB.

Pensamos que son dos modalidades que se retroalimentan. El ciclismo de carretera atrae a más público de iniciación que, posteriormente y tras ganar experiencia, puede querer probar la modalidad de gravel buscando nuevas experiencias encima de la bicicleta. Por regla general el ciclista que practica Gravel lo compagina con carretera.

3 - En el ciclismo de carretera ya no vale todo. El consumidor es más técnico y exigente con el material que elige. Muchos deportistas de otras modalidades, como el triatlón, eligen el ciclismo de carretera para aumentar su rendimiento en competición. Por tanto, las marcas tienen el principal objetivo de brindar a los deportistas productos altamente técnicos, buscando la funcionalidad de cada detalle.

4 En poco tiempo iniciamos la temporada de otoño-invierno. Desde Gsport hemos trabajado en el desarrollo de ropa y accesorios para ofrecer al ciclista prendas muy técnicas para el invierno, siguiendo la línea minimal de la marca.

Al vivir pegados a una pantalla, nuestra visión de los colores se ha distorsionado, buscamos llamar la atención sutilmente con colores vivos. Prendas, a primera vista sencillas estéticamente, pero confeccionadas al detalle con el fin de dotarles de la máxima funcionalidad.



GSPORT

ROAD CYCLING
ROAD CYCLING
ROAD CYCLING
ROAD CYCLING
ROAD CYCLING
ROAD CYCLING

This is not just cycling apparel

info@gsport.es

+34 96 222 97 76

Ctra. Simat, 14 Xàtiva 46800 Valencia ESPAÑA

gsport.es

MADE IN SPAIN



NICOLÒ SCHIAVON
GLOBAL SALES
MANAGER



1 - El ciclista de carretera actual no parece ser muy diferente del ciclista prepandémico. Por término medio estamos hablando de usuarios muy entusiastas con una buena capacidad de gasto.

En comparación con el periodo prepandémico, se ha producido un aumento significativo del precio de las bicicletas, pero esto, por supuesto, también se aplica a todos los demás tipos de bicicletas.

2 - En los últimos años, el gravel ha sido un segmento de rápido crecimiento en el mercado del ciclismo, ya que permite a muchos nuevos usuarios utilizar la bicicleta con fines deportivos, con la consiguiente expansión de la población ciclista activa. Al mismo tiempo, también se observa un desplazamiento de algunos ciclistas de carretera al gravel, ya que se trata de una bicicleta muy polivalente y flexible en cuanto a su uso, que les permite afrontar diferentes tipos de pistas de tierra y descubrir nuevos paisajes. En términos de mercado, la Gravel ha "arrebatao" parte del mercado a la bicicleta de carretera, también debido a las ventajas de uso mencionadas anteriormente. En general, también ha acercado a muchos jóvenes al ciclismo, gracias también a un precio medio de la bicicleta más asequible que el de la clásica bicicleta de carretera.

3 - Todas las marcas de bicicletas ofrecen productos dedicados al gravel, y la fibra de carbono en los cuadros sigue siendo un material siempre popular entre los consumidores, gracias a su prestigio y a su ligereza y flexibilidad. En cuanto a innovaciones técnicas, como Selle SMP hemos lanzado recientemente nuestros sillines cortos VT20C Gel y VT30C Gel, ideales para el gravel. Se trata del mismo sillín en dos anchuras para adaptarse a todos los huesos isquiáticos. Incorporan un acolchado de nivel intermedio combinado con una fina capa de Gel especial automodelante que reduce la presión en los puntos de contacto en un 30% adicional y tiene una gran capacidad de absorción de vibraciones, proporcionando un confort inigualable sin perder prestaciones. El VT20C Gel y el VT30C Gel también están disponibles desde hace poco en una versión Gravel Edition, con un esquema de color especial para Gravel. En general, el VT20C y el VT30C son sillines unisex, perfectos para todas las disciplinas deportivas.

4 - Este año presentamos los nuevos sillines cortos F20C s.i. y F30C s.i., el mismo sillín en dos anchos diferentes para adaptarse a las distintas anchuras de los huesos isquiáticos.

Se trata de sillines cortos de competición sin acolchado, diseñados para eliminar cualquier "filtro" entre el ciclista y la bicicleta, transmitiendo directamente las reacciones de ésta. Esta característica es importante para el ciclista evolucionado y exigente, ya que le permite estar perfectamente conectado a la bicicleta y expresar todo su potencial. A pesar de la ausencia de acolchado, el sillín es realmente cómodo, siendo el resultado de un riguroso estudio ergonómico. El diseño del sillín es muy atractivo y agresivo. El F20C s.i. y el F30C s.i. Son superresistentes y muy duraderos, gracias al uso de excelentes materiales: tapicería de microfibras, estructura reforzada con fibra de carbono y rail en Aisi 304 o carbono (opcional).



F20C si

Selle SMP ha puesto en contacto tu cuerpo y tu bicicleta para que puedan comunicarse directamente y dar lo mejor de sí en cualquier situación.

La ausencia de acolchado deja al descubierto la belleza esencial de la ergonomía Designed on Your Body: rendimiento y comodidad sin concesiones.

Sólo para los que quieren ir más allá de sus límites.

F20Csi es el sillín ergonómico corto. El amplio canal central y la punta en forma de "pico de águila" eliminan cualquier compresión y hormigueo en las zonas más delicadas, las zonas de apoyo están diseñadas para adaptarse perfectamente a la forma de tus huesos isquiáticos.

Los materiales de primera calidad y la fabricación artesanal garantizan ligereza, durabilidad y resistencia a las sollicitaciones más duras.

Para ciclistas con huesos isquiáticos medianos/estrechos.



Resumen de características

- Sillín corto sin acolchado.
- Ergonomía patentada Designed on Your Body (diseñada a medida de tu cuerpo).
- Materiales y fabricación de primera calidad para una gran ligereza, durabilidad del producto y resistencia a los esfuerzos más duros.
- Dos anchuras: 135 mm (F20C si) y 150 mm (F30C si). Para adaptarse a cada ciclista, como un traje a medida.
 - Colores disponibles: negro, blanco, rojo.
 - Rail: acero inoxidable AISI 304 o fibra de carbono.
- Evita el dolor en los huesos isquiáticos, acomodados de forma natural por las zonas de apoyo moldeadas al cuerpo del ciclista.



F30C si

Muy parecido al F20C, con las mismas características, pero el F30Csi es el sillín ergonómico corto. El amplio canal central y la punta en forma de "pico de águila" eliminan cualquier compresión y hormigueo en las zonas más delicadas, las zonas de apoyo están diseñadas para adaptarse perfectamente a la forma de tus huesos isquiáticos. Los materiales de primera calidad y la fabricación artesanal garantizan ligereza, durabilidad y resistencia a las sollicitaciones más duras.

Para ciclistas con huesos isquiáticos medianos/anchos.





SCHWALBE



JAKOB MASSEN

PRODUCT MANAGER

1 - No tengo datos que respalden mi opinión, pero mi punto de vista personal es que hay mucha más diversidad entre el grupo de ciclistas de carretera. Ahora veo muchas más mujeres ciclistas en mi zona y el porcentaje de mujeres que asisten a nuestras salidas en grupo Schwalbe también está aumentando.

2 - Para ser sincero, creo que ambas disciplinas coexisten felizmente. Muchos ciclistas de montaña o de carretera han adoptado la bicicleta de Gravel como segunda opción para adentrarse en la naturaleza. Muchos principiantes eligen la gravel bike como primera opción, ya que es muy versátil. Pero también veo que muchos principiantes se decantan primero por la bicicleta de carretera, ya que no necesariamente se sienten seguros para rodar fuera del asfalto de inmediato. Desde la perspectiva de nuestra marca Schwalbe, el segmento de Gravel no ha obstaculizado en absoluto el crecimiento de la gama de carretera. Ambos segmentos son muy importantes para nosotros y tenemos la suerte de haber adoptado la tendencia del Gravel muy pronto.

3 - Creo que este año veremos muchas más opciones Allroad ofrecidas por las marcas de bicicletas. Es decir, bicis de Gravel más orientadas a la carretera o bicis de carretera de resistencia con una distancia entre neumáticos de al menos 35 mm, si no 40 mm. Estas bicis se pueden utilizar para unir dos carreteras asfaltadas con no mucho tráfico simplemente teniendo la opción de cruzar rápidamente una carretera forestal. Mientras que antes quizá no tenías esa opción y te veías atrapado en carreteras más grandes con más tráfico entre segmentos de carretera agradables. Ya estamos ofreciendo muchas medidas más anchas para nuestras cubiertas de carretera, y recientemente hemos dado un paso más para presentar una Schwalbe Pro One de 38 mm de ancho.



One 365

El sucesor del neumático de carretera Durano DD que ya fue muy apreciado por los atletas que entrenan en condiciones invernales. Ahora el ONE 365 cuenta con una construcción más flexible para mejorar drásticamente la sensación de conducción, manteniendo la alta protección antipinchazos de su predecesor. Como característica única, el neumático viene con una cinta reflectante negra que aumenta la seguridad del ciclista sin alterar el aspecto de su preciosa bicicleta de carretera.



Pro One Aero

El neumático de bicicleta de carretera con el rendimiento global más rápido teniendo en cuenta no sólo la resistencia a la rodadura, sino también la aerodinámica.



One Plus

Opción sin pinchazos para todos los ciclistas de carretera que buscan una opción súper duradera. Viene con un flanco completo de caucho para una mayor protección de los flancos. Esta opción es más pesada que la ONE 365 y no se conduce tan bien, pero es para todos los que necesitan la tranquilidad de no pinchar en situaciones más complicadas.



Official Partner

226ERS

MOVISTAR TEAM



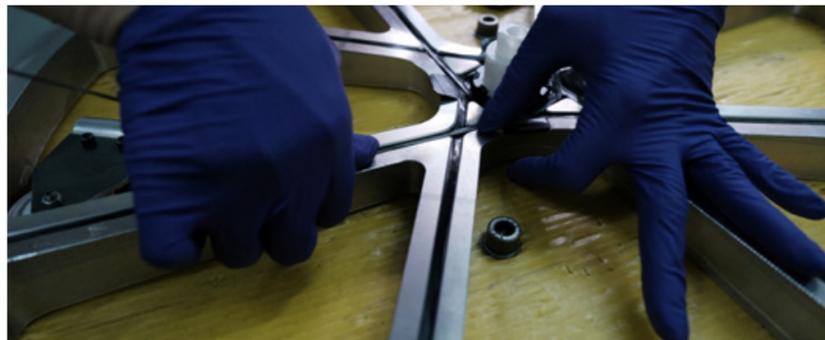
JOEL CASADO
MARKETING SCOTT
ESPAÑA

1 - El ciclismo no deja de evolucionar año tras año, y la carretera es un ejemplo de ello. Es difícil hablar de un perfil tipo, ya que existe un amplio abanico de ciclistas de carretera. Los hay que están enfocados al máximo rendimiento y entrenan para exprimirse a tope en cada salida, los hay que disfrutan de largas distancias y pasan horas encima del sillín, unos montan en grupeta, mientras que hay muchos que prefieren salir en solitario... Lo que sí que destaca son algunos aspectos que están cobrando más importancia que nunca últimamente. Por un lado, el tema de la seguridad. El ciclista de carretera cada vez está más concienciado de la importancia de la seguridad al salir a rodar. Otro aspecto fundamental es la polivalencia. Hoy en día se buscan bicicletas completas que te sirvan para todo tipo de uso. Nuestras bicicletas de carretera SCOTT están diseñadas con una increíble precisión, prestando atención al más mínimo detalle, ya que justamente son esos detalles los que marcan la diferencia y los que te proporcionarán la mejor experiencia ciclista de tu vida.

2 - Es un mercado que está atrayendo muchos adeptos. Si antes hablábamos de los tipos de ciclista, el de gravel es aquel que se mueve por la aventura, y por no quedarse solamente en la carretera. Quiere descubrir más rincones y adentrarse por más caminos. Y eso es lo que te ofrecen nuestras bicicletas Addict Gravel y Speedster Gravel. Es cierto que muchos ciclistas de carretera se están pasando al gravel por la polivalencia que ofrece este tipo de bicicletas. Aunque ambos mercados son compatibles, los datos indican que es posible que el Gravel acapare cada vez más cuota de mercado.

3 - En el segmento de carretera podemos destacar varios aspectos a los que se les ha dado prioridad en los últimos años: integración, ligereza, aerodinámica, comodidad... La obsesión por el bajo peso hace tiempo que está presente entre los ciclistas, y por ello las bicicletas siguen siendo cada vez más ligeras, sin embargo, en la aerodinámica y la integración es donde podemos encontrar mayores mejoras marginales para hacer bicicletas más eficientes y veloces. Nuestra filosofía de marca está determinada por la innovación, la tecnología y el diseño, y por ello seguimos superándonos cada año para ofrecer las bicicletas con las mejores prestaciones. Los componentes electrónicos son también una de las claves fundamentales del desarrollo tecnológico de nuestros productos.

4 - Acabamos de presentar las nuevas ruedas Capital SL y Capital SL Aero. Unos juegos de ruedas que adoptan tecnología y conceptos de las exclusivas Silverstone SL, con las que Tom Pidcock se proclamó campeón olímpico en Tokyo 2020. Monocasco de fibra de carbono con una tecnología propia y patentada MWS (Monocoque Wheel System). Este método de fabricación reduce la fricción aerodinámica rotacional, consigue unas ruedas ultraligeras (1.170 y 1.290 gramos), y gracias a ello y a la distribución de su peso (menos masa en el exterior), se consigue un 20% menos de inercia comparado con otras ruedas convencionales de carbono, lo que facilita su aceleración.



JOSE DE RAMON
BRAND MANAGER DE
GOODYEAR BIKE EN
ESPAÑA, PORTUGAL Y
ANDORRA

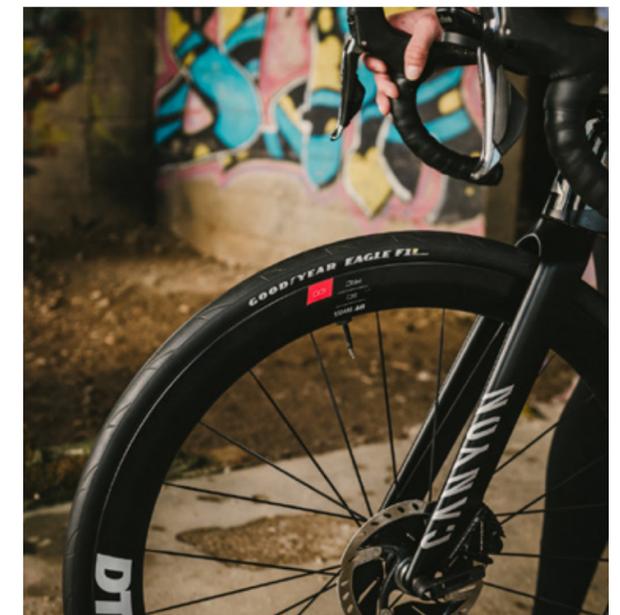
1 - No lo creo, aunque es cierto que se ha diversificado. Se incrementó el número de usuarios y, como en cualquier deporte, ese usuario evoluciona. Y con él sus necesidades. Uno de los mayores desafíos para las marcas y los profesionales del sector hoy día es hacer pedagogía con la información técnica sobre producto; conseguir ser didácticos para transmitir la aptitud de cada tipo de material para un perfil de usuario específico, cada vez más exigente y formado.

2 - Tendremos que esperar un tiempo para sacar conclusiones más precisas. Previo a la pandemia y a la explosión del gravel, la bolsa de ciclistas de carretera era estable. Las incorporaciones al mundo del ciclismo venían generalmente del e-bike y el MTB. La bicicleta de gravel ha acercado al entorno road a dos tipos de usuarios: por un lado, los que vienen directamente del gravel; por otro, los que accedieron al gravel a través del MTB y terminaron sintiéndose atraídos por la carretera. En contraposición, y a falta de datos concluyentes, se atisba también que hay un número indeterminado de ciclistas de carretera que han encontrado en el gravel el equilibrio perfecto. En lo que a producto se refiere, vemos una creciente demanda de cubiertas de carretera con protección, más resistentes y en medidas de 32 y 34. En definitiva, usuarios que se sienten atraídos por carreteras secundarias, semiasfaltadas... ¿gravel?

3 - En Goodyear hemos renovado completamente nuestra gama de carretera. La actual generación, Eagle F1R y Eagle F1 Supersport R, es la de mejor rendimiento de la marca hasta la fecha, con una resistencia a la rodadura disminuida hasta en un 35% y un agarre en mojado aumentado hasta en un 19%, en comparación con nuestros neumáticos Eagle F1 de primera generación. Con la nueva carcasa optimizada hemos aumentado increíblemente la flexibilidad de la goma, lo que nos permite una mayor adaptabilidad, mejor grip y un paso por curva más seguro, cómodo y rápido, además de una reducción de la resistencia a la rodadura y peso. Los nuevos materiales del compuesto, así como los materiales empleados en los escudos antipinchazos de la banda de rodadura, nos permiten en el caso de la Eagle F1R, incluso, mejorar también la fiabilidad del neumático. En el caso del Eagle F1 Supersport R, la novedad es que vamos a prescindir de los escudos antipinchazos en la banda de rodadura, encontrando un neumático más flexible. Es una cubierta 100% competición, la más rápida que hemos fabricado hasta la fecha.

4 - Además de las mencionadas Eagle F1 R - disponible en versiones tubeless complete en medidas de 700x25 a 700x34 y con cámara en medidas de 700x25 a 700x32 - y Eagle F1 Supersport R - en 700x25, 700x28 y 700x30 en tubeless complete y 700x25 y 700x28 con cámara - presentamos la Eagle y la Vector Sport. La primera, la cubierta Eagle, es un neumático de carretera polivalente que ofrece un rendimiento inspirado en la competición en cualquier condición y a un precio más asequible. Desde el punto de venta tecnológico recibe la herencia del antiguo Eagle F1, esta vez con una carcasa de 60tpi para buscar una mayor durabilidad y fiabilidad para el cicloturista. El nuevo protector bajo la banda de rodadura añade aún más resistencia a los pinchazos. A un precio muy razonable encontramos un perfecto equilibrio entre rendimiento y fiabilidad. Disponible en negro y color crema, en tamaños 700 x 25, 28, 30, 32.

El Vector Sport es el hermano pequeño del modelo Vector 4Seasons, el neumático más robusto de la gama. Ambos modelos son los destinados a un cliente que busca fiabilidad y resistencia en todo tipo de condiciones adversas, especialmente con lluvia. Fabricada pensando en los ciclistas de resistencia, la Vector incorpora un sistema de doble escudo antipinchazos R:Shield y una carcasa de una sola capa, en este caso de 60tpi; el modelo Vector 4Seasons está montado en 120tpi. Disponible sólo en negro, tamaños 700 x 25, 28, 30, 32.





absoluteBLACK®



CÉDRIC MARCHAND
RESPONSABLE DE
MERCADO: ESPAÑA Y
FRANCIA

de excursión durante unas horas, hacer un trayecto diario o viajar en bici durante varios días (Bike Packing). Estas comodidades han seducido a muchos aficionados. Cada año se ven más gente practicando Gravel. La UCI se interesó también a esta nueva modalidad porque organizaron en 2022 los primeros campeonatos del mundo de Gravel. Este año había más carreras en el calendario y unas ferias especializadas en este mundo. Por resumir, no creo que el auge del Gravel haya afectado al mercado del Road.

3 - En el mundo del Gravel, las marcas han desarrollado cuadros nuevos. Antes eran cuadros de carretera con pasajes más anchos para las cubiertas. Ahora, las marcas han desarrollado cuadros nuevos con vainas más cómodas para traer más comodidad. Y bicis más polivalentes con posiciones de conducción más erguida. Hace unos años, las marcas de cambios han sacado productos específicos: Shimano GRX - Sram XPLR y Campagnolo Ekar. Desde entonces, más marcas han seguido la tendencia. Las últimas tendencias son: Horquillas para más confort, cubiertas con diseño propio, las marcas de ropa hacen colores específicos y con bolsillos adecuados... También se ven marcas que se dirigen hacia las Gravel eléctricas.

4 - En AbsoluteBLACK hemos desarrollado nuevas pastillas de frenos con Grapheno. A partir de 2025, la Comisión Europea va a prohibir el uso del cobre en las pastillas de frenos. Nosotros hemos anticipado esta ley y hemos cambiado el cobre por el Grapheno. Este cambio implica unas ventajas distintivas: frenada potente y segura; sin sobreaceleramiento y mejor rendimiento de frenado; frenado silencioso; reduce el dolor de manos al frenar; un verdadero ataque en frenada... Además, la mayoría de los fabricantes hacen sus pastillas en Asia. Las nuestras están hechas en Europa. Lo que nos permite tener más control sobre la producción y más flexibilidad. Luego, hemos desarrollado hace poco unos platos de MTB para la nueva transmisión de Sram. De momento, solo tenemos talla desde 28 hasta 34 dientes. Estamos trabajando para sacar más tallas de Gravel, desde 38 hasta 46 dientes. Y seguro que tendremos más sorpresas a venir, pero aún no puedo decirlos más.

1 - Primero de todo, desde hace unos años podemos ver más y más mujeres en las carreteras, utilizando material de alta gama. Eran muy pocas hacen unos años y ahora están más presentes. Está muy bien que vengan al ciclismo. Las marcas lo han entendido y desarrollan bicis especiales y ropa específica. También a nivel de competición, todas las grandes carreras (Tour des Flandes - Paris Roubaix - Giro, Vuelta y Tour) tienen su versión femenina ya consolidada. Por otro lado, vemos más aficionados que se especializan. Se entrenan intensamente con entrenador personal, y utilizan material más técnico. Buscan "las ganancias marginales": Están dispuestos a invertir más para tener una bici moderna y con mayor rendimiento. Además, los ciclistas viajan mucho para hacer carreras o para ir de vacaciones a destinos donde pueden subir puertos (Ascensiones míticas como los Dolomitas en Italia, Puertos de los Alpes, Mont Ventoux, Mallorca, Tenerife y puertos míticos de los Pirineos). Hay más jóvenes que vuelven al ciclismo de carretera. Hace poco muchos empezaban por el MTB, y ahora unos vuelven a la carretera. El aficionado medio tiene entre 30 y 55 años. Conoce el mundo de la bici y le gusta. Sabe lo que quiere. Lee muchas revistas, sigue la actualidad a través de las redes sociales: Instagram y Youtube. También estos ciclistas cuando son padres quieren bicis y componentes de mejor calidad para sus niños. Por último, no tenemos que olvidar que en bastantes ciudades grandes se han desarrollado infraestructuras ciclistas, lo que, junto con el incremento del precio de la gasolina, ha hecho que se desarrolle la movilidad urbana. Es lo que denominamos Velo taf o commuting. Es evidente que, desde la salida de la pandemia, se ven más ciclistas en las carreteras y caminos, y el mercado en general se ha desarrollado. La gente tiene ganas de escapar y ha entendido que la bici es una manera de conseguirlo. La pandemia ayudó de manera general la práctica de la bici.

2 - Es verdad que desde hace un par de años hemos visto un desarrollo grande del mundo del Gravel. Hay ciclistas que han dejado la carretera para pasar al Gravel. Pero también lo ha hecho aficionados del MTB. Al mismo tiempo, como el número total de gente practicando ciclismo ha crecido bastante, el segmento de Road no se ha visto muy perjudicado. También hay gente que siguen haciendo las dos modalidades, Gravel y Road. Una de las razones por las que muchos ciclistas de carretera se han pasado a esta modalidad es por la seguridad de los caminos. Porque no hay coches y se está más en contacto con la naturaleza. La conciencia ecológica ha ayudado también al desarrollo de esta categoría de bici. Ahora podemos ver en la naturaleza una furgoneta camper con 2 bicis atrás. Aparcan para pasar el fin de semana y hacen distancias largas. Es una forma estupenda de evadirse. Y gracias a su versatilidad, puedes salir



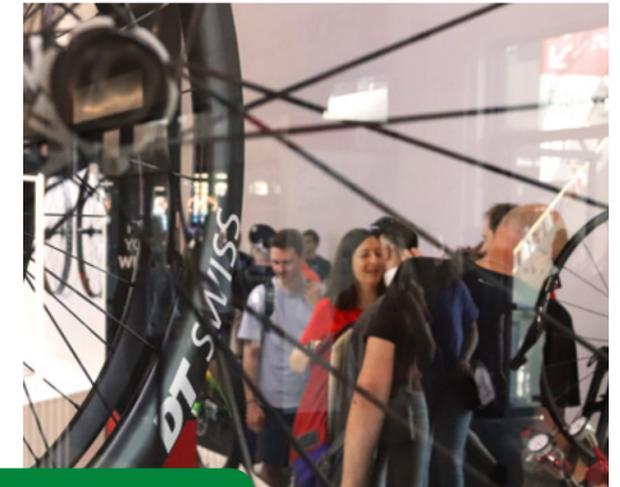
DAVID REY
REPRESENTANTE DT
SWISS ZONA SUR Y
ESTE ESPAÑA

1 - Pienso que en esencia no ha cambiado mucho, siguen siendo muy meticulosos: con el peso, calidades, últimas tecnologías... la pandemia nos obligó al uso online para estas consultas que continua hoy día, pero el trato cercano y directo a su tienda de confianza sigue siendo primordial. En cuanto al perfil, diría que junto al ciclista de carretera más enfocado a la competición/ entrenamiento; ha crecido aún más el "ciclista social" que disfruta de las salidas en grupo después de estos años de pandemia.

2 - Ya no podemos hablar del Gravel como nueva disciplina, ya que está totalmente consolidada y tiene muchos adeptos. Es la forma perfecta para animar a los "carreteros" a salir del asfalto y rodar lejos del tráfico sin cambiar totalmente al mtb; manteniendo el espíritu rodador de la bici de carretera. Un primer paso que muchos ciclistas de carretera hacen, puede ser el intercambio de ruedas de carretera/gravel en su única bici road (siempre que las geometrías y pasos de rueda lo permitan)

3 - Pienso que las novedades pasan por la división de la disciplina en gravel de aventura o gravel de competición "Fast gravel". Mientras que las primeras cuenta con geometrías más cómodas, pipas de dirección largas y múltiples desarrollos, para la competición sigue primando la ligereza, rigidez y aerodinámica. El contar con un calendario de competiciones de esta disciplina, incrementa la evolución para la mejora técnica de sus bicis y componentes.

4 - Para esta categoría, sigue primando el contar con un canal interno suficientemente ancho, que permita talonar neumáticos exclusivos de gravel, junto con el sistema tubeless de la llanta que también resulta imprescindible en este tipo de ruedas (todas las ruedas dt son tubeless ready) sin olvidar el tema aerodinámico ya que la velocidad está muy presente en esta disciplina. No puedo desvelar los nuevos modelos que están por llegar, pero os animo a estar atentos a los próximos lanzamientos que haremos.



Imágenes del ambiente en Eurobike 2023 en el stand de DT Swiss



Plato ovalado de AbsoluteBlack para la transmisión T-Type de SRAM

AbsoluteBlack anuncia su nueva creación de platos: Oval T-Type, diseñada específicamente para la nueva transmisión T-Type de SRAM. En general, el diseño del plato se ha actualizado con un aspecto nuevo, que mejora el general del nuevo grupo de transmisión. Sin embargo, el mayor cambio se realiza en el diseño de los dientes para adaptarse totalmente a la nueva generación de cadenas.



El Sector Opina



ANDREA SCOLASTICO
COUNTRY MANAGER
ITALIA

1 - Lo que pudimos encontrar este último año fue en realidad un verdadero cambio de hábitos. Antes del Covid, la bicicleta se veía principalmente como una actividad competitiva y, en consecuencia, casi todos los usuarios probaban suerte en actividades como Granfondos, pruebas de mountainbike; ahora, después de dos años en los que la organización de los eventos ha sido más difícil, y en consecuencia la gente ha tenido que "aprender" a andar en bicicleta de otra manera, los hábitos se han transformado y nos hemos acercado al mundo del cicloturismo, del descubrimiento. Como decía, la gente ha aprendido que no hace falta una carrera, un dorsal o un organizador para poder vivir determinadas experiencias, y en consecuencia han empezado a organizarse de forma independiente (por ejemplo, planificando viajes en grupo) disfrutando de la belleza de la zona sin prisas!

2 - ¡El Gravel es la verdadera novedad en el mercado actual! Personalmente quiero pensar (estoy muy convencido) que la bicicleta de Gravel no reemplaza ni reemplazará nunca a la bicicleta de carretera ni a la de montaña. El Gravel es un segmento separado que le brinda la oportunidad de experimentar la bicicleta de una forma nueva, diferente a las conocidas hasta su llegada. Hay zonas en Italia donde, por ejemplo, debido a la naturaleza del territorio, el Gravel se ha desarrollado significativamente; hay otras en cambio donde las ventas de estas bicicletas representan un porcentaje muy bajo, casi inexistente. La proeza de esta disciplina se remonta al deseo de descubrir, de viajar y la falta de fines competitivos, así como la necesidad de mantenerse al margen del tráfico, que se siempre es un problema para el ciclista de carretera y un verdadero freno para muchos.

3 - Aunque es muy joven, al menos en Europa, el Gravel ya está evolucionando muy rápidamente, de hecho, incluso los medios mecánicos van hacia direcciones muy concretas y ya podemos encontrar bicicletas dedicadas a los viajes largos o bicicletas dedicadas a las pistas de Gravel en los catálogos de las diferentes compañías. Algo que también ayuda es la creación del Campeonato del Mundo de Gravel UCI, o todo el sector de las E-bike, dedicado a aquellos con menos condición física o no precisamente jóvenes.

4 - En Gobik hemos definido una auténtica colección con artículos dedicados al mundo del Gravel. Hay artículos, como la camiseta Volt o los culottes cortos Grit, que están creados para cubrir las necesidades de estos usuarios, también el pantalón Communter o la chaqueta Unbeat. Hablando de la camiseta Volt, fue diseñada para satisfacer completamente las necesidades de los ciclistas de Gravel; El fitting, los tejidos utilizados, los detalles de construcción han sido pensados para brindar al usuario una prenda capaz de hacerle vivir sus experiencias en total armonía con la naturaleza. El estilo Gobik no falta ni siquiera en lo que a gráficos se refiere; de hecho, incluso aquí hemos intentado utilizar colores cercanos al mundo de la naturaleza. En definitiva, todo pensado para que nuestro cliente nunca pierda la sensación de bienestar que le dan nuestras prendas.

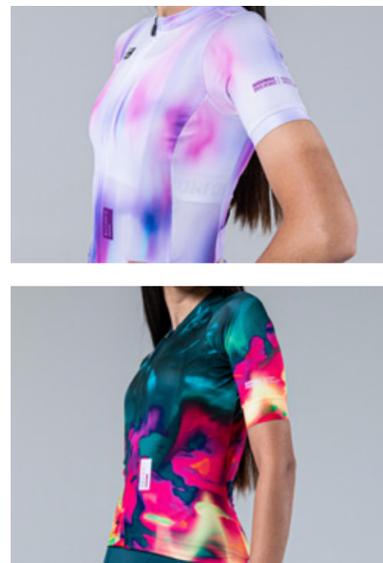
Llega la explosión de color de Radiance, lo más nuevo de Gobik

La nueva colección de Gobik incorpora 6 nuevas referencias y cierra la colección Warm23, iniciada hace 4 meses.

Con la colección Radiance, Gobik pone punto final a su colección de verano 2023, la Warm23. A lo largo de esta temporada, han sido muchas las propuestas de la marca, con una variedad de diseños muy superior a la de otros años.

El portfolio de Radiance incorpora 6 referencias, de ellas cinco maillots en modelos "Attitude" (hombre y mujer), "Carrera" y "CX Pro" en versión unisex y "Stark" de mujer, más unos calcetines aero "Vortex". La conjunción de colores se ha realizado de forma complementaria a las cápsulas anteriores, dando al ciclista la oportunidad de combinar con cualquier prenda de su armario.

Con RADIANCE, la Warm23 pasa a ser la colección de verano más dinámica y novedosa de la historia de Gobik, con el lanzamiento de varias cápsulas; la primera DYE, a finales de febrero, antes de UNITY, la colección central, y las dos que le siguieron, DIMENSION y LUNATIC, y ahora, RADIANCE.



ZERO FLATS

zeroflats.com

Solución antipinchazos

Con su fórmula única de nano-cápsulas de látex y granulado orgánico, actúa de inmediato en caso de pinchazo en todo tipo de neumáticos, provocando un sellado resistente, elástico y permanente.

✓ Cuida tus cubiertas

✓ Se aplica fácilmente

✓ Repara al instante

Las gamas Zero Flats

Una solución para cada necesidad

TUBELESS MTB

Sellado rápido y resistente

Fórmula adaptada a los neumáticos tubeless de montaña

TEKNIK

¡Pedalea con confianza!

Fórmula adaptada a las necesidades de las bicicletas de carretera

COMPETITION

Tu aliado en la carrera

Sellador premium para las competiciones

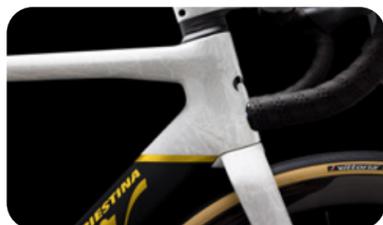
Bike

Wilier crea una Filante SLR pintada en homenaje a Mark Cavendish

El ya legendario sprinter del Astana Qazaqstan corrió su último Tour de Francia con esta maravillosa bicicleta dedicada por parte de una marca que también es legendaria en el ciclismo road.

Wilier Triestina ha creado una pintura especial en la Filante SLR para homenajear a Mark Cavendish en el último Tour de Francia de su carrera. La marca italiana se ha esforzado por rendir homenaje a los notables logros de Mark Cavendish, que se dedicó a convertirse en el mejor velocista del ciclismo y ahora es considerado una leyenda en este campo. Y, a pesar de no terminar bien el Tour, sigue siendo uno de los mejores ciclistas de la historia.

Este colorway Filante SLR (sin el logotipo de Astana y Mark Cavendish) puede adquirirse en los distribuidores de Wilier Triestina con un recargo de 800,00 euros sobre el precio de venta sugerido.



Filante SLR

La evolución natural de la Cento-10PRO, la bicicleta aerodinámica de alta gama para profesionales.

Filante SLR es una bicicleta aerodinámica más ligera, que mejora claramente la relación entre la rigidez torsional y peso, el STW relación rigidez-peso. Se han utilizado los mismos materiales y la misma tecnología utilizada en la realización de Wilier O SLR.

El resultado es un cuadro de alta gama, aerodinámico, que apoya a la bicicleta escaladora utilizada por Astana Qazaqstan Team.



Ligereza total

Los nuevos perfiles optimizados desde el punto de vista aerodinámico permiten obtener una estructura más ligera. La forma de borde redondeado requiere menos material y menos resina en los ángulos. De esta forma, obtenemos un interior más homogéneo con un cuadro que no sobrepasa los 870 gramos.

La bicicleta equipada con especificaciones de alta de gama pesa 6,8 kilos.

Factor, Bont y Nova Ride llevan el ciclismo a la excelencia

Las tres marcas las distribuye en España General Outdoor, de las que seleccionamos dos bicicletas, dos modelos de zapatillas y un breve resumen de componentes para mejorar tu bicicleta.

Factor O2 VAM 2023

La nueva O2 VAM es un 35% más ligera y 12w más rápida en el túnel de viento que la anterior versión, con el peso mínimo que contempla la UCI. Esta bici aero escaladora, es ahora incluso más confortable gracias a su nueva tija externa y al tubo superior ultrafino, que se reduce a 10mm para favorecer una flexión controlada del sillín en los baches. Se complementa a la perfección con el nuevo juego de ruedas Black Inc 28/33 de 1.146 con radios de fibra de carbono Black Inc.

Es para todos los que buscan una experiencia de conducción mejorada y más rápida en terrenos montañosos y accidentados, con subidas más rápidas, descensos más seguros, mayor velocidad en llano y mayor comodidad.



Factor OSTRO

Llamada así por un viento Sur del Mediterráneo que barre la Côte d'Azur y Niza, sede del Grand Départ del Tour de France 2020, la OSTRO es una "bici para todo", una "quiver killer", una maestra en todos los terrenos. Abrasadoramente rápida, increíblemente ligera y supremamente confortable, está lista para ganar sprints, etapas de montaña y clásicas de adoquines. Es la bicicleta multiuso definitiva porque renuncia a cualquier compromiso.

Su cuadro súper ligero (780g para un cuadro pintado en talla 54) se ha conseguido mediante la alta especialización y experiencia de Factor, líder en la industria del carbono y perfiles aero. Por usar sólo los mejores materiales y conseguir un peso tan bajo en su clase, la OSTRO lleva la denominación VAM de Factor, reservada a las bicis más TOP.



PF30 24/29/30mm

Componentes cerámicos Nova Ride

La marca tiene en su catálogo - entre otros productos - cajas de pedalier, patillas de cambio y roldanas.



SRAM AXS 12S



SHIMANO 12V



Bont Vaypor 2023

La última zapatilla de alto rendimiento de Bont Cycling se salta lo establecido. Perfil de la suela de fibra de carbono rediseñado para mayor rendimiento y comodidad. Tiene sistema de ajuste BOA® Li2 Fit System de doble dial.

Respecto a la Vaypor S, entre otras cosas, se ha reducido la altura del antepié de carbono e introducido una plantilla mejorada Cobra9 con core de carbono. La horma estándar queda ligeramente más ancha.

Bont Zero+ Li2

Con una cubierta aerodinámica única y un dial BOA IP1 ubicado en el centro, el Zero+ es la zapatilla perfecta para los contrarrelojistas que engañan al viento, los triatletas de larga distancia, los corredores y para aquellos que se preocupan por los giros inclinados por entrar en las curvas.



Complementos

Tradición e historia del textil ciclista español a través de la empresa Flower

FLOWER Repasamos la evolución de las marcas más expertas en crear ropa para ciclistas, con sus 40 años llenos de tradición, historia e incluso grandes equipos.

Flower siempre ha estado relacionada con el textil desde 1959. Sin embargo, fue en 1975, estando en una feria en París, cuando surge la idea de fabricar prendas de ciclismo; además de la afición personal, vieron que tanto el proceso de elaboración de esta indumentaria, así como los materiales para su realización eran muy parecidos a los que la empresa ya manejaba y se podían adaptar perfectamente a las necesidades de este tipo de ropa deportiva.

En muy poco tiempo, pasaron de trabajar con géneros como el tricota a producir maillots y culotes con los novedosos tejidos como el elastano, una fibra especial patentada con el nombre de Lycra por una empresa química llamada DuPont.

En aquella época de innovación, también se modernizó la badana, un elemento indispensable con el que no se contaba desde el principio. Con el tiempo, a las medias cortas se le añadió una pieza hecha de piel que protegía esa zona contra posibles heridas. Asimismo, gracias al elastano y el desarrollo de otros tejidos sintéticos (poliéster, nailon, etc.) fue posible sustituir las molestas badanas de cuero por otras más integradas, antibacterianas y realizadas a medida. Se añadió al culote tirantes para una mejor sujeción y mayor comodidad. Hoy existe un surtido inacabable de badanas de todos los grosores, con increíbles prestaciones que hacen del culote una prenda perfectamente adaptada a las necesidades del ciclista y que siguen evolucionando día a día.

El nacimiento del textil ciclista

Las primeras prendas de ciclismo de Flower se realizaron como colecciones, a modo de marca blanca, o fabricaciones estándar para todo el territorio nacional y parte de Europa; pero es en 1979 cuando nace Flower Cycling Wear, como marca de ropa de ciclismo.

Desde entonces, su imagen corporativa también ha ido evolucionando, como una marca viva, adaptándose a los estilos y técnicas que han ido surgiendo.

En un inicio, el nombre fue escogido con una premisa, una palabra que denotara modernidad y por eso se escogió un término inglés. Flower es una marca de generaciones con una mirada un tanto visionaria, que siempre ha contemplado el futuro como una manera de crecer y evolucionar.

Los años ochenta estuvieron marcados por la implicación en varios equipos amateurs y profesionales como el ORBEA-DANENA, el FLOWER-EDDY MERCKX o el FLOWER-SOMEK, ganando reputación y prestigio dentro



del mundo de la ropa ciclista fabricada en España.

En la década de los noventa, el mundo del ciclismo pasó algunos altibajos. Aun así, Flower Cycling Wear se mantuvo constante y consiguió seguir con su estándar de calidad.

Nuevo siglo

La entrada del nuevo siglo supuso la irrupción del proceso digital en la fabricación de prendas ciclistas. La reconversión a este sistema abrió un nuevo mundo de posibilidades dentro de la personalización de ropa ciclista de calidad, siendo siempre su seña de identidad. En su faceta de fabricantes de prendas ciclistas personalizadas hemos innovado, ampliando las opciones deportivas, de modo que también abarcamos triatlón, running, fútbol y, en la actualidad, están desarrollando nuevas líneas de ropa de calle, tanto para deportistas como para ropa corporativa.

Hoy en día, Flower Cycling Wear puede decir con orgullo que es una de las empresas con más antigüedad del panorama nacional. Su compromiso de calidad, innovación y atención al cliente son las premisas fundamentales. Desde 2019, en Flower Cycling Wear han apostado también por el diseño y desarrollo de

colecciones propias. Gracias a la venta online, esto ha supuesto una parte más de su proceso de crecimiento y producción.

Como curiosidad, desde el 2020, con el rediseño de la web, retoman una tradición: la de contar historias sobre el mundo del ciclismo.

Este es un hábito que viene desde los primeros años de vida de Flower como empresa, ya que casi al mismo tiempo, y junto a otros socios interesados en el sector, se creó un periódico semanal, en la zona, que servía como altavoz de las noticias y acontecimientos ciclistas que iban ocurriendo en la época. Aquella aventura periodística siguió durante un tiempo y se ha rescatado a modo de blog. Así nació Cyclist Love para estar al día no solo de sus colecciones y la historia que hay detrás, sino también de datos curiosos, colaboraciones o temas de interés que pueden surgir en este inmenso mundo del ciclismo.

Confiar en Flower Cycling Wear es confiar en una marca 100% nacional, cercana y con la experiencia de más de 40 años de tradición.



MADONE SLR LA BICICLETA DE COMPETICIÓN DEFINITIVA

AVANZA MÁS RÁPIDO.



TREK

Bazar de productos road

Domina la carretera con Vic Sports y esta selección de productos

Corratec CCT Evo Race Disc

Cuadro de carbono ligero, rígido y aerodinámico, máxima transmisión de potencia para subidas exigentes y horquilla de carbono aerodinámica optimizada, esta bicicleta no deja a nadie indiferente. Sus tecnologías y componentes de alto nivel, configuran un modelo competente y de primera línea en el mercado del ciclismo de carretera.

Más información:



Zapatillas Northwave REVOLUTION 3 Gris Oscuro-Dorado

Las zapatillas Northwave Revolution 3 tienen la suela Morph Carbon 12 AAS con inserto íntegramente de carbono en la zona del pedal y un índice de rigidez de 12.0. Fabricada en carbono unidireccional y desarrollado para garantizar que la potencia del ciclista se transfiera a los pedales sin desperdiciar nada de energía. Un modelo pro, exigente y funcional que te acompañará durante muchos kilómetros.

Más información:



Pulidor Split Second Cuadro Carbon con protección UV BIO 250ml

El pulidor de cuadro Split Second es una emulsión de cera para proteger y refinar cuadros y componentes de carbono. Protege el carbón de las influencias nocivas de los rayos UV, que ahora en temporada de verano soy muy agresivos a los materiales y se deben evitar con productos. La fórmula es natural a base de plantas deja una capa de cera que repele el agua y la suciedad. La composición única es segura de usar y no tiene etiquetas de peligro, es completamente biodegradable y la botella está hecha de plástico 100% reciclado.

Más información:



Powerbar PowerGel Hydro Cafeína

El pulidor de cuadro Split Second es una emulsión de cera para proteger y refinar cuadros y componentes de carbono. Protege el carbón de las influencias nocivas de los rayos UV, que ahora en temporada de verano soy muy agresivos a los materiales y se deben evitar con productos. La fórmula es natural a base de plantas deja una capa de cera que repele el agua y la suciedad. La composición única es segura de usar y no tiene etiquetas de peligro, es completamente biodegradable y la botella está hecha de plástico 100% reciclado.

Más información:



Pastillas Jagwire Shimano Saint Orgánicas

Diseñadas para aportar potencia de frenado y modulación duraderas en una variedad de condiciones, Jagwire ofrece cinco opciones de pastillas diferentes que brindan a los ciclistas la mejor combinación de materiales y compuestos para sus salidas en bicicleta. Las pastillas están disponibles para una amplia variedad de los sistemas de frenos de disco más populares de SRAM, Avid, Shimano, Formula, Hope, Hayes, Magura, Promax, RST, Tektro y RIDEREVER.



Más información:

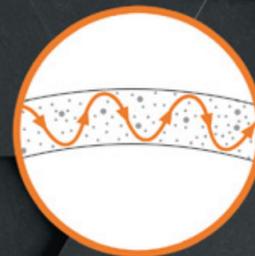


ECLIPSE

Ultralight TPU Inner Tubes



Ultraligera



Excelente Retención de Aire



Pequeña y Compacta

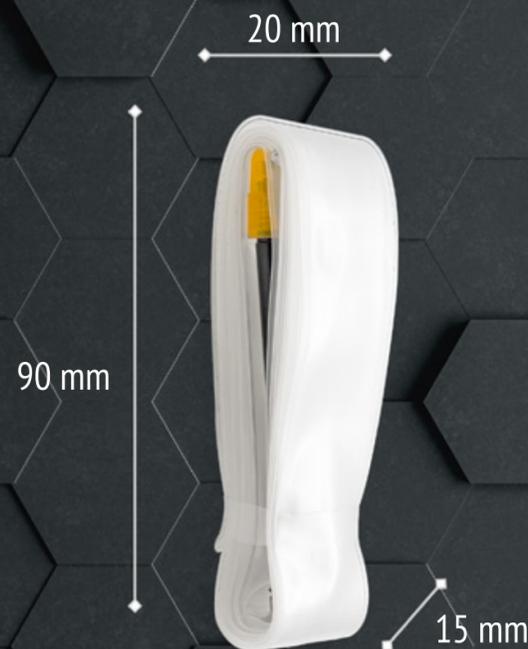


Más Rápida



Resistente y Duradera

NUEVA GAMA ULTRA ⚡



RACE ULTRA

700 (20-25)

21 gr

RVC 70 mm



ENDURANCE ULTRA

700 (25-35)

29 gr

RVC 70 mm

Complementos

Cinelli celebra su 75 aniversario con acero del bueno: la lujosa XCR75

Una bicicleta de altas prestaciones de la que Cinelli tan solo ha fabricado 20 unidades. El lujo y la nostalgia se unen en una bici.



La Cinelli XCR75 es la bicicleta de altas prestaciones más lujosa del mundo. Fabricada en una edición mundial limitada de sólo 20 unidades, combina el juego de tubos de acero más ligero del mundo, el acero inoxidable XCr de Columbus.

La bicicleta tiene una geometría "todoterreno" que combina los diseños Supercorsa de los años 50 de Cino Cinelli con los avances contemporáneos en posiciones de conducción de resistencia, y viene con una elegante bolsa de manillar en edición personalizada de la legendaria Ron's Bikes Fabs Abs. El sillín Brooks C-13 nunca antes había existido y se fabricó exclusivamente según las especificaciones de

Cinelli. Con un cambio de buje interno de 2 velocidades Classified wireless (con un exclusivo acabado de anodizado splash desarrollado específicamente para Cinelli), ofrece la gama de marchas y los pequeños pasos entre cada marcha de una transmisión 2x tradicional, con todas las ventajas de eficiencia añadidas de un sistema 1x.

El exclusivo diseño gráfico de la bicicleta hace referencia a los 75 años de la empresa. Se ha aplicado a los tubos de acero inoxidable pulido a mano de la Columbus XCr, mezclando logotipos icónicos que forman parte indeleble de la leyenda del ciclismo italiano junto con pruebas gráficas desconocidas del archivo con letras de la era Cinelli, aplicadas en un estilo que recuerda a las placas de recuerdo de los bastones de senderismo de mediados de siglo.

Para celebrar su 75 aniversario, Cinelli aprovechó la oportunidad que ofrecía esta ocasión para sumergirse en su archivo y, en particular, en la historia de su fundador, Cino Cinelli.

El equipo Cinelli se preguntó: ¿qué bicicleta diseñaría Cino Cinelli para correr el Giro de Italia de 1941 si

estuviera aquí hoy, con acceso a las innovaciones y materiales más vanguardistas de la fabricación contemporánea de bicicletas? La respuesta fue la XCR75, la bicicleta de altas prestaciones más lujosa del mundo.

Conducir una XCR75 es la experiencia más lujosa posible en el mundo del ciclismo de alto rendimiento. Las reacciones inmediatas de los ciclistas experimentados se centrarán en la sensación de rendimiento de la bicicleta -rigidez y capacidad de respuesta comparables a las de la fibra de carbono.



El Movistar Team compitió en el Tour con la equipación Iceberg de Gobik

Una equipación con predominancia de color blanco y azul es la que Gobik ha diseñado para que el equipo compita al más alto nivel.

Tanto el equipo masculino como el femenino del Movistar Team participaron en el Tour de Francia con una nueva equipación creada por Gobik. Se trata de la "Iceberg".

El Tour de Francia (1-23 julio) y el Tour de France Femmes avec Zwift (23-30 julio) tuvieron al equipo luciendo esta equipación sostenible, innovadora y de la más alta tecnología. El kit 'Iceberg' persigue cuatro objetivos: la mejora del rendimiento técnico de las prendas; la sostenibilidad de los tejidos empleados para su confección; la presentación de Movistar Team con un diseño innovador y diferenciador en el gran 'escaparate' de la temporada 2023; y la concienciación social para la protección de mares y océanos.

Incorporando a su maillot una tonalidad predominantemente blanca, engarzada con la trama azul que domina el diseño principal del equipo, "Iceberg" forma parte del proyecto "Ride to Cut" impulsado por Gobik.



NUEVO

VENTO MIPS

AERO COMP ROAD HELMET

VENTO

Mips



DISEÑO AERODINÁMICO AVANZADA VENTILACIÓN

MIPS® EVOLVE

El casco Vento incorpora una malla interna de aramida, que proporciona una mayor absorción de la energía del impacto. Además, la capa MIPS® Evolve de baja fricción redirige la energía rotacional en caso de impacto. Las 11 entradas y 8 salidas de aire garantizan un buen rendimiento de la ventilación, sin comprometer la aerodinámica.

Ahora la ventilación, el rendimiento y la seguridad tienen un nuevo significado.

Complementos

Variedad y calidad para un rendimiento óptimo con las zapatillas de Spiuk

Una selección de cuatro modelos distintos de zapatillas de una de las marcas más potentes del mercado en cuanto a complementos deportivos.

PROFIT DUAL

La nueva Profit Dual encarna lo mejor del calzado Spiuk, comodidad y tecnología, añadiéndole un extra de precisión: un segundo Boa® Fit System para conseguir un ajuste perfecto. Tan adaptada a ti que ni notarás que las llevas puestas. La ligereza de su suela de carbono y su precisión te ayudarán a afrontar las jornadas más exigentes y conseguir marcar la diferencia.



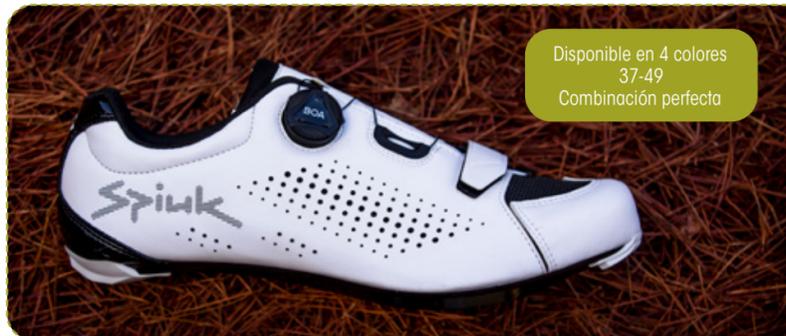
Disponible en dos colores
Tallas 38-47
Ajuste profesional

ALDAMA CARBON

Difícilmente volverás a cruzarte con un modelo que combina con tanto éxito rendimiento, confort y diseño. Su suela de fibra de Carbono te hará disfrutar de cada vatio que generes. Subiendo, rodando o exprimiendo una bajada. Ajusta su ruleta Boa® fit system y volarás a nuevos desafíos. Imparables. Con esa energía renovada que te da sentirte confortable. La zapatilla Aldama Carbono es ciclismo en su forma más pura.



Disponible en 4 colores
38-47
Diseño a la altura



Disponible en 4 colores
37-49
Combinación perfecta

CARAY

Las Caray son la prueba de tu evolución ajuste y estabilidad combinando lo mejor de dos mundos: El ajuste preciso de un BOA combinado con la versatilidad infalible del clásico velcro. Las zapatillas Caray demuestran que las altas prestaciones no siempre tienen un precio muy alto. Ajuste profesional y una suela de fibra de vidrio que hacen crecer tu nivel.

SPRAY

Las zapatillas Spray hacen suyo el lema "menos es más". Sus tres bandas de Velcro se adaptan a todo tipo de empeines. Sin mecanismos ni complicaciones. Ajustálas a demanda y serán todo lo cómodas que exiges. Un modelo firme pero muy ventilado gracias a las múltiples perforaciones en su cubierta: a esta técnica la llamamos Drilling Shell System y te permitirá rodar con total comodidad durante más tiempo.

Disponible en 5 colores
Tallas 37-49
Versatilidad accesible



SUSCRÍBETE A tradebike



Estudios de mercado



Noticias de última hora



Newsletter semanal



Complementos

Las S-Phyre RC903 de Shimano salen al mercado en una versión plateada

Shimano acaba de sacar una nueva versión de estas zapatillas para road, que llegan en color plateado y manteniendo su diseño atemporal.



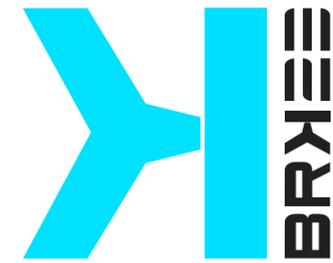
Nueva edición para unas zapatillas de carretera de Shimano que ya son una referencia. Las lleva el corredor del Team Alpecin-Deceuninck's Jasper Philipsen en el Baloise Belgium Tour, o el actual Campeón del Mundo de Gravel, Gianni Vermeersch (Team Alpecin-Deceuninck). Estamos hablando de la versión plateada de las Shimano S-PHYRE RC903. La multinacional japonesa acaba de anunciar una nueva edición, con un diseño atemporal en plata metalizada y negro combina a la perfección con tu ropa de ciclismo S-PHYRE favorita, a la vez que ofrece

un ajuste y unas características de nivel profesional. Con las nuevas RC903S Silver puedes estar seguro de contar con el mismo rendimiento de primera línea y la misma tecnología avanzada que las RC903, pero con un diseño brillante y elegante que llamará la atención a todos los compañeros de ruta.

El color actualizado de las zapatillas RC903S también incluye un juego de diales metálicos BOA® Li2 de perfil bajo. Este sistema de doble dial ofrece un aspecto de primera calidad con su ajuste de precisión y microajustes rápidos.

Ajuste de ingeniería

La nueva RC903 S mantiene el mismo talón reforzado e integrado, la horma única de Shimano con tecnología Dynalast, que ayuda a que el pie esté completamente asentado en la base de la zapatilla, con diferentes tipos de formas y de tamaños. El resultado es una mayor seguridad contra torceduras, más comodidad, estabilidad y ajuste para que tu pie no pierda la posición adecuada, incluso durante los esfuerzos más duros y las pedaladas más exigentes.



COLECCIÓN
PRIMAVERA 2023

Creado para recortar distancias: nuevo manillar Cockpit Roval Rapide

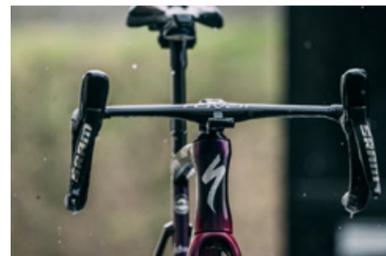
Specialized acaba de presentar este manillar de Roval que ya están utilizando grandes profesionales del ciclismo de carretera.



Tal y como su nombre indica, el Cockpit Rapide te ayudará a llegar a la meta. Es el manillar más rápido que Specialized haya hecho jamás, poniendo las ganancias aerodinámicas en los componentes que se enfrentan al aire limpio, donde más importan, y reduciendo cuatro vatios a la ya ultrarrápida combinación de manillar Rapide y potencia Tarmac SL7.

Pero para ofrecer una mejora que proporcione una ventaja ganadora se necesita más que pura aerodinámica. El objetivo para el equipo de ingeniería de Roval era simple: el Cockpit Rapide tenía que ser el manillar más rápido, sin compromisos. Es aerodinámico, ligero, rígido y ha sido diseñado mano a mano con los mejores ciclistas del mundo y los expertos Retül Fit para que puedas conseguir la victoria.

La eliminación de la tornillería y la tapa que conecta potencia y manillar ha mejorado uno de los perfiles más importantes de la bicicleta y se puede diseñar como un sólo perfil aerodinámico. Specialized ha optimizado este perfil aerodinámico para proporcionar la máxima ventaja en aire limpio a velocidades que van desde largas escapadas en solitario hasta los sprints a toda velocidad del World Tour. Aunque una mejora de cuatro vatios puede parecer pequeña, suma 32 cm* de ventaja en un sprint final de 250 metros. Cuando las carreras se ganan por el lanzamiento de la bicicleta sobre la línea de meta, esta es una diferencia ganadora. Al eliminar la tapa de la potencia y los tornillos, el Cockpit Rapide es 50 gramos más ligero (en medida 100mm x 420mm) que una combinación de manillar y potencia Rapide de dos piezas. Fabricado con fibra de carbono premium de alto módulo, que proporciona una rigidez ideal para los velocistas más voluminosos y rápidos del World Tour, el Cockpit Rapide tiene la mayor relación rigidez-peso que cualquier sistema de manillar y potencia en dos piezas fabricada hasta ahora por la marca.



CUSTOM DESIGN

#WhyNotDifferent

www.brk23.com

COLECCIÓN COMPLETA



Complementos y componentes

Complementa y mejora tu bici road con esta selección de productos Zéfal

Esta es nuestra selección para road de entre los muchos productos que ofrece la marca francesa.

Z adventure F2

Esta bolsa de manillar impermeable (IPX4), con su diseño sencillo y elegante, encontrará rápidamente su lugar en cualquier tipo de manillar, gracias a su sistema de fijación de doble correa.

La apertura de la cremallera frontal permite un fácil acceso a tu equipo.

REF : 7089

PVP : 39,95 €



Características:

- Material: Polyester TPU 600 D
- Dimensiones: 250 mm x 120 mm x 120 mm
- Peso: 135 g
- Fijación: Universal con correa auto agarre
- Capacidad: 2.5 L
- Cierre estanco.

Bolsa de manillar compacta e impermeable

Arctica Pro 75

El bidón isotérmico Arctica Pro mantiene la temperatura de sus bebidas hasta 02h30. Su tapón sobremoldeado ofrece un mejor agarre del bidón, y su sistema Lock-Cap a cierre doble lo hace el 100 % estanco para facilitar el transporte. La boquilla en silicona aporta una sensación agradable en la boca, y la válvula de apertura rápida permite controlar el líquido consumido de modo regular y sin desbordarse.

REF : 1677 / 1678 / 1679

PVP : 14,95 €



Características:

- Peso: 120 g
 - Material: Polipropileno
 - Altura: 270 mm
 - Volumen: 975 ml
 - Apertura: Pro-Cap
 - Sin BPA u otras toxinas: Sí
 - Cap material: Polipropileno.
- Válvula y tefina en silicona alimentaria.

Bidón isotérmico

Zéfal Road Mini & micro

Basándose en sus 100 años de experiencia, han desarrollado estas minibombas para neumáticos de bicicleta de carretera y de triatlón con una anchura de 23 a 32 mm. Las discretas Zéfal Road Mini and Micro pueden montarse en el cuadro mediante el clip suministrado o llevarse en el bolsillo.

Ref: 8490 / 8480

PVP : 26,95 € / 29,95 €



Mini bombas de carretera

Características:

- Racor: Reversible Presta / Schrader
- Peso: Micro : 95g / Mini : 117g
- Fijación: Clip (1110B)
- Longitud: Micro : 165 mm / Mini : 230 mm
- Puño y tubo: Aluminio
- Inflado máximo: Micro : 7 bar / 100 psi - Mini : 8 Bar / 116 psi
- Ancho de neumático recomendado: 23 - 32 mm

Extra Dry Wax

Lubricante compuesto por una formulación específica de cera y agua, mantiene su transmisión limpia y silenciosa al repeler eficazmente la suciedad y el polvo. La película de cera proporciona una excelente protección contra la corrosión y una lubricación con una durabilidad excepcional en condiciones secas. Una aplicación puede durar hasta 500 km en carretera y 200 km en bicicleta de montaña. Si se utiliza en condiciones de humedad, se recomienda volver a aplicar el lubricante después de cada salida.

REF : 9612

PVP : 9,95 €



Lubricante premium a base de cera

Características:

- Volumen: 120 ml / 10 ml
- Capacidad: Bureta compresible con tapa de seguridad
- Condiciones climáticas: Ideal por clima seco

CUSTOMIZE YOUR PASSION



FASTER

www.fasterwear.com

Prepara tus salidas Road con la nutrición deportiva de Crown Sport Nutrition

Aquí te presentamos varios productos de nutrición de la marca, seleccionados expresamente para este especial de ciclismo de carretera.

LÍNEA PARA ALTOS CONSUMOS DE CARBOHIDRATOS

La línea Hyper (1:08) consta de productos con altas cantidades de carbohidratos para cubrir todas las necesidades de Energía durante la práctica deportiva del más alto nivel, para todos aquellos atletas que necesiten consumir más de 60 g de carbohidratos a la hora en esfuerzos de larga duración (> 2,5 horas). Todos los productos tienen un plus de Sodio y, tanto los geles como las barritas, tienen la versión CON Cafeína (80 mg/ud). Con la mejor combinación de carbohidratos según la ciencia, Glu/Fru ratio 1:0,8; mayor oxidación de CHO exógenos, mejor digestibilidad y menores problemas intestinales.

La línea Hyper (1:08) consta de los siguientes productos:

- Bebidas altas en carbohidratos: HyperDrink 90 (hipertónica con antidoping por Informed-Sport) e HyperDrink 45 (isotónica).
- Geles: HyperGel 30 Hydro (textura muy líquida) e HyperGel 45 (con antidoping por Informed-Sport).
- Barritas de gominola: HyperBar 45 que es la versión sólida del HyperGel 45.



3:1 RECOVERY+

Recuperador Premium con un plus de nutrientes. Ratio 3/1 entre Carbohidratos (2 fuentes) y Proteínas (Whey). Con un plus de Leucina, Glutamina (Kyowa®), vitaminas y minerales. Aporta todos los nutrientes necesarios para optimizar la recuperación en deportes de resistencia. Su composición está balanceada de tal forma para que aporta un ratio 3/1 entre carbohidratos (alto índice glucémico) y proteínas (rápida asimilación) que según los estudios científicos es la proporción ideal para potenciar los procesos de recuperación tanto energética como muscular, además de promover un perfil hormonal adecuado para optimizar estos procesos después del entrenamiento o competición. Con un plus de Leucina (para activar la síntesis proteica vía mTOR) y Glutamina (mejora la recuperación y el funcionamiento del sistema inmunológico) y un extra de vitaminas y minerales (para facilitar todos los procesos de recuperación y favorecer la rehidratación después del entrenamiento).

- Sabores disponibles: Chocolate, Frutos rojos.
- Formatos disponibles: botes de 750 g y sobres monodosis.
- Precio PVP recomendado: 29,95€ y 2,50€



PRO SALT CAPS

Cápsulas a base de sales minerales altamente biodisponibles con certificado Anti-Doping por Informed-Sport. Alta cantidad de Sodio por cápsula: 310 mg. Aporte extra de Potasio, Calcio, Magnesio y Cloro. Optimiza la hidratación durante la práctica deportiva. Apto para Veganos y libre de Alérgenos.

PRO Salt Caps son cápsulas a base de sales minerales altamente biodisponibles. Aporta todos los electrolitos presentes en el sudor (Sodio, Potasio, Cloro, Calcio y Magnesio) por lo que su ingesta favorece la reposición de éstos, minimizando así la deshidratación durante el ejercicio.

El Sodio es el mineral más importante durante la práctica deportiva debido a que es el que perdemos en mayor cantidad con el sudor. Por esto, para entrenamientos exigentes y duraderos, no es suficiente sólo con la ingesta de una bebida deportiva (IsoDrink & Energy) y debemos introducir un extra.

- Formato disponible: botes de 60 cápsulas.
- Precio PVP recomendado: 22,40€



Cobalai Bikes nos cuenta por qué incorporó la marca de transmisiones L-Two

La distribuidora ha incorporado esta marca china de ciclismo que tiene como sello la innovación y la garantía. Aquí nos cuentan en primera persona como fue su "fichaje".



Por Albert Coronado, CEO de Cobalai Bikes

"En Cobalai Bikes, nuestra filosofía es trazar nuevos senderos en la industria del ciclismo y perseguir siempre la excelencia en cada paso que damos. Por ello, cuando nos encontramos con la escasez de suministros en el mercado, tomamos una audaz decisión y apostamos por L-TWO, una marca que ha demostrado ser una verdadera revolución en transmisiones de ciclismo, un segmento que durante mucho tiempo ha estado cautivo de unas pocas empresas. Con su llegada, L-TWO se ha convertido en una poderosa fuerza disruptiva, desafiando las convenciones y ofreciendo una alternativa extraordinaria.

Inicialmente, esperábamos encontrar con otro fabricante asiático más de recambios compatibles, pero para nuestra sorpresa nos topamos con una empresa joven y dinámica que empezó en 2016, con una visión clara y un enfoque innovador. L-TWO no solo se contenta con fabricar recambios; al contrario, se ha propuesto liderar la vanguardia con sus propios productos de alta gama, reconocidos por su innovación, calidad y tecnología.

En nuestro encuentro (Eurobike 2022), nos presentaron prototipos de sus productos y quedamos impresionados al ver que iban más allá de ser simples recambios. L-TWO estaba inmerso en proyectos futuristas, gracias a su avanzado equipo de I+D, que

ya había acumulado más de 100 patentes mundiales gracias a su departamento de ingeniería. Era evidente que estaban decididos a irrumpir en el mercado para estar en primera línea con nombre propio gracias a sus productos únicos y diferenciadores. Es tan obvio el razonamiento que nos hizo Mr. Liu Chunsheng (CEO de L-TWO) en su visita a Cobalai el pasado junio que incluso sorprende que no apareciera antes esta iniciativa empresarial: China fabrica el 70% de bicicletas del mundo, sin embargo no contaba con un fabricante nacional para un componente tan esencial como es la transmisión, así que su misión es bastante clara, y su apuesta de crecimiento avanza a pasos agigantados, antes de final de año se mudan a una nueva sede de 30.000 m2 de los que 1.000 m2 se destinan al área de R&D.

La calidad y el tacto de estos componentes nos impresionaron, y al profundizar en su catálogo, nos dimos cuenta de la amplia gama de opciones que ofrecen. Desde distintas series de mandos, cambios y desviadores para Mountain Bike, Gravel y carretera, hasta opciones en aluminio, acero y carbono en su tope de gama, L-TWO ha dejado claro que se toma en serio la innovación y la diversidad.

Nuestra decisión de incluir la gama de transmisiones de L-TWO en nuestro catálogo no fue tomada a la ligera. Quisimos asegurarnos de ofrecer a nuestros clientes productos de la más alta calidad y rendimiento, por lo que decidimos poner a prueba sus componentes montando una gravel equipada con manetas, cambio, cadena, cassette y otros elementos L-TWO. Después de recorrer más de 1.000 kilómetros en diversos terrenos y condiciones, podemos afirmar con total

rotundidad que los componentes L-TWO funcionan a la perfección y con total garantía, ya que los hemos probado personalmente.

L-TWO no solo ofrece productos de alta calidad, sino que también satisface las necesidades específicas de los ciclistas, con grupos específicos para Gravel y compatibilidad con SRAM y Shimano. Además, su cambio completo de 13 velocidades para MTB y su desarrollo en cambio electrónico demuestran su enfoque innovador y ambicioso.

Los grupos de frenos hidráulicos para gravel y carretera ya se han presentado y se están comercializando con total normalidad y estamos esperando la pre-serie del cambio electrónico de carretera y gravel (que ya hemos probado y funciona como se puede esperar que funcione: perfecto) y en pocos meses aparecerá el cambio electrónico de MTB.

En Cobalai Bikes, estamos entusiasmados por esta asociación dialogando directamente con el fabricante, y confiamos en que la gama de más de 100 referencias de L-TWO que ya hemos incorporado complementará perfectamente nuestro catálogo, brindando a nuestros clientes una opción más amplia y diversa para sus necesidades de ciclismo. Nuestro compromiso es seguir llevando productos de calidad, innovación y rendimiento a nuestros clientes, y L-TWO es una pieza esencial de este compromiso.



En resumen, L-TWO es mucho más que un fabricante de recambios compatibles; es una marca innovadora con un futuro prometedor, y estamos orgullosos de ser parte de esta revolución en el mundo del ciclismo." ¡Únete a la revolución con Cobalai Bikes y L-TWO y experimenta la excelencia en cada pedaleo!



Blub: Innovación y rendimiento en el corazón del Movistar Team

Blub nos cuenta su experiencia como patrocinador del equipo Movistar, y de su aportación como marca especializada en productos de lubricación y mantenimiento de bicicletas.

En el mundo del ciclismo de élite, la preparación meticulosa y el uso de productos de alta calidad son fundamentales para lograr el máximo rendimiento. En este sentido, Blub, una reconocida marca de lubricantes, tuvo el privilegio de participar en el stage de preparación para el Tour de France, que se está disputando este mismo mes, del Movistar Team en Andorra, a finales de mayo. Durante esta experiencia única, Blub colaboró estrechamente con el equipo y sus destacados atletas, aportando su "expertise" en el desarrollo de productos para la alta competición y estrechando lazos comerciales. Desarrollo: La presencia de Blub en el stage de preparación del Movistar Team fue posible gracias a la colaboración del entrenador personal especializado en atletas de alta competición, Fernando L. de Sagredo. Con su ayuda, Blub pudo llevar a cabo una serie de actividades en beneficio del equipo y la marca, como una salida informal para testear productos y entrevistas con contenidos técnicos que harán la boca agua a los espectadores.

En primer lugar, se llevó a cabo una emocionante sesión de pruebas de la gama de lubricantes de Blub, de la mano de Fernando L. de Sagredo y con los destacados corredores del Movistar Team; Gorka Izaguirre y Jorge Arcas. Estas pruebas permitieron evaluar el rendimiento de los productos en condiciones reales de competición y obtener valiosos comentarios de los ciclistas profesionales y del entrenador F. L. de Sagredo. La colaboración con atletas de alto nivel es fundamental para que Blub pueda continuar mejorando y desarrollando productos que cumplan con las exigentes demandas del ciclismo de competición.



Además de las pruebas, se organizó una sesión de fotos donde los corredores del Movistar Team posaron junto a los productos de Blub. Esta colaboración no solo permitió mostrar la estrecha relación entre el equipo y la marca, sino que también resaltó la importancia de utilizar productos de calidad para alcanzar el máximo rendimiento. Durante el stage, Blub también estableció y fortaleció sinergias comerciales con el Movistar Team. La marca reconoce el valor de asociarse con equipos de ciclismo de élite, ya que esto contribuye a la visibilidad de sus productos y refuerza su compromiso con la excelencia y la innovación en el deporte. Como punto culminante de esta experiencia, Blub tuvo el honor de entrevistar a Aritz Berruezo, uno de los principales mecánicos del Movistar Team, con el cual lleva colaborando alrededor de una década. En esta entrevista, Berruezo compartió detalles sobre la relación del equipo con los productos de Blub, destacando el excelente "feeling" que tienen con la marca. Además, reveló cuáles son sus productos favoritos de la amplia gama de Blub, lo que brinda a los lectores y a los espectadores una visión única de la confianza que el equipo deposita en los productos de la marca.

La presencia de Blub en el stage de preparación del Movistar Team en Andorra fue un hito significativo para la marca. Esta colaboración permitió a Blub demostrar su compromiso con la innovación, el rendimiento y la excelencia en el ciclismo de competición. La oportunidad de trabajar estrechamente con atletas de alto nivel y personal técnico destacado ha proporcionado a Blub una valiosa retroalimentación y una mayor visibilidad en el mundo del ciclismo profesional.

La asociación de Blub con el Movistar Team no solo ha fortalecido su posición en el mercado, sino que también ha reforzado su compromiso de ofrecer soluciones de lubricación de calidad superior para atletas de alta competición.



NUEVO P ZERO™ RACE TLR

100% HECHO EN ITALIA 24% MÁS RÁPIDO

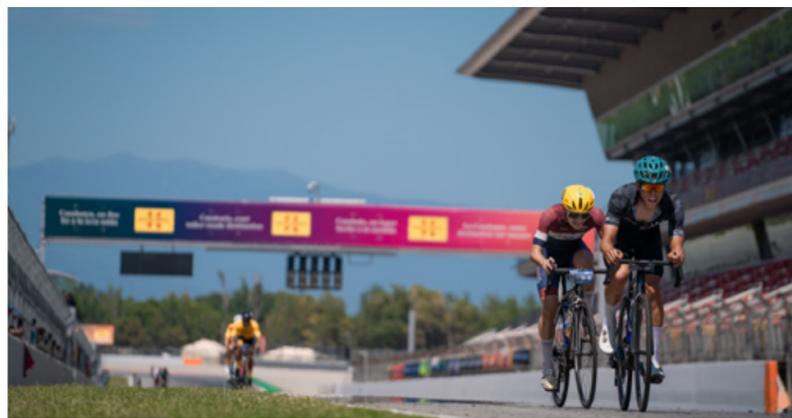


Os presentamos el nuevo P ZERO Race TLR. El neumático tubeless más rápido de la gama de carretera. Nueva tecnología SPEEDCORE. Hace que el neumático sea un 24% más rápido que la versión anterior y reduce el riesgo de pinchazos.

Producido en la renovada fábrica de Milán - Bollate (Italia)

El Circuit de Catalunya acogió más de 600 ciclistas la Mussara 24h

La Mussara 24h volvió en su cuarta edición con un número récord de participantes. Hubo un total de 80 mujeres. El equipo ganador acabó realizando más de 940 kilómetros.



Sin haber estado nunca allí, es probable que muchos conozcan de memoria cada curva del Circuit de Barcelona-Catalunya (Montmeló). Un total de 4.657 metros de recorrido que suelen recorrer vehículos a motor, pero por un fin de semana fue durante 24 horas una fiesta del ciclismo.

Los casi 650 participantes que tomaron la salida de la carrera suponen un récord de dorsales en la historia de la prueba. La participación ha contado con un total de 80 mujeres dentro de equipos mixtos o en alguno de los seis conjuntos con solo mujeres entre sus dorsales.

La Mussara 24H celebró el 8 y 9 de julio su cuarta edición y con récord de participación. Esta marcha cicloturística es un desafío contra el crono, un test de resistencia y una oportunidad única de rodar en un circuito espectacular.



Divididos en equipos de 2, 4, 6 u 8 corredores, unos 150 conjuntos diferentes han esprintado para subirse a sus bicicletas. El pistoletazo de salida se dio a las 10 de la mañana del sábado. Un sprint simbólico, pues a todos ellos les esperaban por delante 12 o 24 horas de esfuerzo. En ese tiempo, los equipos tienen que esforzarse por hacer el mayor número de vueltas al circuito posible. El objetivo era mejorar las cifras deportivas que se lograron en la edición de 2022.

Estrategias variadas

Para mejorar estas cifras, los equipos se organizan como ellos prefieran. Solo un ciclista por equipo podrá rodar en cada momento. El resto esperará en boxes a que llegue su turno de salir y descansará para el desafío que tiene por delante.

La marca de nutrición deportiva Etixx fue la encargada de proveer a los participantes con productos de recuperación y bebidas isotónicas en el box de organización. Todo ello para poder dar el 100% durante las horas que dura este desafío de ultraresistencia.



Por lo demás, fueron los propios equipos los que decidieron cómo vestir su centro de operaciones. Boxes llenos de comida, bebida, lugares donde descansar, música... pero, sobre todo, diversión, emoción y ese amor por la bicicleta que caracteriza al pelotón de cualquier prueba Mussara.

Los ganadores fueron ENUFRI-CCPARDINYES en la modalidad de 12 horas y AMANDARRI TRIATLOI TALDEA en la modalidad de 24 horas, que realizó 202 vueltas al circuito, lo que equivale a más de 940 kilómetros.



OVERALL	Rank	Time
	91	54 3:41.54
	92	439 3:41.63
	93	53 3:41.89
	94	627 3:41.98
	95	205 3:42.18
	96	610 3:42.42
	97	56 3:42.61
	98	212 3:42.78
	99	608 3:42.98
	100	413 3:43.13

CDC Sport presentó lo nuevo de Castelli y Alpinestars ante más de 50 clientes

Puntos de venta, embajadores y colaboradores de la distribuidora acudieron a Girona para conocer lo más nuevo de ambas marcas.

CDC Sport presentó recientemente las colecciones primavera/verano 2024 de sus marcas de textil, Alpinestars Cycling y Castelli en un evento en Girona al que asistieron medio centenar de clientes profesionales de otros tantos puntos de venta de toda la Península Ibérica.

Según la propia CDC Sport, el objetivo de una actividad de estas características "es aportar una experiencia 360° para nuestros clientes. No sólo se trata de un encuentro profesional; el reto es conjugar trabajo y ocio para que la integración entre las marcas representadas y los puntos de venta sea orgánica, fructífera y duradera".

Tanto Alpinestars Cycling como Castelli dieron a conocer las líneas maestras del que será su catálogo a público final para la próxima temporada primavera/verano. Además, se organizaron actividades temáticas en bicicletas de enduro y carretera, adaptadas a la idiosincrasia de cada una de las marcas. Los puntos de venta que lo desearon también pudieron conocer parte de los productos más destacados del resto de marcas que distribuye CDC Sport en nuestro territorio.

Además de los clientes profesionales, se dieron cita embajadores y colaboradores de Alpinestars Cycling como Bernat Guardia o Adrián Cuéllar, así como parte de los integrantes de BUFF® Megamo o Marcel Zamora, embajadores de Castelli.

Girona, que se ha posicionado como uno de los territorios ciclistas más icónicos de nuestro país, fue el lugar elegido para el evento.





Crónica de la Transpyr 2023

Por Toni Amat

Volvemos a la Transpyr

Un año más participamos en la Transpyr, y es la 5ª vez que la disputamos. La primera fue en MTB y el resto en bici de carretera, a cada cual más dura.

La prueba

Durante una semana intensa, los participantes recorrieron el impresionante paisaje que separa los dos mares, desde los Pirineos Atlánticos. Arrancando en Saint Jean de Luz, pasando por Haut Béarn, Bigorre y el Pirineo de Girona hasta llegar a la idílica localidad de Roses.

En su 13ª edición, La Transpyr se consolidaba como una de las pruebas de ciclismo pioneras y de las pocas aventuras por etapas lineal en Europa, y una de las más reconocidas a nivel internacional.

Este año, la prueba contaba con tres categorías, MTB, ROAD y E-MTB. Cada una de ellas con su recorrido específico, distancias y desniveles, pero con varios factores comunes, el primero la belleza de todos los recorridos, el segundo su dureza y el tercero la autenticidad, caminos, senderos y carreteras inhóspitas y muy poco transitadas. Su belleza es espectacular, pasando de los puertos y montañas más bellas a pueblos costeros increíbles. Estos tres factores hacen de la Transpyr Cost to Cost una prueba única, y todo ello muy cerca de casa.

El diseño del recorrido y el ambiente cordial que se respiraba entre una comunidad ciclista unida para disfrutar de una experiencia única y de una dureza desafiante.

La participación fue de cerca de 300 participantes con una alta participación internacional de más de 17 nacionalidades distintas: desde EEUU, a varios países de Sud-América y de toda Europa, que representaron un 40% del total de los participantes. En esta edición, también hay que destacar el aumento de la participación femenina y por ser la que ha registrado el mayor porcentaje de finishers en la historia del evento a pesar de las condiciones meteorológicas extremas de un par de días.

La participación de Challenge OCTAVE en las cuatro primeras etapas permitió hacer tramos cronometrados, todos ellos en el ascenso de algún mítico Puerto, para incentivar a los más competitivos. Y todo ello organizado y mimado por un equipo 93 personas implicadas, entre staff y servicio externos, médicos y ambulancias que, como cada año, han logrado crear un auténtico clima familiar.

También, destacar el buen sabor de boca que ha dejado el evento en los municipios y las regiones que se atraviesan durante la semana. Destacando la importancia de acoger

competiciones de esta envergadura, que promueven el turismo deportivo y posicionan el entorno entre la comunidad ciclista mientras ponen en valor el paisaje y los recursos culturales.

La Backroads etapa por etapa

Participamos en la Backroad, que es la versión en bicicleta de carretera, a través los Pirineos de Punta a Punta, del Mar Cantábrico al Mediterránea en 7 etapas, 1000km y +20.000m de desnivel positivo, disfrutando de carreteras pequeñas y solitarias, y además coronando de algunos de los puertos más míticos del Tour de Francia o de La Volta. Concretamente este año, por problemas de agenda disputamos la modalidad Deporvillage Transpyr Backroads West. Arrancando en Sant Juan de Luz hasta Viella, en total 540km y +13.295m de desnivel positivo.

La 1ª etapa arrancamos del bonito pueblo costero de Saint Jean de Luz con un día cubierto y una buena temperatura, ideal para pedalear. Realizar unos primeros 100km un auténtico rompe-piernas, un sin parar de sube y bajas que iban acumulando desnivel (+2000m) y fatigando las piernas. Hasta llegar al Col d'Arnostéguy un precioso puerto verde, muy verde y un duro, muy duro, de unos 12km y +1000 metros y un

9% de media, con unos repechos durísimos de hasta un 20%. Una vez arriba unos prados brutales llenos de cabras y después un descenso muy exigente de 25km hasta llegar a Saint Pie de Port. En total de 145 kms y +2995m de desnivel positivo, con dos avituallamientos y 7.30h de darle a los pedales. Una buena arrancada.

Al llegar la que sería la rutina habitual de cada día, un recovery, estirar, llevar la bici al repaso mecánico, reservar hora para el masaje y comer para reponer fuerza. Masaje, cena y a descansar. Mañana más.

La 2ª etapa nos llevaría hasta Oleron Sainte Marie. Arrancamos y a los 10km ya un primer puerto de 10km y +1000 pasando por el preciso Irati Cize, hasta llegar al Col de Bagargi con unos 18km y +600m un descenso de 40km con algún repecho hasta empezar el Col du Soudet de unos 20km y +1200m una vez más, duro, muy duro y también con rampas con unos desniveles brutales y sostenidos, con muy pocos descansos. Por suerte el día también se comportó, medio nublado y buena temperatura. En total 120km y +3200m con dos avituallamientos y casi 8h de darle a las piernas. Pero la recompensa valía la pena, dormí en una preciosa casa en medio del pueblo.

La 3ª etapa nos llevaría a Bagnères de Bigorre. La etapa arrancaba con un día también nublado y 55k de sube y bajas rompe-piernas hasta empezar el puerto de Col des Spandelles de unos 12km y +900m pero más tranquilo que los de los días anteriores. Después un descenso de 15km y una aproximación de unos 25km hasta el mítico puerto del Col du Tourmalet, un puerto que me encanta y donde siempre encuentro las buenas sensaciones, arranque solo como siempre en este puerto me gusta saborearlo una precisa subida de aprox. 22km y +1500m. poco a poco fui cogiendo ritmo, pero a los 8km de coronar empezó a diluviar, algo de piedra, viento y la llegada a la cima con niebla. Fue llegar, unos cuantos vasos de caldo caliente bajo la solitaria carpa, manta térmica bajo el chubasquero, Buff, gorra y pitando hacia abajo. Un descenso de



20km muy empinados y lloviendo a mares. Los último 10km ya sin lluvia y llaneando. Y como se aguantan estas bicis, y estos neumáticos de hoy en día, y como frenan los discos...reconozco que me gusta mucho bajar y los muchos años de moto ayudan, pero que gozada. En total 150km y +3650m, 10h y mucha diversión.

La 4ª etapa nos llevaba a Vielha. Arrancamos con un día nublado y ya en subida, los primeros 30km y +1000m hasta coronar el Col de l'Hourquette d'Ancizan. Para después bajar 10km hasta empezar el Col d'Azet, de 12km y +800m. Pero en la bajada de 8km empezó a diluviar de una forma brutal, nos juntamos una grupeta de unos 10 ciclista y nos refugiamos en un porche con bancos al lado de un lago, que resultó ser un pequeño bar-chiringuito, con el barman más atento que he conocido, o así me lo pareció en aquel momento, que empapados y muertos de frío nos ofreció mantas, café, agua con gas y nos invitó a croissants. Pero el diluvio y el frío no paraba y faltaban 70km y dos puertos. El estar

en grupo ayudo, consultas del radar meteorológico, discusiones y al final al cabo de 1.15h amaino y arrancamos de nuevo. Col de Peyresourde, 10km y +600m, bajada espectacular de 15km hasta el puerto de Eih Porthilon de 10km y +1000m, muy bonito, mi último puerto de esta edición, como no en solitario y disfrutando. Descenso técnico de 8km hasta atrapar a mis compañeros, y los últimos 15km, muy pestosos en grupeta con relevos hasta Vielha. En total 125km, +3400m y 10h con la parada por el diluvio universal. Finisher!!

A pesar de hacer la West este año y solo ser 4 días, las dos primeras etapas fueron las más duras, sin duda. En carreras largas siempre necesito un par de días para poner "el diesel" en orden de marcha, y los dos primeros días las subidas eran brutales, con largas, muy largas rampas de entre un 10 y 20% donde es potencia muscular bruta y pura y sin n descansos. Las dos siguientes, a pesar de la lluvia y el frío y ser más largas en horas, fueron las más bonitas y en las que más disfruté.





PINARELLO PARIS

VERSATILIDAD PARA SUPERARLO TODO

La Transpyr es una prueba ideal para un test de una bicicleta, este año en la West con las 4 etapas, más de 500km y +13.000m de desnivel te permiten probar la bici a fondo. En todas las condiciones posibles, por todo tipo de carreteras y pisos, los puertos más exigentes ya sean de subida como de bajada, pero también buenas llaneadas. Además, este año más tuvimos todo tipo de condiciones meteorológicas, y pudimos probar también la Paris bajo el diluvio más impresionante.

La Bici

La Pinarello Paris Disc 105Di2 es una bici que no deja indiferente a nadie, su estética italiana y en nuestro caso el color rojo Ferrari del modelo

que nos prestaron la convirtió en una de las bici más piropeadas de la Transpyr, el prestigio de la marca y ese rojo...

La Pinarello Paris es un modelo diseñado por los técnicos del PinaLAB con la inspiración de la prestigiosa Dogma F, utilizando algunas de sus características, pero con diferente Reach y Stack, un poco más corta y alta, que la hacen más cómoda para largas tiradas, pero sin perder su reactividad.

Con cuadro asimétrico construido con carbono T600 UD, aporta la ligereza y rigidez del carbono y a su vez amortigua los impactos e irregularidades del asfalto. El diseño asimétrico del cuadro, como defiende Pinarello, compensa la distribución desigual del peso a causa del juego de bie-

las y del cambio, y aporta un mayor equilibrio en la bicicleta. Un cuadro que con su sección de tubo "Flatback" que aumenta la rigidez y la aerodinámica, no pasa desapercibido. Evidentemente cableado interno y pedalier de rosca italiana BB. La horquilla es una Onda Paris. Disponible en tres colores y destacar que como es habitual en Pinarello ofrece hasta 9 tallas diferentes, para conseguir la que mejor se adapte a tus necesidades.

Como siempre el manillar y la potencia son de su marca Most, en este caso de aleación, y como su hermana mayor la potencia utiliza espaciadores de auriculares aerodinámicos patentados. La tija con un bonito tubo aerodinámico patentado de carbono y un bloqueo de la tija delantero, integrado y aerodinámico (FSC), monta con un sillín corto de última generación Most Lynx Air. Para las ruedas la Paris ha optado por unas Fulcrum Racing 800 de aluminio, listas para usar sin cámara. De 33,7mm de altura y un ancho interno de solo 19mm, para una gama de neumáticos de 23 a 40 mm, en nuestro caso vino montadas con unos neumáticos Vittoria Zaffiro PRO.

La Pinarello Paris apuesta por la nueva versión de cambio Shimano 105, ya sea mecánico o electrónico. El modelo que probamos montaba el nuevo 105Di2, al que pedimos a Pinarello España que nos montara un desarrollo lo más escalador posible (al final un 34), para una Transpyr todo es poco...

Por último, un sistema de frenos de disco RAD. Todo ello nos ofrece una bici espectacular, de altas prestaciones, inspirada en la prestigiosa DOGMA F pero en un paquete más asequible para amantes de la resistencia

En orden de marcha

Como comentábamos al principio, han sido 4 días muy intensos, donde una vez más me

aventure con una bici que apenas había probado. Algo que según los libros no debería hacerse si buscas buenos resultados. Pero a mi me permite conocer a fondo una bici en pocos días. Han sido días de palear muchas, muchas horas como comentaba en mi crónica, de 8 a 10 horas diarias, y en todo tipo de condiciones. Y esta es la primera conclusión, es una bici cómoda y apta para todos los terrenos, sin apenas conocernos hemos pedaleado juntos en condiciones extremas sin ningún tipo de problema ni molestias.

Hemos subido puertos muy duros, con unos desniveles y rampones increíbles y en ocasiones sin descansos donde recuperarse, y la Paris con un buen desarrollo y el 105Di2 se ha defendido bien, a pesar de no ser la bici más ligera del mercado está dentro de los pesos de bicis de esta categoría, y ha cumplido bien.

Otra cosa es cuando coronas el puerto y empiezas el descenso, aquí la Paris es una auténtica bestia, muy estable, segura, reactiva y divertida, muy divertida cuando vas rápido, muy rápido, y te permite apurar el último metro de cada curva.

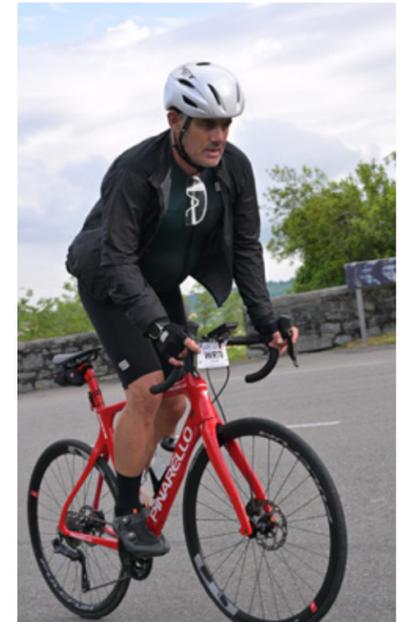
Si en seco es muy buena, también lo fue bajo el diluvio que nos cayó bajando el Tourmalet entre otros, una bici muy noble y sin sorpresas desagradables.

En llano también es muy buena, te permite rodar a buenas velocidades y cómodamente, recorrer kms sin enterarte, algo que en travesías largas como estas se agradece mucho.

Y como decíamos al principio, es una bici bonita, muy bonita y espectacular; una bici que llama la atención y la gente te felicita por tu elección, en mi caso... no les informé de que era prestada.

En resumen, han sido 4 días increíbles, con una gran montura, una bici espectacular a un precio medio, asequible por lo que aporta la Pinarello Paris. Una bici con la que sin "periodo de adaptación" me ha permitido acabar una de las cicloturistas por etapas más duras y bonitas del mundo, con todo tipo de carreteras y condiciones y sin ningún tipo de problema ni molestias y disfrutando al máximo.

Toni Amat



Francesc Sallent

Director de la Deporvillage Transpyr Coast to Coast

- Nos podrías hacer una valoración de la edición de este año?

La valoración que hacemos de la DEPORVILLAGE TRANSPYR COAST TO COAST de este año es de lo más positiva. Nos cuesta recordar un año en que el entusiasmo al finalizar este gran reto fuera tan unánime y verbalmente expresado por la gran mayoría. El formato de ruta combinando la vertiente norte y sur de los Pirineos engancha y a poco que el tiempo se mantenga mayoritariamente bueno como fue el caso este año, los participantes pueden disfrutar mucho

más, como que su esfuerzo inmenso les cunde mas. Cabe añadir que creo que todos los que formamos la caravana Transpyr -staff, pero también todos los prestatarios de servicios complementarios- se volcaron en el cuidado de detalles para sacar una edición bastante redonda.

- ¿Qué hace tan especial la Transpyr?

Es curioso, la gente, en general, habla de la DEPORVILLAGE TRANSPYR COAST TO COAST como una prueba, o una carrera, aparte. Como que les aporta algo especial que les es difícil de encontrar en todo el abanico enorme de eventos ciclistas existentes -de hecho tenemos un índice muy importante de participantes que vuelven a venir para el tipo de prueba tan larga y exigente que es-. Nosotros pensamos que es especial por la combinación única de un reto con sentido -el objetivo de unir los dos mares cruzando Pirineos- con un formato de carrera aventura que permite a cada participante encontrar su lugar y sentirse a gusto, ya sea con una motivación más competitiva, de descubierta cicloturista o de ser capaces de cumplir el reto, ser finisher, y siguiendo una ruta de mountain bike, de carretera, o con la ayuda de una bicicleta eléctrica. Luego, su característica de largas y duras etapas en línea por entornos en general bastante deshabitados, favorece desarrollar amistades y relaciones de compañerismo y solidaridad ausentes quizá en la mayoría de eventos ciclistas, acabando de conformar una experiencia personal transformadora para la mayoría de participantes.

¡Suponemos que es por estas razones que tenemos participantes que vienen desde todos los rincones del mundo queriendo experimentar que es DEPORVILLAGE TRANSPYR COAST TO COAST!

- ¿Qué nos prepara Transpyr para el próximo año?

Pues en estos momentos nos encontramos en plena fase de definición de lo que debe ser la próxima edición. Se deben acordar cosas con muchas partes implicadas pero podemos avanzar que, si bien las fechas van y deben ser muy parecidas, para tener largas jornadas de luz diurna y las más altas posibilidades de buen tiempo, el recorrido sí que puede experimentar un vuelco importante, de manera que tras las tres primeras ediciones por la vertiente sur de los Pirineos españoles y tres ediciones desde la costa atlántica francesa a la costa mediterránea catalana, en 2024 haremos algo nuevo y pensamos que muy atractivo que pronto podremos desvelar.



- Cuadro**
 - Carbono T600 UD
 - Cuadro asimétrico
 - E-Link™
- Think2, compatibilidad tanto con grupos mecánicos como electrónicos
- ICR™
- Pedalier de rosca italiana BB
- Secciones de tubo Flatback
- Tija de sillín Aero
- FSC (bloqueo de la tija de sillín delantero, integrado y aerodinámico)
- Frenos**
 - Sistema de frenado de disco RAD
- Horquilla**
 - ONDA PARIS

Tests



CASCO MET

MET MANTA
MID

El nuevo MET Manta Mips tiene una forma muy aerodinámica elegante y original, es un excelente ejemplo del diseño estético y contemporáneo. Diseñado gracias a las demandas de los ciclistas aplicados a los conocimientos de los profesionales de MET. Creado pensando en el usuario final se centra en cuatro áreas: seguridad, aerodinámica, ajuste y estilo. El nuevo Manta Mips más afilado, nítido y vanguardista, tiene una clara inspiración en la geometría natural de su predecesor, pero más aerodinámico y eficiente gracias a su perfil más bajo que ofrece menos resistencia al aire, y la forma de tubo en la parte trasera dando

una mejor salida en la parte trasera, mejoras obtenidas fruto de las pruebas específicas en túnel de viento en el laboratorio NEWTON de Milán.

La calota cuenta con 7 orificio en frontal y lateral de formas muy aerodinámicas y la parte trasera en color negro muy aero y con 8 orificios para la expulsión del aire. Todo ello en una formas muy trabajadas y vanguardista. Con estos elementos en mente, el diseño del nuevo Manta Mips se basa en la geometría natural de su predecesor como guía, manteniendo componentes clave como el NACA Vent para impulsar la máxima eficiencia con la mínima resistencia; al mismo tiempo que mejora las características esenciales, incluida una hebilla magnética Fidlock y orificios de entrada laterales para colgar las gafas de sol.

La combinación de colores es espectacular, el mix de dos tonalidades de blanco nacarado por los laterales y en la parte superior, junto a los detalles plateados pintados en la parte interior de los dos orificios frontales hace que en ocasiones en función de la luz la parte superior parezca plateado metálico líquido.

MET se toma muy en serio la seguridad de los ciclistas; cada lote de producción de cascos se prueba estrictamente en su propio laboratorio. Para mejorar aún más la seguridad, el nuevo Manta cuenta con el sistema de protección cerebral MIPS-C2®, que permite que la carcasa del casco se deslice en relación con la cabeza en caso de choque, redirigiendo la energía de rotación potencialmente dañina.

Más allá de su destreza técnica, el Manta Mips también es excepcionalmente cómodo. El soporte interior de la cabeza de 360° asegura que no haya puntos de presión en el cráneo y su forma interna está inspirada

en el galardonado MET Trenta 3K Carbon. Permite un doble gel opcional, aportando un mayor acolchado frontal muy cómodo y duradero.

El MET Manta Mips es utilizado por el UAE Team Emirates, que en las primeras carreras del World Tour de este año ha resultado ser un aliado perfecto para la Transpyr 2023. Inicialmente al ser un casco más aéreo y com-



pacto pensé que quizás sería caluroso, pero resultado ideal para el tiempo que hizo, y en subidas más calurosos sus aperturas aportaron suficiente respiración y flujo de aire para mantener una buena temperatura. En bajadas y llanos se nota que es un casco muy aerodinámico y crea poca resistencia. A nivel de comodidad y sujeción ha sido perfecto, a pesar de las largas etapas en ningún momento he notado molestias y a nivel de protección sobre todo con la lluvia y alguna pedregada también ha sido un buen compañero de aventura.

Como novedad, los maillots One tienen dos bolsillos traseros y un tercero invisible con cierre de cremallera e interior de rejilla. Los bolsillos van reforzados, detalle importante también para largas jornadas en las que cargas móvil, unos cuantos gels, barras e incluso un paravientos, y todo ello en dos bolsillos.

Disponible en 7 Tallas (XXS hasta XXL) y cuatro colores sólidos. Rango de Temperatura: desde 18°C



Aprovechando las largas etapas también me gusta probar nuevos conjuntos y marcas que nunca he utilizado, tienes horas para pensar en ello y experimentar sensaciones.

La colección One es una línea fabricada para la aventura, una línea muy versátil.

El Maillot ONE es la combinación perfecta entre comodidad y rendimiento. Fabricado en colores sólidos y tejido excepcionalmente ligero y transpirable para facilitar la evacuación del sudor, elástico y de rápido secado, un punto clave en etapas de más de 8 horas, lograr rodar seco el máximo tiempo posible. Su composición es básicamente tejido de Nilo 86% Poliamida y 14% Elastano, que aporta un extra de confort y suavidad, permitiendo un secado rápido y una mayor resistencia a los lavados.

Con una estructura simple, patrón más regular y menos ajustado, cosas de agradecer a mi edad y tipo, pero suficientemente aerodinámico. Terminación Bonding (costura sin hilo) en la orilla, manga sentada cortada a láser con silicona interior y goma trasera siliconada en la cintura para fijar el maillot en su posición, algo clave también en etapas largas, no hay nada peor que una mala sujeción. Cremallera YKK invertida con bloqueo semiautomático y protección inferior para evitar roce de la cremallera.

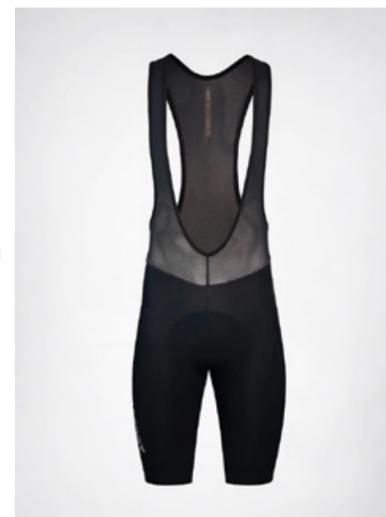
EQUIPACIÓN
GSPORTMaillot One
Arancia

material a prueba

material a prueba



material a prueba

EQUIPACIÓN
GSPORTCulotte One
Mitos

El culote es una pieza clave en cualquier salida larga, es la pieza que jamás debe molestar, debe secar rápido, ajustarse bien, no provocar rozaduras, ser cómodo y contar con una buena badana. Pues bien el Culotte One reúne estas cualidades, es versátil para el uso diario, se caracteriza por su estructura simple. Está confeccionado con un tejido muy elástico, ligeramente compresivo y de secado rápido. Su puño de silicona de 4cm está forrado de silicona suave para ofrecer un ajuste perfecto y cómodo, además de fijar su posición durante la ruta. Los tirantes microperforados altamente transpirables, resistente y elásticos, son tus mejores aliados en climas cálidos. Además de ser un tejido resistente y duradero que aguanta los enganchones, es anticarreras. Fabricados de una pieza para proporcionar una distribución uniforme de la elasticidad, facilitando la adaptación más ergonómica a cualquier ancho de espalda. Con Badana Dolomiti desarrollada con 3 capas fusionadas de espumas en varias densidades y un grosor total de 16 mm que garantizan una excelente protección y apoyo, durante el ciclismo de alto rendimiento, recomendado para distancias de +6 horas, como era nuestro caso.

Disponible en 7 tallas de XS a 3XL, Color negro y granate. Rango de temperatura: desde 15°C.



GSPORT es de las pocas marcas que disponen de un sistema de reparaciones. Si te caes y tu ropa resulta dañada, envía un correo a web@gsport.es con los detalles e imágenes de la ropa incluyendo una copia de tu recibo o número del pedido original. Te proporcionaran un 30% de descuento en un kit de reemplazo

material a prueba

EQUIPACIÓN
GSPORTCortavientos Pro
Team Black

Esta también fue una prenda de gran utilidad durante la Transpyr, debido a las condiciones meteorológicas. Valoramos especialmente sus propiedades en las dos etapas de más lluvia y frío, lo ligera, compactable y cálida que es. La utilice bajo el impermeable y fue perfecta para mantener la temperatura corporal.

Se trata de una prenda cortavientos, repelente al agua y muy compactable para llevar fácilmente en el bolsillo trasero del maillot. Garantizará una alta protección en condiciones climáticas adversas evitando tener que llevar contigo una chaqueta gruesa. Es altamente aislante gracias al tratamiento repelente al agua de su tejido, un tratamiento textil hidrofóbico que hace que el agua simplemente forme gotas y se escurra por la superficie exterior del material. Además, el tejido es transpirable y de secado rápido, evitando así retener la humedad. Cuenta con una cremallera a tono doble carro para un fácil acceso a los bolsillos del maillot con tirador de cremallera Gsport con cordón para un mejor agarre cuando se lleva la mano cubierta con guantes, te ayudarte a regular la temperatura corporal. Cuello con forro de malla que ayuda a evitar el sobrecalentamiento y Puños extensibles en tejido elástico. Tiene reflectante lateral para dotar al ciclista de una

mayor visibilidad en las horas de menos luz. Prenda unisex Disponible en 5 colores y 8tallas XXS hasta 3XL Rango de temperatura: 5-18 °C.



Las P.Series de Specialized irrumpen en el Dirt con su versátil propuesta

Una bicicleta que podría ser exclusivamente para dirt jumping propone ahora algo más: que también sirva para seguir pedaleando.



Specialized ha rediseñado una nueva gama de bicicletas. Son las P.Series, pensadas para los dirt jumpers, de todos los niveles posibles, sean principiantes... o auténticos pros que busquen realizar todo tipo de saltos y luego seguir rodando. Las bicis están disponibles en todas las opciones de tamaño de cuadro y de rueda.

Las P.Series tienen un cuadro ligero y resistente de aluminio. Dan la talla con todas las exigencias de los riders y, gracias al cableado interno, su conducción y mantenimiento mejoran la experiencia del dirt jump.

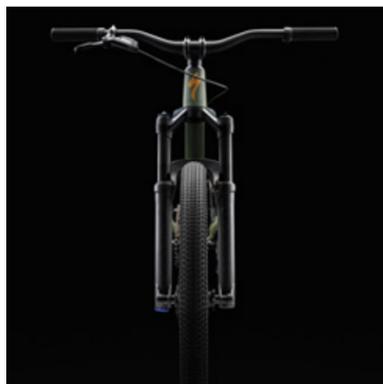
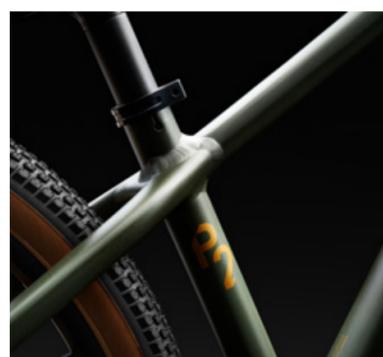
Una bicicleta de este tipo solía estar disponible en un número mínimo de tallas. Por ello, Specialized ha dado un paso atrás para diseñar cuatro tamaños distintos. Desde una de 20 pulgadas hasta una de 27,5 pulgadas que se adaptan por igual al skateparks, los senderos y el campo.

Cuesta creer que una dirt jump se pueda considerar versátil, pero el objetivo de Specialized es precisamente ese, que las nuevas bicis tengan más utilidad y capacidades. Sin perder la esencia de las bicis de dirt jump, por supuesto. Las bicis son compatibles tanto con cassetes para piñones como con tija telescópica. Puedes salir con ella cómodamente desde la puerta de tu casa hasta

el bikepark pasando por tus senderos favoritos. Los nuevos neumáticos Kicker de 2,1 pulgadas vienen montados en las nuevas P. Series. Son neumáticos de perfil bajo y rodadura rápida con dibujo en los laterales para mayor agarre. El nuevo cuadro también admite neumáticos de Trail de hasta 2,35".

Una de las principales mejoras es la adopción de un buje trasero boost para una mayor rigidez y durabilidad, lo que garantiza que incluso el famoso destructor de ruedas, Nicholi Rogatkin, pueda completar una serie Crankworx Slopestyle con las ruedas intactas y en lo más alto del podio. El buje boost también mejora la precisión y la rigidez, proporcionando un confort extra para los que van al límite.

Además, el nuevo diseño de la puntera ofrece amplias opciones de personalización con 15 mm de ajuste para configuraciones de una o varias velocidades, garantizando la tensión y estabilidad de la cadena. El diseño actualizado elimina cualquier posibilidad de deslizamiento o crujido del eje, mientras que el tubo de dirección cónico y el eje de pedalier roscado mejora la rigidez y fiabilidad generales, facilitando el mantenimiento.



RÁPIDA ABSORCIÓN

SABOR NEUTRO

SIN GLUTEN

SIN LACTOSA



MEZCLA ENERGÉTICA EXPLOSIVA

TIRA O MELHOR DE TI, DURANTE MAIS TEMPO.

Whistle crea la edición limitada B-Rush RX con el nuevo motor de Bosch

Bosch ha elegido Whistle para que sea una de las marcas que monte su motor CX Race.

Whistle acaba de lanzar al mercado una B-Rush Carbon fabricada en edición limitada y que ha sido elegida por BOSCH para montar el nuevo motor Bosch CX Race. Diseñada y creada exclusivamente para Enduro para hacer disfrutar al corredor endurero exigente de fines de semana como para uso puramente competitivo.

Esta nueva edición se llama B-Rush RX y es la evolución de su predecesora, la C10.2. La nueva RX une dos evoluciones tecnológicas por parte de Whistle: una fabricación revolucionaria de su nuevo cuadro full carbón ultraligero y resistente con la última tecnología de Bosch con el nuevo motor Smart System CX RACE empoderado por la batería Powertube 750Wh. Pero lo que más nos llama la atención del nuevo chasis es la nueva estética del tubo superior angulado que permite un mayor fácil acceso, también un mejor funcionamiento del amortiguador y un refuerzo en la zona de la tija de sillín.

Fabricado el chasis en Carbono Toray 700 y en acabado carbono natural de estética racing endurera, donde no hay nada que esconder. Otra mejora es el



nuevo sistema de guiado de cableado interno desde la misma dirección que evita la antigua inserción del cableado sobre los laterales del tubo diagonal, sobre su geometría el nuevo motor Bosch Smart System ha supuesto modificar el alojamiento del nuevo motor algo más pequeño y en posición diagonal que permite un mayor espacio sobre el tubo diagonal

para poder instalar la deseada batería de Bosch 750Wh.

Se trata de una serie limitada y por tanto su disponibilidad y fabricación estará destinada a corredores TOP. PVP Recomendado: 8.629€ con IVA incluido. Para más información, podéis contactar con Comercial POUS.

Magura lanza los frenos MT5 PRO

Ya está aquí esta novedad, distribuida por Comercial POUS y lista para ofrecerte una frenada de calidad.

Lo único que puede detener a Fabio Wibmer es el propio Fabio Wibmer. Pero tiene ayuda: el conjunto de frenos MAGURA MT5 PRO con pinzas de 4 pistones súper estables. Ya sea en bike parks, en caminos forestales, senderos o en el uso diario de la ciudad. El MT5 ha sido famoso durante años por ofrecer una excelente potencia de frenado a un precio imbatible. Es su entrada perfecta al mundo de los anclajes de freno de alto rendimiento.

Ahora llega, a través de la distribuidora Comercial POUS, el MT5 en una Edición Especial MT5 PRO exclusiva, ya equipado con la popular maneta de freno HC de 1 dedo y los discos de freno STORM HC correspondientes (203 mm/180 mm).

¿Qué hace especial esta edición?

Primero, su nueva ergonomía con palanca de freno HC de 1 dedo. La ergonomía comprobada del MT7 Pro ahora también está disponible al nivel de precio de MT5. En lugar de la maneta de freno de 2 dedos de la MT5, la nueva MT5 PRO utiliza la maneta de freno HC 12 mm

más corta. El resultado es un punto de presión más duro y una nueva ergonomía. Además, la palanca de freno ahora se puede colocar aún más cerca del manillar, perfecto para manos pequeñas.

Segundo, la potencia de frenado probada de la serie MT de 4 pistones. La extraordinaria potencia de frenado de la MT5 se mantiene sin cambios. Las pinzas de 4 pistones forjadas en una sola pieza hacen del MT5 uno de los frenos más fuertes y controlables del mercado. Múltiples ganadores de premios y probados durante años en uso por estrellas como Fabio Wibmer.

Y tercero, un paquete con discos de freno a un precio atractivo. Como edición especial, el MT5 PRO está disponible exclusivamente en un juego con discos de freno MAGURA STORM HC 203 / 180 mm. El disco de freno de MAGURA para uso en senderos y gravity con peso moderado. Gracias al paquete, ahorras un 15% en comparación con comprarlos individualmente. Su PVP recomendado es de 305€, que incluye los 2 conjuntos de freno y los 2 discos Storm de 180 y 203mm.



Moustache J: una apuesta arriesgada e innovadora por un ciclismo urbano híbrido

Un diseño espectacular es lo que permitió a la J llevarse el Golden Award en Eurobike 2023, siendo la bici urbana galardonada en la feria.

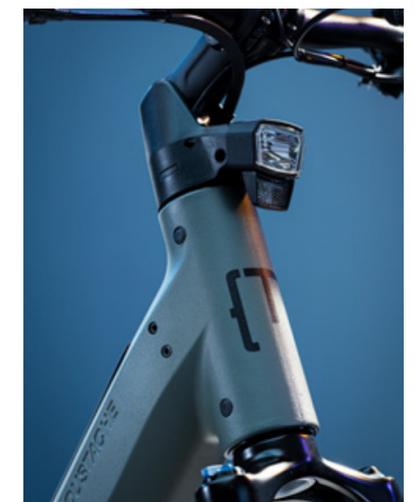
Una de las grandes sorpresas que nos llevamos en Eurobike 2023 es la nueva bici urbana de Moustache, la "J". A parte de tener el característico diseño de la marca (tubo, manillar... siempre tienen el toque Moustache), la "J" destaca por la forma que tiene de medio-esconder su amortiguación trasera, que va colocada por debajo del cuadro, tal y como podéis ver en la imagen a la derecha de este texto.

La nueva bici se llevó el Golden Award en la feria Eurobike 2023. La "J" es una apuesta impresionante en términos de diseño por parte de Moustache. Trail Urban, Cross Urban... cuesta un poco de definir cuando se trata de una propuesta tan híbrida.

Es el producto de una doble intención: producir con una cadena de suministro corta y crear una e-bike increíblemente sencilla de usar. Manteniendo la sencillez. Se trata de un cuadro único de aluminio en dos partes, sin soldaduras, que integra motor, batería y suspensión, y fabricado en Francia.

Dirigida tanto a los amantes de la bicicleta como a los principiantes, la J es cómoda, fácil de manejar, segura, elegante y se adapta a todos los usos y tipos de cuerpo. Y a través de su proceso innovador y de fabricación, realmente representa un nuevo día para Moustache y la industria.

Esto es lo que dijo el jurado del Premio Eurobike sobre la J: "El desarrollo de la nueva "J" se centró en dos objetivos: cadenas de suministro cortas y gran intuitividad. El resultado es un ingenioso cuadro de dos piezas con motor, batería y suspensión integrados. La "J" es original y atrae tanto a los entusiastas del ciclismo como a los recién llegados por su refrescante sencillez, alto nivel de confort, aspecto afilado y manejo agradable para casi cualquier aplicación y complejidad física. Incluso el proceso de fabricación marca el comienzo de una nueva era: El cuadro de aluminio se fabrica en Francia sin marcas de soldadura".



El casco Solstice de Trek llega con una nueva versión MIPS

TREK 5 estrellas en seguridad y diseño nuevo con la garantía MIPS, ¿qué más le puedes pedir a este casco referencia en calidad-precio?

El casco más popular de Trek, el Solstice, acaba de llegar al mercado con su última versión. Diseño más limpio y sistema de seguridad Mips para seguir triunfando.

El nuevo Solstice Mips ha sido desarrollado buscando como prioridad ofrecer la mejor relación calidad precio, con un diseño refinado para carretera y funcional para montaña, todo en un casco que fusiona con sutileza ambas disciplinas, siendo perfecto para practicar cualquier estilo de ciclismo.

El Solstice Mips tiene una estructura ligera con amplias aberturas de ventilación y canales internos que permiten el movimiento del aire para que el ciclista se encuentre siempre cómodo, independientemente del tiempo que haga. Para un ajuste sencillo y seguro cuenta con el sistema Trek Headmaster 3 que

permite al ciclista ajustar el casco según sus necesidades con una sola mano. Unas suaves almohadillas extraíbles mejoran la comodidad al tiempo que evacúan el sudor, y se pueden lavar fácilmente tras las largas jornadas en bicicleta con mucho calor.

El nuevo Solstice incorpora el sistema de seguridad Mips que protege de las fuerzas de rotación provocadas en determinados accidentes de ciclismo. Además, el casco está respaldado por la calificación de seguridad más alta del laboratorio Virginia Tech que le ha concedido 5 estrellas, siendo un ejemplo de que no es necesario gastar mucho dinero para obtener la mejor protección.

Los cascos Trek Solstice Mips están disponibles a través de la red global de distribuidores de Trek.



El nuevo y ligero casco Bellus de HJC adapta la tecnología SLID

HJC El modelo Bellus es el primero de la marca HJC que adapta la tecnología SLID de la propia marca para minimizar el impacto rotacional en el cerebro en caso de accidente.

La marca HJC, distribuida en España por CDC, acaba de lanzar al mercado su nuevo casco: el Bellus. Se trata de un casco dirigido al ciclismo road, y que busca la ligereza.

El Bellus es el modelo de casco más reciente de HJC. Combina la tecnología más avanzada con un renovado diseño. Tiene el objetivo de proporcionar el máximo rendimiento en cualquier entorno, con un eficiente flujo de aire y aerodinámica. Está disponible en seis combinaciones de colores y en tallas S, M y L. HJC ha introducido por primera vez en sus modelos de casco para bicicleta la tecnología SLID, que se ubica en el interior del casco y tiene como objetivo reducir la cantidad de energía que llega al cerebro proporcionando una función de rotación. El avanzado material GEL del interior del forro SLID tiene propiedades que minimizan las fuerzas de impacto y dispersan la energía que llega al cerebro.

Ligero como una pluma

Los cascos de bicicleta HJC están diseñados y contruidos con medidas precisas para tener el peso más ligero posible. La densidad, la ubicación, las formas y los materiales juegan un papel fundamental en la optimización del peso. Peso Bellus: 225g (+/-10).



Giant y LIV actualizan dos modelos de cascos para MTB: Rail y Roost

El gigante del ciclismo acaba de anunciar la actualización de sus dos populares cascos para mountainbikers.

El gran líder mundial ciclista Giant ha presentado los modelos actualizados de sus populares cascos de trail Rail y Roost. Ambos cuentan con formas de cabeza rediseñadas y más redondeadas que ofrecen un mejor ajuste para una gama más amplia de ciclistas. Además, ambos incorporan los sistemas de protección contra impactos rotacionales Mips, que les han valido la calificación de cinco estrellas en seguridad otorgada por el mundialmente reconocido laboratorio de seguridad de cascos Virginia Tech, el estándar de oro en calificaciones de protección.

Durante su desarrollo, el casco Premium Giant Rail fue probado por algunos de los pilotos profesionales de enduro de Giant en entrenamientos y carreras seleccionadas.

Las consideraciones clave para esta actualización de tercera generación fueron combinar la protección total y la transpirabilidad del modelo anterior con un ajuste nuevo y mejorado. El equipo de desarrollo utilizó los datos de las opiniones de los consumidores para crear la nueva forma de la cabeza. En comparación con la generación anterior, es ligeramente menos ovalada, lo que permite que la mayoría de los ciclistas tengan un ajuste más cómodo.

"Llevo meses usando el nuevo Rail y realmente me gusta cómo siento", comentó el piloto del Giant Factory Off-Road Team McKay Vezina. "Lo primero que notas al ponértelo es que no tienes que apretar demasiado para conseguir un ajuste seguro. También es más ligero y muy transpirable. Básicamente, no tengo que pensar en ello en absoluto, que es exactamente lo que quiero para un casco de enduro o de trail".



Colores del Roost de Giant

Los nuevos cascos Rail y Roost están ya disponibles en el mercado. Tanto el Rail como el Roost tienen nuevos perfiles elegantes con grandes ventilaciones para un flujo de aire óptimo. Ambos cuentan también con protección contra impactos rotacionales Mips.

El Rail tiene el sistema de protección contra impactos rotacional Mips Air Node® de perfil superbajo integrado en su acolchado ligero como una pluma. Al ofrecer entre 10 y 15 mm de movimiento en relación con la capa de absorción de energía del casco, reduce las fuerzas de rotación que, de otro modo, se transmitirían al cerebro durante el impacto.

El Roost está diseñado con un sistema Mips estándar, también integrado en el casco, que separa la carcasa y el forro con una fina capa que se desliza respecto a la cabeza en los impactos en ángulo.

Otras diferencias clave entre los dos nuevos cascos son el diseño de las ventilaciones y los sistemas de correas. El Rail tiene 21 orificios de ventilación estratégicamente situados para un máximo flujo de aire, mientras que el Roost utiliza 12 ventilaciones sobredimensionadas para refrigerar la cabeza. El Rail viene con un sistema de ajuste de altura de cuatro posiciones fácilmente accesible, correas ligeras y suaves como la seda y una práctica hebilla Fidlock®. El Roost mantiene la comodidad con un sistema de ajuste de altura trasero de tres posiciones, de doble arco, cierre a presión, y correas ligeras.



Nuevo casco de Liv para todas las ciclistas todoterreno: Rail MIPS

Liv, la empresa creada por y para mujeres, presenta su nuevo casco Liv Rail MIPS, diseñado para ofrecer a las ciclistas de montaña un casco de aspecto moderno con las últimas mejoras en tecnología de protección y diseño.

Totalmente integrado, el Mips Air Node™ superfino, combina la máxima protección contra impactos rotacionales con un confort ultraligero. La estructura ampliada de la carcasa inferior se ha diseñado específicamente para ofrecer una cobertura adicional de la parte posterior de la cabeza, y las carcasas superior, inferior y secundaria de PC moldeadas actúan como una sola unidad para ofrecer una estructura de protección óptima. Estas características de seguridad ya han otorgado al Liv Rail una calificación de seguridad de cinco estrellas de Virginia Tech.



Descubrimos, de la mano de PlayGop, la marca de gafas CHPO

Distribuida en España y Andorra por PlayGop, la marca tiene buenas propuestas para el ciclismo, pero también para modalidades más "casual".



CHPO es una marca sueca de relojes y gafas de sol que destaca por su enfoque sostenible y compromiso social. La firma, fundada en 2013, apuesta fuertemente por la conservación del medio ambiente en su proceso de producción, ya que todos los materiales que utilizan son reciclados y reciclables.

Inspirada en el skateboarding, la música y el arte, CHPO se posiciona como una marca con una amplia perspectiva de futuro en el sector de las gafas de sol, especialmente en la gama deportiva.

En el ámbito del ciclismo, la empresa ofrece diferentes modelos, tanto enfocados para ser

utilizados en mountain bike como en bicicleta de carretera. También ofrece una línea de máscaras de nieve para el invierno.

CHPO ofrece unos precios altamente competitivos, con un margen comercial del 3.0%. Además, cuenta con stock constante y garantiza la entrega en un plazo de 4 a 5 días laborables. Desde PlayGop, agencia en España y Andorra de la marca, gestionan el proceso B2B para hacer pedidos y disponen de una red de comerciales en todo el país.

CHPO va más allá de la moda al asumir una postura socialmente consciente. A través de su iniciativa "Made for Everywhere", colaboran con organizaciones sin fines de lucro y de caridad, donando el 100% de las ganancias para apoyar causas como la lucha contra el racismo, la homofobia y cualquier forma de violencia de género. Esta colaboración muestra su deseo de contribuir activamente a una sociedad más igualitaria y justa.



El verano da la bienvenida a Flow y Glitch, los nuevos maillots de Sportful

Colores llamativos y tejidos de última generación. Sportful lanza 2 nuevos modelos para el verano.

La firma italiana Sportful acaba de presentar dos nuevos maillots pensados para el verano. Su catálogo de verano de prendas ciclistas cuenta con una muy amplia gama de maillots, que ahora se amplía aún más. De todos ellos, la marca de Fonzaso acaba de promocionar dos modelos que destacan por todas esas características técnicas y, también por un estampado realmente llamativo.

Glitch Bomber Jersey

Maillot de corte racing que forma parte de la serie de prendas para un ciclismo de carretera exigente y competitivo. Se ofrece en versión femenina y masculina. Ambas cuentan con un atractivo estampado que combina diferentes colores en una trama que combina trazos horizontales, verticales y degradados.

Flow Supergira Jersey

Maillot de gama alta que se incluye dentro de la colección Supergira para ciclismo gravel de Sportful. El Flow ofrece un repertorio de combinación de colores en degradado con una estructura en paneles horizontales.



SMART ASSIST MODE



Discover more about the new features

SRAM GX Transmission: la tecnología de cambio sin patilla, más económica

El nuevo SRAM GX regresa, y lo hace ampliando la familia Transmission e incluyendo la tecnología sin patilla de cambio que ya vimos recientemente.



Era una cuestión de tiempo. Ya tenemos aquí el SRAM GX Transmission electrónico, con el que SRAM amplía su familia de grupos Transmission. Y, por supuesto, lo más destacado y novedoso es la inclusión de la tecnología sin patilla de cambio, heredada de los grupos superiores presentados hace unos meses.

El nuevo SRAM GX regresa, y lo hace de manera muy atractiva. La firma norteamericana es actualmente la gran dominadora del mercado en cuanto a transmisiones electrónicas. Sus grupos AXS de accionamiento electrónico e inalámbrico han supuesto una auténtica revolución en el ciclismo.

Esta temporada está siendo clave para SRAM a la hora de dar un salto en la presencia de sus grupos electrónicos en el mercado. Primero fue la renovación del popular SRAM Force AXS y después con la esperada llegada de la nueva generación SRAM Transmission y sus tres grupos: XX SL, XX y XO. Sin embargo, el producto que más impacto tendrá en el mercado será, sin duda, el nuevo SRAM GX Transmission.

El grupo SRAM GX nació en 2015 como una alternativa más económica a los grupos de alta gama de la firma, de los que recuperaba buena parte de sus tecnologías. En 2017, dio un enorme salto cualitativo sumándose a la familia Eagle, es decir, con doce velocidades, un desarrollo hasta entonces solo disponible en los grupos más exclusivos. Y en 2021 se produce

el salto definitivo del GX al ecosistema AXS, pasando a estar presente en multitud de montajes de serie en un rango de precio atractivo.

SRAM GX Transmission

Dos años después llega otro hito en el SRAM GX, pasando a formar parte del nuevo ecosistema de grupos Transmission de SRAM. Lo más destacable, como ya hemos mencionado, es la ausencia de patilla de cambio, que permite que quede anclado directamente sobre el cuadro.

Cambio GX Eagle Transmission

Compatible con los cassettes T-Type. Adapta el sistema hangerless o sin patilla, con el cambio directamente anclado a ambos lados del eje trasero. El cuadro de la bicicleta que monte el nuevo SRAM GX Eagle AXS deberá ser, por tanto, compatible con el estándar UDH de SRAM.

La estructura del cambio está fabricada en acero, lo que aumenta su robustez, pero además se ha revisado la posición de la batería AXS para que quede más protegida frente a impactos.

La caja de cambio SRAM GX carece del sistema Magic Wheel que vimos en los grupos XX SL y XX que evitaba el bloqueo de la roldana inferior por atasco de barro o cualquier otro elemento.

Peso y precio

El peso del cambio trasero es de 468 gramos sin la batería, un peso muy competitivo. Si lo comparamos con el anterior GX AXS pesa 30 gramos más, pero recuerda que este cambio no requiere de patilla. Su precio es de 480 €, muy lejos de los 700 € de las versiones XX.

Cassette GX Eagle Transmission

Hereda el diseño X-SYNC y se ha optimizado el escalonado de los piñones superiores pasando de 38 a 44 dientes en el décimo y undécimo, algo que ya sucedía en los grupos Transmission de gama alta. Cuenta con un revestimiento de níquel que permite un comportamiento más silencioso y además aumenta la durabilidad.

El peso del cassette GX es de 445 gramos y aquí sí encontramos diferencias notables con las demás versiones. Es 100 gramos más pesado que el XX SL y 65 gramos más que el XX y el XO, aunque es 10 gramos más ligero que el anterior cassette GX de 10-52 dientes. El precio de este cassette es de 300 euros, muy lejos de los 720 € del XX SL 660 € del XX o 480 € del XO.

Juego de bielas GX Eagle

El juego de bielas está fabricado en aluminio forjado con un nuevo diseño más reforzado si cabe. SRAM ha desarrollado además una versión específica para e-bikes con longitudes de biela de 160, 165 y 170 mm y compatibles con motores Bosch y Brose. Las bielas convencionales estarán disponibles de 165 a 175 mm. En cuanto al plato, es de anclaje direct mount de 8 tornillos y compatible con el sistema T-Type. Cuenta con un offset de 3 mm para la línea de cadena de 55 mm y está disponible en 30, 32 y 34 dientes, reflejando así su carácter popular.

El peso del juego de bielas GX completo, con bielas de 170 mm, plato de 32 dientes y el protector del plato es de 744 gramos. Su precio es de 240 €, de nuevo mucho más económico que los 660, 600 o 360 € de los XX SL, XX y XO respectivamente, en sus versiones sin potenciómetro.

Grupo completo

El grupo se completa con el mismo mando AXS Pod que ya habíamos visto en los anteriores grupos Transmission y una nueva cadena específica para el GX AXS, de diseño Flat top y compatible con su uso en e-bikes. El precio de esta cadena, por cierto, es de 50 €, lejos de los 120 a 180 € de las cadenas de los grupos superiores.

Si el anterior GX AXS democratizó el cambio electrónico por hacerlo más accesible, el nuevo SRAM GX Transmission sin duda acercará a un mayor número de aficionados el sistema Transmission con todas sus propiedades, ya que el precio del grupo completo es de 1.300 euros. Recordemos que los grupos anteriores sin potenciómetro ascendían a 2.650, 2.450 y 1.900 euros.

▶ SOLACE eRIDE



LLEVA TU SOLACE POR DONDE QUIERAS

eRIDE

Presentamos un nuevo concepto de bicicletas eléctricas de carretera y gravel: la Solace eRide. Silenciosa, eficiente y con un consumo casi nulo, la Solace es una bicicleta eléctrica de gran versatilidad.

G1
PRO+

Optimiza el trabajo en tu taller mecánico con el mobiliario de Goliath Bike

Cuando un taller va saturado de trabajo, lo peor que puede pasar es que no se conserve un mínimo de orden y que el espacio de trabajo sea un caos. Goliath nos propone una solución.



La línea de mobiliario Goliath Bike ha sido diseñada específicamente para el trabajo en el taller mecánico de bicicletas pero también es muy competente en otro tipo de talleres como los de automoción o motocicletas.

Uno de los requerimientos fue desarrollar muebles metálicos para el taller que pudieran ser entregados completamente ensamblados o con la menor cantidad de ensamble posible por parte del usuario. Tanto bancos como estanterías modulares se envían en palets Europeos y pueden estar operativos en cuestión de minutos.

Todo el mobiliario Goliath es modular y puede ser configurado por el usuario según sus necesidades con un amplio rango de posibilidades.

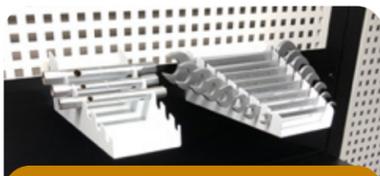
Cajoneras industriales

Los bancos Goliath cuentan con cajones metálicos con capacidad de hasta 30 litros y con guías reforzadas para 60 kilos de peso. Perfectos para organizar las herramientas o componentes para la reparación y mantenimiento.



Soportes para herramientas

Goliath dispone de varios soportes para mantener las herramientas en orden, aprovechando el espacio horizontal y de acceso muy rápido. Estos soportes se acoplan a la pestaña superior de las repisas y son compatibles con los estándares del mercado como las gavetas para tornillos y piezas.



Armarios superiores

Se aprovecha el espacio superior con armarios metálicos de puertas con pistón hidráulico.

Además incluyen una repisa a media altura y permiten sujetar bajo ellos la pantalla de luz indispensable para una buena iluminación sin sombras sobre el espacio de trabajo.



Repisas para herramientas

Las repisas se incluyen como un posible accesorio para depositar las herramientas o componentes en uso durante las tareas de reparación. Pueden ser solicitadas con los calados para insertar los ejes pasantes (R-AC002) y almacenarlos de manera ordenada y de rápido acceso.



Pantalla de luz, conexión eléctrica y de aire comprimido

Los paneles traseros del banco pueden incluir una pantalla de luz con interruptor, una caja eléctrica con un enchufe y otro interruptor para una segunda conexión eléctrica pre-instalada.

De la misma forma, se pueden configurar con una pre-instalación para aire comprimido con una toma lista para conectar una pistola de soplado u otro accesorio.

Los bancos Goliath se suministran listos para conectarlos a un enchufe eléctrico y a una toma de aire comprimido, y pueden ser conectados en serie en caso de varias unidades consecutivas.



Cubierta inoxidable

Los bancos Goliath pueden ser configurados con una sobre-cubierta de acero con acabado inoxidable para todos los trabajos con aceites o líquidos abrasivos. Esta chapa metálica recubre por completo la cubierta de madera.

No importa la forma o el tamaño del espacio destinado al taller. Con la gama de mobiliario Goliath es posible configurar y optimizar al máximo el taller para sacar el mejor provecho, todo con una presentación limpia y moderna.



EL ELEVADOR ELÉCTRICO

El elevador G1-Pro+ de Goliath Bike es el eje central de desarrollo de la línea de productos y herramientas profesionales para el taller mecánico de bicicletas.

Completamente compatible con toda la gama de pinzas, herramientas y accesorios Goliath, el G1 puede transformarse en una estación completa de trabajo para cualquier tipo de bicicleta.

Presente en más de 150 talleres en España y Europa, el G1 se sigue abriendo camino y posicionando como el soporte favorito para todas las tareas de reparación y mantenimiento de bicicletas.

Aún no lo conoces? Descubre el elevador eléctrico Goliath G1-Pro+:

www.goliath-bike.com/es/goliath-pro.html



Vittoria crea una mousse protectora muy ligera para XC y Trail

Air-Liner Light es la nueva propuesta de la marca Vittoria, pensada para aquellos bikers con ganas de velocidad y sin pensar en pinchazos.



Cada vez es más habitual por parte de los bikers la utilización de productos antipinchazos que van más allá del líquido tubeless. Uno de ellos son las mousses, unos sistemas de protección que se añaden dentro de la cubierta, pegados a la llanta. Ahora es la marca Vittoria, distribuida por Vic Sports, que lanza su propia mousse dedicada al MTB en versión ligera.

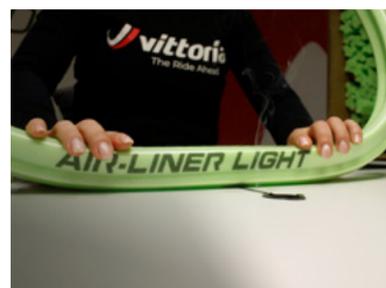
Vittoria ha creado la Air-Liner Light pensando en el XC (Cross country, Down-country) y el Trail. Es ligera y rápida, para cubiertas tubeless, y mejora la suspensión y posee la capacidad de rodar con

menos presión en caso de pinchazo.

Tras el éxito de las mousses Air-Liner MTB, Vittoria ha diseñado una nueva generación de mousses de montaña con una intención que va más allá de la protección frente a pinchazos. Gracias a la cooperación sobre el terreno entre ciclistas y mecánicos de los equipos BMC MTB Racing, Santa Cruz FSA y KTM-Vittoria, la Air-Liner Light se ha desarrollado para ser extremadamente ligera y ofrecer velocidad, protección y rendimiento con presión baja. Además, se vende a un PVP de 59,95€.

Superligera y superrápida

La Air-Liner Light es la mousse de montaña para cubiertas tubeless más ligera y rápida del mercado. Con un peso de 50gr, la Air-Liner Light es imperceptible y conserva un manejo ágil y rápido. Su forma ha sido diseñada para que encaje a la perfección en llantas de entre 25 y 30mm de ancho. El ajuste perfecto garantiza que siempre está ajustada a la llanta (y que no hay masa adicional rotando dentro de la cubierta).



Selle Italia presenta los sillines oficiales del Tour de Francia

Con motivo de la gran cita francesa, Selle Italia lanza dos modelos con el logotipo de la Grande Boucle y algunos detalles en amarillo.

Es el punto culminante del ciclismo mundial, y para celebrar el Tour de Francia 2023 desde la sede de Selle Italia en Asolo la presentación de ediciones especiales de dos sillines: el Novus Boost Evo y el X3 Boost. Las estrellas del diseño de estos dos modelos son el logotipo Grande Boucle y algunos detalles amarillos en las cubiertas del sillín.

El Novus Boost Evo Tour de France combina un diseño refinado con las características típicas de este modelo: su forma "ondulada" está especialmente indicada para los ciclistas que presentan una retroversión pronunciada de la pelvis y que buscan una posición de pedaleo más estable sobre el sillín. El sillín combina un alto rendimiento con una gran atención a la comodidad y se fabrica en talla L3 y, en la versión Tour Edition, con raíles de manganeso. Desde el punto de vista gráfico, destacan el logotipo oficial del Tour de Francia y los detalles en amarillo: las letras Boost en el morro del sillín, los puntos en la cubierta y una línea en la parte trasera que alberga el nombre del modelo.

También en edición especial, el sillín X3 Boost, un modelo con un precio atractivo, duradero, resistente y diseñado para ofrecer el máximo confort, con orificio Superflow para reducir la presión en la zona perineal. Este sillín está disponible con raíles de Fec Alloy, una aleación de acero y hierro-carbono de alta resistencia y flexibilidad, y en talla L3.



Novus Boost Evo Tour de France Edition



X3 Boost Superflow Tour de France Edition



LO ÚNICO QUE TODAVÍA NO HABÍAS OÍDO DE MOTUL NI LO VAS A OÍR



MOTUL
BIKE CARE

Por primera vez, una gama de productos para bici



DESCÚBRELA



Más rápidas, resistentes y aerodinámicas: nuevas ruedas Syncros Capital SL



Syncros lleva la innovación a un nivel superior con las nuevas ruedas de carbono de una pieza.

Ya están aquí las nuevas ruedas de Syncros, las Capital SL. Son ruedas de carbono de una pieza y cada elemento ha sido diseñado para funcionar como parte de un SYSTEM FOR SPEED. El diseño de carbono de una sola pieza proporciona una sensación más ligera, más fuerte y más sensible que hará que los ciclistas sean más rápidos tanto en carretera como en gravel.

Con estas ruedas, se consigue una aceleración más rápida, un paso por curva más rápido, un mejor manejo y un rendimiento aerodinámico extraordinario en un juego de ruedas que apenas pesa 1170 g en el caso de la Capital SL y 1290 g en el de la Capital SL Aero.

Sistema de rueda monocasco (MWS)

Implantar un sistema con baja inercia, resistencia aerodinámica y resistencia a la rodadura que al mismo tiempo ofrezca una buena manejabilidad y estabilidad no sería posible sin la tecnología adecuada. La innovadora técnica de fabricación

patentada de un solo paso es la mejor manera de fabricar la rueda más rápida del mercado. Utilizando todo el potencial de las propiedades materiales de la fibra de carbono disponible y un nuevo proceso de fabricación, MWS ofrece el mejor juego de ruedas de fibra de carbono.



Tekmax distribuirá la conocida marca de neumáticos y cámaras CST

La distribuidora Tekmax Componentes ha llegado a un acuerdo con la marca china y ampliar así su catálogo de productos.



Desde el uno de noviembre de 2022, la conocida marca y mayor fabricante de neumáticos y cámaras para bicicletas y motocicletas del mundo, CST, decidió cambiar el diseño del packaging para toda sus líneas Ultra Light y Regular de cámaras.

Esto en sí mismo, no sería una gran noticia ya conocida, si no fuera porque hace apenas unas semanas, la empresa española Tekmax Componentes, dedicada al sector de la importación y distribución de accesorios y componentes de bicicletas en España, ha llegado a un acuerdo con la potente empresa china de modo oficial para poder distribuir todos sus productos en España. Abriendo así la oportunidad de ampliar la oferta en cámaras de alta calidad que ofrece este gigante asiático en nuestro País.

Tekmax Componentes añade a su catálogo de productos a partir de septiembre de 2023, las últimas novedades de CST como la cubierta Overtone para bicicleta Gravel, o las nuevas cubiertas para las Fat

Bikes de 20" así como toda la línea actual de cámaras que incluyen su nuevo diseño en packaging, con el que CST declara y celebra las recientes mejoras en sus técnicas de fabricación y culminación en la alta calidad, para todos sus productos destinados a bicicletas y motocicletas. Este nuevo diseño de empaquetado, incluye un modelo de instrucciones para que todos, tanto profesionales como aficionados, sepan usar sus cámaras, y de esa forma poderles ofrecer el mejor desempeño posible en todas las líneas de producto.



FIND
YOUR
FLOW
SPEED & SAFETY



- LIGHTNESS
- HIGH MODULABILITY
- GOOD HEAT DISSIPATION

GALFER
PERFORMANCE BRAKING SYSTEMS



Crónica de Eurobike 2023



La gran feria europea del mercado bike

Ya han quedado prácticamente olvidadas las ediciones de Friedrichshafen. Ahora, Eurobike se ha celebrado por segundo año consecutivo en Frankfurt y nadie duda que así quedará. La facilidad de conexiones es mucho superior, y el espacio de exposición resulta ilimitado.

A pesar de ocupar más de diez pabellones, aún quedan unos cuantos libres en la Messe de Frankfurt. Visitarla es algo parecido a moverse por un aeropuerto, con cintas transportadoras incluidas. De hecho, la única queja que tienen los visitantes sobre Frankfurt son las distancias y el caos para encontrar las cosas. Para ir de un pabellón a otro, puedes acabar "pateando" demasiado. Si al menos pudieses moverte en bici...

Pero vamos a lo que nos interesa, que es la edición 2023. Lo primero a destacar es el incremento

descarado de expositores. Pasa de unos 1500 a casi dos mil. Y la explicación es muy sencilla: todos los visitantes provenientes de Asia que el año pasado tenían que hacer cuarentena (en caso de venir) por la Covid, este año no tenían restricción alguna.

El número de empresas españolas presentes en el festival era superior a las 30. Y el número de empresas con distribución en España era superior al de otros años. No hemos visto una avalancha de visitantes respecto al año pasado, pero sí que había algunos pabellones muy llenos. Nosotros, Tradebike, estuvimos presentes los 3 días dedicados al sector profesional (recordamos que son 5 días y los 2 últimos van dedicados al público en general), y tuvimos claro que la mayoría de asistentes y expositores habían dejado a un lado las dudas que el año pasado todos tenían con el cambio a Frankfurt.

También asistimos a los premios Eurobike Awards, que premiaron, entre otros, a Moustache por su nueva bici "J", a Camelbak por su sistema de hidratación para bikepackers o la impresionante Scott Lumen (de la que ya os mostramos un test hace unos meses). También recibieron premios en categoría Golden: Shimano, SRAM, Thule, Tout Terrain o Pinion.

Y lo que ningún año puede faltar es la zona de biketesting. En tres días es imposible visitar cada uno de los stands y aún más complicado es probar todas las bicis que uno quisiera. El circuito urbano que el festival tiene preparado está muy bien, pero se hecha en falta poder salir a pedalear y tocar algo de montaña o carretera, más allá del enorme circuito cerrado que rodea los pabellones de Eurobike.

Galería fotográfica de los stands más destacados



La segunda edición de Eurobike que se celebra en Frankfurt nos ha dejado imágenes para el recuerdo. No solo se trata de los nuevos productos allí presentados, sino también el ambiente que respiró todo el sector bike. A continuación, una pequeña selección de imágenes de una feria que, tanto en espacio como en contenido, fue enorme. Imposible abarcarlo todo.





ORBEA



NORTHWAVE



CLOSCA + CORDA + ANGEL



CHAOYANG



BENELLI



ABUS



HUSQVARNA + FELT



BOSCH E-BIKE SYSTEMS



SCOTT



CORRATEC



ANIMA + ÖHLL



DESIGNIO



YAMAHA



SDI



BKL



GARMIN



BLUB



SELLE ITALIA



SPW FABRICS



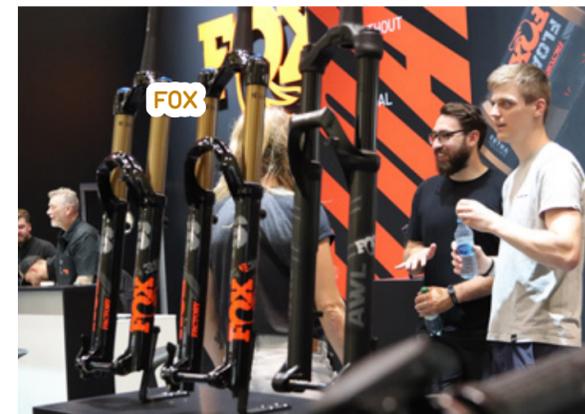
ATALA Y WHISTLE



DERIVADOS DEL MOTOR



BH



FOX



PROLOGO



GALFER



MAT GROUP



MERIDA



BRYTON



A&C



UNIBIKE



CONOR



FACTOR

Los pioneros del Gravity Downhill también estuvieron en Eurobike 2023

Gravity Scooters es una marca catalana que lleva años innovando en un mercado muy desconocido para la mayoría de usuarios.

Aunque a muchos les podría parecer que se trata de un invento nuevo, la verdad es que el Gravity Downhill fue llevado a España por primera vez a finales de los años 90 por parte de la catalana Gravity Scooters.

En Eurobike 2023 nos encontramos con ellos en su stand, donde tenían algunas de sus novedades.

En cuanto a su producto, Gravity Scooters hizo hincapié en la rapidez con que un usuario puede adaptarse a recorrer desafiantes pistas cuesta abajo sin necesidad de aprender técnicas complicadas. La empresa española ha ampliado recientemente su oferta de productos para incluir el poco común nicho del mushing, en el que el scooter se engancha a un máximo de tres perros con un accesorio especial de bambú y una cuerda de cañamo. Mientras el cambio climático amenaza más deportes de nieve, Gravity Scooters tiene una solución en scooter para estas nuevas condiciones mixtas.



Raptor 2023

900 ciclistas vivieron el mejor ciclismo guipuzcoano en la Mussara – Donostia

La segunda edición de la Mussara Donostia – San Sebastián se celebró el domingo 16 de julio con récord de participación.

Hay oportunidades que mejor no dejar pasar, como por ejemplo la de poder rodar sin tráfico por zonas por las que uno se conozca mucho. Para cualquier vasco, especialmente los guipuzcoanos, tener la oportunidad de rodar sin tráfico por subidas que conocen como la palma de su mano (Basakabi, Alkiza...) es algo imprescindible. Por ello, hay una cita en la segunda Mussara Donostia – San Sebastián que se celebra una vez al año. La prueba, organizada por RPM Sports, permitió a 900 ciclistas de todas partes, ya sean veteranos de la zona o recién llegados, rodar durante 148 kilómetros llenos de tradición ciclista. Raíces que entroncan con las primeras bicicletas y las primeras carreras que se disputaron en el país, atravesando Guipúzcoa y Navarra.

Un pelotón, comandado por toda una leyenda del ciclismo de carretera como Haimar Zubeldia, que salió de San Sebastián antes de encarar los cuatro puertos que componen el recorrido: Basakabi, Uitz, Alkiza y Andazarrate. Dos de ellos (Basakabi y Alkiza) tenían puntos de avituallamiento para recuperar

fuerzas. Un tercero estaba ubicado en la localidad de Orio.

Para aquellos que no conocían demasiado la zona, la organización ofreció la oportunidad de rodar un poco y probarse en las carreteras vascas. Lapierre organizó el día previo a la prueba un social ride que recorrió varios kilómetros cercanos al lugar donde se celebró la marcha. Los inscritos pudieron probar, además, bicicletas Lapierre para medirse en estos tramos.



ISB Sport valora como "gran éxito" su participación en Eurobike 2023

La marca especializada en rodamientos para ciclismo presentó algunas de sus novedades, así como su nuevo catálogo.

La marca italiana de rodamientos ISB Sport ha participado un año más en la reciente Eurobike con el objetivo de estar presente en la feria más importante de la bicicleta en Europa y dar respuesta a los desafíos internacionales.

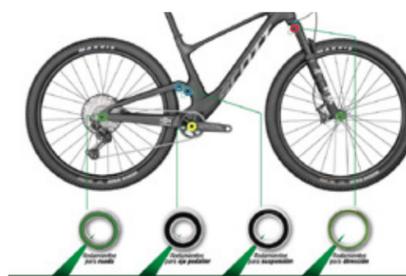
El Messe Frankfurt en Alemania ha sido el lugar donde se han concentrado los profesionales del sector provenientes de todo el mundo e ISB Sport ha presentado las últimas novedades en rodamientos y componentes para la bicicleta, atrayendo a diferentes fabricantes y distribuidores que se han interesado por la marca de rodamientos italiana.

Entre las novedades que se han presentado, además del nuevo catálogo, destaca la amplia gama de rodamientos y componentes para motor de eBike, los nuevos rodamientos para roldana o los retenes y juntas tóricas para la horquilla.

Con este upgrade, la marca ISB Sport sigue creciendo con una oferta de rodamientos cada vez más extensa de cara al propio ciclista, la tienda/taller y los fabricantes de bicicletas y componentes.

Eurobike supone un paso más en la consolidación internacional de la marca ISB Sport como referencia en el mundo de la bicicleta.

Ernesto Abad, CEO de ISB Ibérica, destaca que "Eurobike es un punto clave de encuentro entre nuestra marca y los profesionales del sector, con el objetivo de seguir creciendo en los diferentes mercados internacionales. Volvemos con una importante agenda de contactos y reuniones con profesionales de todo el mundo, seguidamente tenemos que cerrar varios acuerdos clave para el crecimiento de ISB Sport."



El staff de ISB Sport, en su stand de Eurobike 2023

El Equipo Finisher inicia un gran 2023 sumando un total de 20 victorias

Veinte victorias y 18 podios para el equipo de jóvenes, filial del Kern Pharma.

El Equipo Finisher ha empezado con muy buenas cifras la temporada 2023, consiguiendo un total de veinte victorias, seis de ellas en la clasificación por escuadras. Y un total de 18 podios. Una gran manera de dar la bienvenida al nuevo patrocinador principal, Finisher. Se trata del equipo filial de jóvenes del Kern Pharma.

Ocho ciclistas han alzado los brazos en 2023

Algo que hace destacar al Equipo Finisher es la progresión de todo el bloque. Tanto es así que ocho de sus jóvenes han conseguido la victoria en lo que va de año: Hugo Aznar, Unai Aznar, Pablo Carrascosa, Daniel Criado, Yanne Dorenbos, Abel Rosado, Diego Uriarte y Dylan Westley.

El Equipo Finisher se impuso también en la contrarreloj por equipos de la Vuelta a Extremadura y fue el conjunto más fuerte en XX Ereñoko Udala Sari Nagusia, XLV Memorial Cirilo Zunzarren, LVII Gran Premio San José – XXI

Memorial Pedro Echevarria, XLVIII Gorlako Igoera y 49º Bidasoa Itzulia. Asimismo, sus ciclistas han ocupado el segundo y tercer cajón del podio en 18 ocasiones y han concluido entre los diez mejores de la prueba más de 40 veces.

Haciendo historia en el Campeonato de España

Unai Aznar consiguió el pasado junio una hazaña nunca alcanzada: ser doble campeón de España en una misma temporada. El sub-23 del Equipo Finisher fue el más rápido en la prueba contra el crono y 24 horas después se coronó el más fuerte de la carrera en línea.

Como recuerda Juanjo Oroz, la gesta fue "el broche al gran inicio de temporada" y reafirma la apuesta por la base que el proyecto lleva defendiendo desde hace treinta años: "El Equipo Kern Pharma nació del Equipo Finisher y el futuro dependerá de los ciclistas que formemos, pues la filosofía que aquí inculcamos es la que nos define en nuestro conjunto profesional".



La NEOM Titan Desert Saudi Arabia pasará por zonas inhóspitas

Esta edición que se celebrará el 14 de noviembre ofrecerá una experiencia totalmente nueva para sus 200 participantes.

Titan Desert propone algo nuevo como es descubrir un territorio por el que muy pocos – por no decir nadie – ha rodado hasta ahora. La NEOM Titan Desert Saudi Arabia 2023 se reinventa a través de estos terrenos inhóspitos para ofrecer una experiencia nunca vista.

Cuatro etapas en un evento que cuenta con un centro de operaciones, el Titan Mountain Camp: una infraestructura y un confort que no se ve en ninguna carrera de MTB del mundo.

Los más de 200 participantes que tomarán la salida de la carrera el próximo 14 de noviembre lo harán desde este campamento espectacular, situado en un altiplano a unos 1.100 metros de altura sobre el nivel del mar.

A diferencia de la pasada edición, los primeros días transcurrirán en esa altitud tan característica. Días de subida y bajada, otros más de puro desierto y los pasos por los tradicionales cañones naturales del territorio. NEOM se mostrará en toda su exuberancia con un terreno lleno de contrastes.

Unos 100 kilómetros de media cada día y una etapa reina, al menos en cuanto a belleza, en la tercera jornada. Bancos de arena, cauces secos de río y esas formas casi mágicas talladas por el viento a lo largo de miles y miles de años.

Esta es la NEOM Titan Desert Saudi Arabia 2023. Un terreno por descubrir, una carrera inexplicable para quien no ha estado allí y una oportunidad de rodar, un año más, por unas pistas por las que jamás ha rodado una bicicleta de montaña.



Festibike, a punto de alcanzar el 90% de ocupación

La feria, que tiene por lema "La Bici Nos Mueve", acaba de anunciar que ya tiene un 89% de espacio de exposición ocupado por casi 200 marcas.



Festibike ya tiene el 89% de ocupación garantizado. Por ahora, casi 200 marcas han confirmado su asistencia a modo de stands en el espacio de exposición. El municipio madrileño de Las Rozas volverá a ser escenario del 8 al 10 de septiembre de uno de los eventos de ciclismo más importantes de nuestro país, Festibike.

Como gran novedad, este año encontraremos el Festibike Congress, un espacio de formación con contenidos actuales y temáticas de interés en un ambiente profesional. Un completo programa de ponencias dentro de la feria con el objetivo de seguir

siendo el punto de encuentro de toda la industria de la bicicleta.

Por primera vez, las actividades, restauración y otros servicios feriales estarán repartidos dentro del área de exposición en un marco de más de 20.000m2. Una forma de integrar todos los contenidos de la feria para crear un inmejorable ambiente y disfrutar de multitud de experiencias en un mismo espacio. Una gran oportunidad para reunir de nuevo a todos los perfiles de usuarios a la bicicleta y a los profesionales del sector ciclista.



Sea Otter Europe firma un acuerdo de colaboración con AMBE

Junto con el Euro Mobility Festival, ambos festivales (celebrados en Girona en septiembre), acuerdan colaborar para potenciar la industria del ciclismo.

Buenas noticias para el panorama ciclista nacional. El festival Sea Otter Europe Costa Brava Girona by Continental y el Euro Mobility Festival, que se celebrarán en Girona del 22 al 24 de septiembre, han firmado un acuerdo de colaboración con la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE) para potenciar la industria del ciclismo.

Este acuerdo incluye una serie de acciones conjuntas que se irán activando y anunciando. Entre otras acciones, los asociados de AMBE se beneficiarán de una serie de ventajas para estar presentes en el festival de Girona a partir de la edición de 2024.

AMBE, Asociación de Marcas y Bicicletas de España, es la voz del sector de la bicicleta. Formada por más de 80 empresas asociadas y aliadas, AMBE promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte, ocio, turismo y deporte, así como el crecimiento del sector a través del trabajo con organismos públicos y privados.

Respecto al Euro Mobility Festival, se está organizando una mesa conjunta en la que se abordará la situación de la industria europea y estatal de la bicicleta, y sus principales datos. Entre los invitados estará Manuel Marsilio, director general de CONEBI y Jesús Freire, secretario general de AMBE.



Conbici empieza una campaña contra los ayuntamientos que han retrocedido en materia de movilidad sostenible

Entre otros, los ayuntamientos de Logroño, Elx, Valladolid, Castelló, Palma han empezado a dismantlar algunos avances pro-bici.



Ya ha empezado la campaña "Con Bici Ni Un Paso Atrás", iniciada por la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici) y los grupos Margalló-Elx en Bici-Ecologistes en Acció, Asturias ConBici, ASCIVA (Asamblea Ciclista de Valladolid), Amics de la Terra-ConBici, Biciutat de Mallorca, Logroño en Bici-Ecologistas en Acció y Castelló en Bici, todos ellos miembros de ConBici.

ConBici levanta su voz ante los planes de ciertos municipios, como Logroño, Elx,

Valladolid, Castelló, Palma y otros, que están considerando retroceder en los avances en movilidad sostenible. Es incomprensible que nuevos gobiernos municipales manifiesten su intención de eliminar parte de estas infraestructuras ciclistas, desoyendo las recomendaciones de los organismos internacionales y las demandas de entidades como las que promueven esta petición.

Tras varios encuentros, hoy da comienzo una campaña en redes sociales con el hashtag

#ConBiciNiUnPasoAtras y a una petición en Change.org para que recapaciten los gobiernos que pretendan retroceder en infraestructura por la movilidad sostenible.

Según la entidad, vivimos en un contexto de emergencia climática que afecta de manera directa a nuestra salud y al presente y futuro del conjunto del planeta. Ante esta realidad, los países miembros de la Unión Europea están obligados a alcanzar la neutralidad climática en el año 2050.

Una de las medidas para lograrlo es reducir las emisiones contaminantes. En nuestros municipios gran parte de estos contaminantes proceden del tráfico privado a motor. Por tanto, la movilidad es el ámbito donde debe darse la mayor transformación para asegurar municipios saludables y verdes, desplegando infraestructuras para promover la movilidad sostenible y desincentivar la movilidad más contaminante.

En particular, promover el uso de la bicicleta tiene un efecto directo, por ello, la entidad considera que convertir carriles de circulación motorizada en carriles bici supone reducir considerablemente el tráfico de las calles donde se implantan, así como disminuir la velocidad y ganar, por tanto, en calidad del aire, salud acústica y seguridad vial para toda la ciudadanía.

Los carriles bici segregados suponen un primer paso necesario para permitir a la ciudadanía ver cumplido su derecho y libertad de poder elegir su modo de transporte en condiciones de seguridad y con un recorrido eficiente, rápido y directo. A su vez, evitan la ocupación de las aceras por parte de las personas usuarias de la bici. Son, en definitiva, una infraestructura imprescindible para democratizar el espacio público, mientras avanzamos paulatinamente en el nuevo paradigma de "ciudades para las personas", que pretende la Unión Europea.

Ante ello, pide a los nuevos gobiernos municipales que recapaciten, que mantengan las infraestructuras ciclistas mencionadas, mantengan la infraestructura reservada para transporte público y que aprovechen los instrumentos de que disponen, como, por ejemplo, planes de movilidad sostenible o las recomendaciones de entidades como la Red de Ciudades por la Bicicleta, para incrementar estas infraestructuras y seguir avanzando en la necesaria movilidad sostenible.

Ante los planes de esos municipios que están dando pasos atrás, la entidad quiere trasladar a los nuevos gobiernos locales de estos municipios:

- Su absoluto rechazo a la supresión anunciada de carriles bici o cualquiera de las infraestructuras ciclistas actuales, poniendo en riesgo nuestro derecho y libertad para circular con seguridad.
- Su reprobación ante la eliminación de infraestructuras reservadas para el transporte público, reduciendo su velocidad comercial y, por tanto, su atractivo como alternativa viable al vehículo privado.
- Su condena a que se pretendan dar pasos atrás en la lucha contra la emergencia climática, con los perjuicios que ello supone para la salud humana y la sostenibilidad ambiental.
- Su negativa a gastar dinero público en dismantlar servicios e infraestructuras colectivas y las consiguientes devoluciones de fondos a la Unión Europea.
- La necesidad de continuar desincentivando el uso del coche particular y promoviendo la movilidad sostenible en los municipios: por seguridad, salud y disfrute de las personas de su espacio público.

Las cadenas de suministro, en el punto de mira de la WBIA

La Asociación Mundial de la Industria de la Bicicleta (WBIA) concluyó su Asamblea General centrándose en la sostenibilidad de las cadenas de suministro mundiales.



La Asociación Mundial de la Industria de la Bicicleta (WBIA, por sus siglas en inglés) concluyó con éxito su Asamblea General anual, en la que las principales partes interesadas de las asociaciones mundiales de la industria de la bicicleta se reunieron para debatir la evolución actual del sector y establecer objetivos estratégicos para el futuro.

El presidente de la WBIA, Erhard Büchel, encabezó la reunión que tuvo lugar el 22 de junio en EUROBIKE 2023 en Frankfurt y que dio como resultado un compromiso reforzado con el trabajo de la WBIA a nivel de la ONU y los 10 Principios de Sostenibilidad acordados en el Salón de la Bicicleta de Taipei 2023.

La Asamblea General contó con la participación activa de representantes de las asociaciones miembros de la WBIA, como la Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta (CONEBI), la Asociación Taiwanesa de la Bicicleta (TBA), la Asociación Japonesa de la Bicicleta (BAJ), la Asociación de Fabricantes de Bicicletas de la India (AICMA) y People for Bikes (EE.UU.).

Haciendo balance del fructífero evento celebrado

en marzo en el Salón de la Bicicleta de Taipei, la Asamblea General acordó reforzar aún más el enfoque en los 10 principios de sostenibilidad, es decir, la gestión eficaz de los datos, la educación, la energía, la economía circular, el consumo de materiales, el diseño ecológico, las cadenas de suministro sostenibles, el enfoque en las bicicletas eléctricas, los proyectos de compensación de carbono y la verificación de la huella de carbono. Existe un impulso único para que la WBIA asuma un papel de liderazgo en la coordinación de la industria en la orientación global relativa a las cadenas de suministro sostenibles. Además, hubo un amplio acuerdo para llegar a más partes interesadas globales y fomentar la cooperación con asociaciones que aún no forman parte de la WBIA.

"Colaborar en iniciativas globales de sostenibilidad durante la Asamblea General de la WBIA fue un ejercicio importante para nuestro equipo de PeopleForBikes", dijo Jenn Dice, presidenta y directora general de PeopleForBikes. "Traer de vuelta recursos y procesos para ayudar a nuestros más de 300 miembros de la industria a avanzar en sus objetivos de sostenibilidad sin duda cambiará para mejor el impacto que la industria de la bicicleta tiene en nuestro planeta", continuó.

La WBIA sigue participando en distintos foros y proyectos en el ámbito de la ONU, como el Plan Maestro Paneuropeo para el Fomento del

Ciclismo, así como en la normativa técnica mundial sobre comunicación entre vehículos, por ejemplo, incluida la actualización del sistema de información sobre ángulos muertos de la ONU para detectar ciclistas.

Además, la Taiwan Bicycle Association (TBA) propuso celebrar la próxima Asamblea General de la WBIA en Taipei durante el Taipei Cycle Show de 2024, moción que recibió el apoyo unánime de los participantes. Robert Wu, presidente de la TBA, declaró: "Gracias a la WBIA por hacer esto posible. Es un gran honor para nosotros tener esta oportunidad de acoger la Asamblea General de la WBIA en el Taipei Cycle Show 2024 y con un concienzudo esfuerzo dedicado a la ESG y la Sostenibilidad. Juntos esperamos contribuir y avanzar en una dirección más innovadora y visionaria."

Erhard Büchel, presidente de la WBIA y la CONEBI, afirmó: "La industria de la bicicleta se está desarrollando de forma dinámica, y es tan importante como siempre buscar soluciones globales de sostenibilidad. Me complace ver un nivel tan alto de compromiso de nuestros miembros con los 10 principios de sostenibilidad, sobre los que se construirán nuestros futuros proyectos. Además, me complace el buen trabajo que está realizando la WBIA en el ámbito de la ONU, representando nuestra voz para un mayor crecimiento de nuestra industria a nivel político mundial."

Athena Ibérica se une a la Asociación de Marcas y Bicicletas de España

AMBE da la bienvenida a esta compañía, especializada en la distribución de primeras marcas.



Athena cuenta con una dilatada experiencia en el sector de la distribución, trabajando desde hace años con primeras marcas no solo del sector de las dos ruedas, sino también del deporte, electrónica de consumo y outdoor.

Ahora, la compañía se une a la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE) como nueva asociada.

Tal y como cuenta la marca, su valor añadido es el de ofrecer un servicio 360 tanto a marcas como a

clientes, siguiendo todo el ciclo de vida del producto y adaptándose a las necesidades del mercado y de cada sector.

En una entrevista proporcionada por AMBE, Athena valora así la situación del sector: "Este 2023 y seguramente el próximo 2024 van a ser años de estabilización del sector donde ya estamos viendo situaciones duras e inevitables, pero al mismo tiempo, cambios y maduración en el mercado.

Desde Athena entendemos esta situación como una oportunidad para entender y adaptarnos lo antes posible al nuevo mercado, dando el máximo soporte al retailer para crear sinergias que perduren más allá de esta época de cambios."





“...en varios casos han llevado a la quiebra y desaparición a pequeñas empresas que han trabajado bien durante años.”

La circulación de bicicletas de montaña por senderos de España, una mirada comprometida

Tras casi veinte años de trabajar en defensa de la libertad y la regulación para circular en bicicleta de montaña por los caminos y senderos de uso público de España podemos afirmar que existen dos situaciones, al menos, en nuestro país.

Por un lado, en las zonas más despobladas y rurales en general no se ponen objeciones a que las bicicletas hagan uso de los caminos y senderos, como tantos otros medios de transporte o de ocio como existen. Es más, se promociona y desarrolla para atraer turismo y, consiguientemente, ingresos, economía y riqueza.

Por otro lado, en las zonas más pobladas existe la tendencia a eliminar o desterrar cualquier actividad que les pueda dar problemas y trabajo a los gestores del terreno que gestionan el campo, la naturaleza y los espacios protegidos.

Las zonas en las que se está produciendo mayor restricción al uso del MTB son la CCAA de Madrid, Barcelona y CCAA Valenciana, que coinciden con lo anteriormente expuesto. Por el contrario, zonas más despobladas como Castilla y León, Extremadura, Castilla La Mancha, interior de Andalucía, Aragón y varias zonas más están promoviendo el turismo y las actividades de ocio con la esperanza cierta de atraer a los practicantes de actividades lúdicas y deportivas que complementen la economía de sus poblaciones, como se está haciendo en toda Europa y en el resto del mundo. Efectivamente, los gestores de espacios de montaña han visto en el ciclismo de montaña una fuente de ingresos por turismo muy superiores debido a que han adaptado sus instalaciones de invierno a la práctica del MTB, durante períodos de tiempo superiores en la actualidad. Esperamos

que esta idea tan probada vaya calando en la mentalidad de nuestros gestores y sigan la senda que está marcando la Comunidad de Castilla y León, a través de su Consejería de Medio Ambiente, pionera en España del fomento del MTB.

Cada día dejan de realizarse en España pruebas populares, marchas y encuentros deportivos para aficionados ante las dificultades y trabas constantes que establecen los responsables al cargo, pues eventos con años de tradición en la zona y con iguales recorridos que en las ediciones precedentes, les son denegadas las autorizaciones a pocos días de sus fechas de celebración, cuando ya disponen de cientos o miles de inscripciones, acuerdos firmados con todo tipo de establecimientos, patrocinadores, proveedores, etc. No les dan margen de maniobra y en varios casos han llevado a la quiebra y desaparición a pequeñas empresas que han trabajado bien durante años. En este mismo sentido estamos viendo cómo se prohíbe la participación de e-bikes en ciertas marchas populares, de lo que se deduce que desconocen lo que es una e-bike y no saben que la regulación europea, tras puesta a la legislación española mediante el Real Decreto 339/2014 establece que las bicicletas asistidas son ciclos, sin más, que las e-bikes no existen en la legislación española. Para aclararlo, en España existen: a) las Bicicletas Asistidas; b) Ciclos de motor L1e-A y Ciclos de motor L1e-B.

En consecuencia, como la ignorancia de la Ley no exime de su cumplimiento, no se debería prohibir la participación de un modelo de bicicleta que no existe. Más aún cuando las bicicletas asistidas (EPAC o Pedelec) son el sector que más

está creciendo en ventas y usuarios durante los últimos tres años.

Debemos establecer que defendemos el ciclismo responsable que circula por caminos y senderos abiertos al uso público y que los senderos en concreto son el lugar más seguro, pues a menor caja de camino, menor velocidad y mayor seguridad para todos los usuarios. La práctica de disciplinas más agresivas debe realizarse en las instalaciones que estén habilitadas para ello. Hacer lo contrario puede ser constitutivo de una infracción.

Al avance de las restricciones o prohibiciones hay que unir la falta de interés de las federaciones deportivas que escasamente representan al 1% de los ciclistas españoles (una media de 50.000 federados sobre 9.000.000 de ciclistas, según el Observatorio de la Bicicleta), pues no van a realizar ninguna actuación en favor del MTB, a pesar de estar perfectamente informados en persona por nosotros.

El ciclismo de montaña es una actividad deportiva que en las últimas encuestas de actividades deportivas del INE en España se encuentra en el primer lugar de práctica con más del 38% de práctica anual y más del 22% de práctica semanal, y creemos que merece otro tratamiento más favorable, pues quienes lo practicamos somos ciudadanos con los mismos derechos y obligaciones que el resto.

Nos gustaría poder trabajar en una regulación que fuera equilibrada para todos los usuarios de los senderos de montaña, reconociendo los beneficios del deporte en la naturaleza para los ciudadanos y la repercusión positiva que tiene en la salud física y mental de todos.

LEATT MTB 2023 CASCO MTB ENDURO 3.0



UN CASCO, CUALQUIER RUTA: 3 CASCOS EN 1



Con una versatilidad e innovación inigualables, el diseño 3 en 1 significa que se puede usar como un casco abierto para salidas sencillas, en el estilo jet con protectores de orejas para mayor cobertura o añadir con un sólo clic la mentonera desmontable para una máxima protección. Un casco, con tres niveles de protección para cualquier tipo de aventura. Al ganar el prestigioso premio Design & Innovation Award 2023, el casco 3.0 Enduro reafirma el compromiso inquebrantable de Leatt con la seguridad del ciclista.



DISEÑO DE CASCO 3 EN 1
Protecciones extraíbles sobre las orejas con un sencillo sistema de botón. Mentonera extraíble mediante un sencillo sistema de botón. Casco integral.

VENTILACIÓN MAXIMIZADA
mediante 20 conductos de ventilación

TECNOLOGÍA TURBINAS 360°.
Reduce las fuerzas con riesgo de conmoción en un 30% y de un 40% de las fuerzas de rotación.

SISTEMA DE CIERRE MAGNÉTICO FIDLOCK.

REFUERZO POWERBRIDGE
que lo convierte en un casco más seguro y ventilado.

ANCLAJE PARA GAFAS DE SOL
para una ubicación fácil y segura.

La mentonera del casco 3.0 Enduro está certificada por ASTM y ofrece la máxima protección contra impactos. Al igual que con todos los cascos Leatt, el 3.0 Enduro presenta su tecnología Turbine 360° que define su categoría. Los discos de turbina ubicados estratégicamente dentro del casco absorben energía, lo que reduce los riesgos de conmoción cerebral y la aceleración rotacional del cerebro.

Pero el casco 3.0 Enduro no se trata solo de seguridad; también se trata de comodidad y utilidad. El casco es una opción ideal para los ciclistas de montaña y cuenta con una visera ajustable, un puerto para gafas de sol y un cierre de hebilla magnética Fidlock.

El casco Leatt MTB 3.0 Enduro viene de serie con las tres piezas: casco, protectores de oreja y mentonera. Dependiendo del sendero, el rider puede adaptar el casco para optimizar siempre la ventilación, el peso y el tipo de protección.

Con un PVP de 289€, el casco reúne tecnología de seguridad innovadora y características de comodidad premium, ofreciendo la solución definitiva para ciclistas de todos los estilos y niveles.



Foto: LIV



Tactic Distribution estrena su B2B y suma una nueva marca a su catálogo



La distribuidora ya tiene su B2B para que los clientes puedan encontrar – y conocer – los productos de Tactic. Además, da la bienvenida a Daysaver.

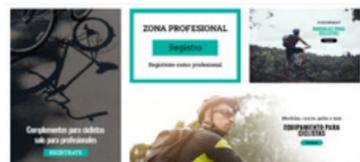


La distribuidora Tactic Distribution acaba de estrenar su B2B. Después de meses de trabajo, la web ya está disponible para todo el mundo. A partir de ahora, los clientes dados de alta ya podrán entrar con sus códigos de acceso existentes. Y, por otro lado, los nuevos clientes podrán darse de alta directamente en la página B2B.

Podéis entrar en www.tacticdistribution.net/

Además de estrenar B2B y web, la distribuidora también anunció la llegada de una nueva marca a su catálogo. Se trata de Daysaver, especialista en multiherramientas de ingeniería suiza de alta calidad. Todos sus productos tienen un peso reducido, con tal de salvarte el día en las posibles averías que tengas en tus salidas en bici.

Más información por correo electrónico o el teléfono 931 09 73 65.



Cetelem consigue el sello de empresa certificada Cycle-Friendly Employer

BNP Paribas Personal Finance, conocida su marca Cetelem, ha sido distinguida por el acondicionamiento de sus instalaciones.

La empresa BNP Paribas Personal Finance, conocida por su marca comercial Cetelem, ha sido distinguida por el acondicionamiento de sus instalaciones de la sede MadridRío, para que los empleados puedan desplazarse en bicicleta al centro de trabajo. Todas sus instalaciones que incluyen vestuarios, duchas y parking específicos para bicicletas. Además, se facilita a los colaboradores el acceso a la compra de bicicletas en condiciones favorables.

El sello Cycle-Friendly Employer es una certificación de Bikefriendly Group, desarrollada a nivel europeo y que distingue a las empresas que facilitan y motivan el uso diario de la bicicleta entre sus trabajadores.

Es la primera entidad financiera en España en recibir esta certificación. Mediante esta acción pretende fomentar hábitos de vida saludable entre sus trabajadores, así como reducir emisiones contaminantes.

Para fomentar este tipo de movilidad sostenible, BNP Paribas Personal Finance organizará charlas de concienciación sobre las ventajas y beneficios de esta práctica. Esta iniciativa pretende fomentar unos hábitos de vida saludables entre sus colaboradores, así como

contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero.

La distinción con el sello Cycle-Friendly Employer se alinea con el propósito de BNP Paribas Personal Finance de promover el acceso a un consumo más sostenible y responsable para apoyar a clientes y partners. La bicicleta es una de las alternativas de movilidad sostenibles y, actualmente, Cetelem es líder en este sector, en el que lleva trabajando 10 años.

En palabras de Franck Vignard, CEO de BNP

Paribas Personal Finance España, "para nosotros es un orgullo recibir la certificación Cycle-Friendly Employer, un distintivo que nos acredita como una compañía comprometida con el bienestar de nuestros colaboradores y el medio ambiente. La sostenibilidad es uno de los ejes estratégicos para Cetelem y por ello, en concordancia con nuestro propósito, con esta certificación trasladamos este compromiso a nuestros empleados y damos un paso más en la promoción de un estilo de vida saludable".



De izquierda a derecha: Francisco Berroya, José Antonio Gimeno, Isabel Marcos, Luis Felipe Heredero, Alberto Sanz, Olca Kanber, Franck Vignard, Ana Ribagorda y Luis Pascual.

Carlos Núñez, nuevo director financiero de Crow Bicycles



El ex secretario general de AMBE ha formalizado su relación con la marca española de e-bikes, con la que ya llevaba un tiempo como asesor.



El ex secretario general de AMBE ha formalizado su relación con la marca española de e-bikes Crow Bicycles, con la que ya llevaba un tiempo como asesor.

A través de las redes sociales, Carlos Núñez ha anunciado su nuevo cargo como CFO de Crow Bicycles. Desde hace un año, empezó a trabajar como asesor independiente de la marca madrileña de e-bikes ligeras. Ahora acaba de formalizar esa relación anunciando su nuevo cargo como director financiero y accionista.

Junto a David Toledo, CEO & Fundador de la empresa, se encargó de temas como el asesoramiento financiero, el análisis económico, la formulación de su modelo de negocio y Plan de Empresa, el reporting al Consejo de Administración, el establecimiento de estrategias corporativas, comerciales y de marketing o en la búsqueda de financiación externa de 200.000 euros con ENISA y dos rondas de financiación de hasta 500.000

euros con sus accionistas.

David Toledo y Carlos Núñez se conocen desde 2013, año en el que ambos se unieron a AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España). David era vicepresidente y Carlos secretario general.

CROW, la marca de bicicletas eléctricas ultraligeras con un modelo 100% online (www.crowbicycles.com), acaba de cumplir su primer aniversario en el mercado, y ha llegado a puntos de venta como Quebec, Gales, San Francisco, Carolina del Norte, Sevilla, Hamburgo, Antibes-Francia, Erlangen-Alemania o Madrid.

Según el propio Núñez: "Uniendo la experiencia de David en su anterior etapa de 17 años en Canyon con mis 5 años en ROTOR como Director General o mis casi 8 años como Secretario General de AMBE, atesoramos una gran experiencia y, sobre todo y casi más importante, la ilusión y la fuerza de saber lo que queremos y cómo conseguirlo."

Las ventas de Shimano cayeron un 18% la primera mitad de 2023

Esta cifra corresponde al sector bike, y es en comparación con el primer semestre del año pasado. Las ventas de la multinacional han sufrido una dura caída.

La multinacional japonesa Shimano ha informado que sus ventas han sufrido una caída del 17,7% en cuanto a componentes para bicicletas en el primer semestre de 2023, en comparación con el primer semestre del año pasado.

Las ventas netas de la división de bicicletas de la marca cayeron hasta los 205.000 millones de yenes (unos 1.320 millones de euros), y el beneficio operativo también descendió un 39,5%, hasta los 42.000 millones de yenes (unos 270 millones de euros).

Según la empresa, esto se debe a la "débil" demanda de sus productos en muchos mercados clave de todo el mundo. En Europa, Shimano declaró que la demanda de bicicletas completas era baja, y citó las "condiciones meteorológicas desfavorables" de principios de primavera como uno de los factores que contribuyeron a ello, junto con los altos niveles de existencias.

Previsión global

La marca se muestra optimista en cuanto a la recuperación de la demanda de sus productos en la segunda mitad del año.

En referencia al mercado norteamericano, un portavoz de Shimano declaró: "Las ventas al por menor de bicicletas terminadas siguieron siendo débiles y los inventarios del mercado se mantuvieron en un nivel elevado".

En los mercados de Asia, Oceanía y América Central y del Sur, aunque el interés por las bicicletas se calificó de "firme", las ventas fueron "algo flojas" debido al enfriamiento de la confianza de los consumidores por el aumento de la inflación.

Sin embargo, en el mercado chino, las ventas se mantuvieron fuertes, especialmente de bicicletas de carretera, debido a la continua popularidad del ciclismo deportivo al aire libre.

En el mercado japonés, las ventas se describieron como flojas. Esto se vio afectado por el aumento del precio de las bicicletas terminadas debido a la depreciación del yen y otros factores.

Shimano también ha afirmado que el inventario en su país de origen se mantuvo "algo elevado", por lo que también contribuyó a las cifras de ventas. La marca también ha dicho que los recortes de producción en curso en las fábricas están haciendo "difícil" absorber

el aumento del ratio de costes de fabricación.

De cara al futuro, Shimano ha revisado a la baja sus previsiones por segundo trimestre fiscal consecutivo debido a las tendencias actuales en la primera mitad del año fiscal 2023.

La marca espera ahora unas ventas de 450.000 millones de yenes (2.900 millones de euros) en 2023, una cifra ligeramente inferior a los 460.000 millones de yenes (2.962 millones de euros) previstos al final del primer trimestre.



Sede de Shimano en Sakai, Japón

Anbeek, ex-CEO del Grupo Accell, se incorpora a SIGNA Sports United

Ton Anbeek, antiguo director general de Accell Group, se incorpora al consejo de SIGNA Sports United.



Según información publicada por Bicycle Retailer, el ex CEO del Grupo Accell, Anthonie "Ton" Anbeek, se incorporará al consejo de administración de Signa Sports United el próximo mes de abril de 2024.

Anbeek dejó el Grupo Accell el mes de marzo de este año después de que, aproximadamente un año después de que Accell - la matriz de las marcas de bicicletas Haibike, Winora, Ghost, Batavus, Koga, Lapierre, Raleigh, Sparta, Babboe y Carqon- fuera adquirida por un grupo liderado por KKR.

SSU es una empresa minorista de comercio electrónico propietaria de WiggleCRC, Nukeproof, Vitus, Bikester, Probikeshop y otras marcas del mercado de la bicicleta, así como de sitios de comercio electrónico de tenis, deportes al aire libre y de equipo.

Mike Özkan, Presidente de SIGNA Sports United, comentó: "Tenemos el privilegio de dar la bienvenida al Sr. Anbeek a nuestro Consejo de Administración. Su gran experiencia, su capacidad estratégica y su pasión por la industria del deporte y la bicicleta son activos inestimables en el momento en que estamos devolviendo a nuestro negocio un crecimiento rentable."

Anbeek, por su parte, se ha mostrado muy contento con este cambio: "Es para mí un gran placer que se me haya pedido formar parte del consejo de SSU. Conozco SSU desde finales de 2017 y he seguido el éxito de la empresa desde entonces con gran interés. Estoy muy motivado para contribuir a que SSU siga creciendo en el futuro."

Mondraker da la bienvenida a su nuevo Area Sales Manager Iberia-Italia

Proveniente de Saucony, Jerónimo Vazquez Costales será el encargado de ocupar este cargo en Mondraker.



JerónimoVazquezCostales



MONDRAKER

Jerónimo Vazquez Costales, proveniente de Saucony, ha anunciado en las redes sociales que, partir de ahora, será el nuevo Area Sales Manager Iberia-Italia de la marca.

Desde 2018, Jerónimo trabajó para Saucony como Sales Director. Antes de este cargo, era el Country Manager de Iberia en Fox.

La distribuidora Bicimax presenta a su nuevo director comercial

Pasqual Canals será el nuevo director comercial. Anteriormente se encargaba de Catalunya para la misma distribuidora.



Pasqual Canals



Nuevos cambios en Bicimax S.A., la distribuidora nos presenta a su nuevo director comercial, Pasqual Canals.

Pasqual, lleva con la empresa desde que crearon su propia red comercial. Anteriormente, se encargaba de la zona de Catalunya. Se trata de un gran apasionado por el mundo del ciclismo.



Nueva
OSSBY GEO

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La nueva ebike plegable Ossby GEO se adapta a ti y a la forma en la que te mueves por tu ciudad.

Ultraligera · Plegado en 1 movimiento · Cuadro sostenible de biocomposite
Fabricada en España · 50km de autonomía · Motor Bluetooth · App exclusiva

RESÉRVALA AHORA



ESCAPA inaugura en Tarragona la tienda ciclista más grande de la ciudad

ESCAPA ESCAPA, con la apertura de esta tienda de 1.000 metros cuadrados, suma ya siete puntos de venta en toda España.



El alcalde de Tarragona, Rubén Viñuales, inauguró en julio la nueva tienda de ESCAPA. Se trata de un establecimiento de 1.000 m² que será el nuevo punto de referencia para todos y todas las ciclistas de Tarragona.

Junto al alcalde de la ciudad, el CEO de ESCAPA Jose Luís Pardo inauguró la que es la tienda más grande de material ciclista de Tarragona. El nuevo establecimiento pasa a ser el punto de referencia para los amantes del ciclismo, tanto para los más habituales como para aquellos que estén pensando en iniciarse en este deporte para compartir juntos esta pasión.

La nueva tienda está situada en Carretera València, 208E y ofrece una amplia selección de bicicletas de diferentes marcas y modelos para satisfacer todas las necesidades de ciclistas de todas las edades y niveles de habilidad. En ESCAPA Tarragona se pueden

encontrar bicicletas de montaña, bicicletas de carretera, bicicletas urbanas, bicicletas eléctricas o accesorios y recambios de calidad. Además, la tienda está dotada de servicio de taller, estudio de biomecánica y parking de 20 plazas para los clientes. En total, la nueva instalación arranca con un equipo de 6 expertos apasionados por el ciclismo que brindarán asesoramiento y orientación a los clientes.

Después de la adquisición por parte de Quadis en enero de 2021, ESCAPA se ha consolidado en los últimos años como uno de los principales operadores de distribución ciclista española, tanto por superficie comercial como por unidades vendidas. ESCAPA, que distribuye las principales marcas de bicicletas, recambios, accesorios y complementos ciclistas, ya cuenta con 7 puntos de venta (Sabadell, Girona, 2 en Barcelona, Tarragona, Madrid y Castelló de la Plana).



FAST. FORWARD. RIDE.

Ha llegado el momento de acelerar tu vida. **Si vas en bici al trabajo, que sea rápido.** Ahórrate las partes aburridas. Llegas antes a la oficina, vuelves antes a tu casa y alargas tus salidas de fin de semana. **DUSTY SX.**





GOBIK®



MOVISTAR
TEAM