

tradebike^{& tri}

bike & triathlon community

#46



a fondo: Urban & Mobilty

Analizamos el estado de la movilidad en bicicleta en España

Entrevista Santi Ribas

Experto en movilidad

Test de producto

Probamos la Riese & Müller Supercharger2 GT



sumario

4 Bike Data

La Red de Ciudades por la Bicicleta presenta el Barómetro de la Bicicleta 2019

11 A fondo

Nuevas tendencias en el sector Urban, entrevista con Santi Ribas y el estado de la movilidad en bici

32 Bikes

Probamos la nueva Supercharger2 GT rohloff de Riese & Müller

42 Complementos

Las marcas de equipaciones de los equipos de ciclismo profesionales

56 Componentes

El nuevo sistema Magic Grip Control de Moustache

62 Nutrición y Salud

Movistar Team estará patrocinado por 226ERS

68 Digital

Las nuevas funciones de Polar Vantage Series

70 Eventos

Las mejores marchas cicloturistas de 2020

80 Bikecracia

Cómo lograr que los más pequeños vayan en bici al cole

86 Empresas

Endura se compromete a plantar 1 millón de árboles

95 Punto de venta

Probike celebra sus 30 años

98 En la contra

Es el momento de la bicicleta

tradebike & tri

bike & triathlon community

Nº46 FEBRERO 2020

PORTADA

Foto: Aitor Quesada

EDITA:

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

EDITOR:

Jaume Ferrer
jferrer@tradebike.es

DIRECTOR:

Toni Amat
toni@tradebike.es

REDACCIÓN:

Joan Requena
joan@tradebike.es

Pol Figueras

pol@tradebike.es

MAQUETACIÓN:

Adriana Puerto
adriana@sportpanel.es

ESTUDIOS DE MERCADO:

Laura Planagumã
estudios@sportpanel.es

COLABORADORES:

Marfí Pueyo, Raul Bernat,
Pancho Pi-Suñer, Pablo Velat

ADMINISTRACIÓN:

Isabel Bové
isabel@sportpanel.es

PROCESO DE DATOS:

Gescode, s.l.
gescode@gescode.es

INTERNET:

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

IMPRESIÓN:

Gráficas Gómez Boj

PROVEEDOR TECNOLÓGICO:

Revolumentia S. L.

DISEÑO GRÁFICO:

Bep Febrer



@tradebike



Jaume Ferrer
Editor
jferrer@tradebike.es

Arranca DataBike

El sector del ciclismo y, en especial la industria, ha disfrutado de dos décadas de éxito con crecimientos sostenidos. Y lo ha hecho, además, sin tener estudios de mercado detallados y buenos datos de clientes que, al fin y al cabo, son los que dan el auténtico conocimiento del mercado. Mientras en este periodo las marcas, con sus ventas sell-in, han tenido crecimientos importantes, el sell-out también ha sido positivo, pero con crecimientos bastante más inferiores (aunque sostenidos en el tiempo). La distribución ha estado en una fase muy expansiva: hemos visto como se triplicaba el número de comercios y se quintuplicaban los metros de superficie de venta. Y en este panorama tan positivo, donde todo era crecimiento, las marcas podían prescindir de información de mercado, de datos fiables. Todo valía mientras el viento soplaba tan a favor y nadie caía en que la gran parte de las ventas sell-in estaban destinadas, solo, a cubrir el stock de esta super expansión.

Las pocas cifras del mercado que tenemos ya nos están alertando de que la madurez del sector esta aquí y que este "todo vale" se ha acabado. Ha llegado el momento en el que las marcas de ciclismo van a necesitar datos más precisos. Necesitamos elevar el listón porque las condiciones comerciales y las tendencias del mercado del ciclismo nunca habían evolucionado tan rápido... ni la industria había sido tan diversa y competitiva. Pero además de conocer el mercado, es tan o más importante conocerse bien a uno mismo, conocer cuál es el estado real del segmento en el que nos movemos y, sobre todo, saber cuál es tu papel en este complejo contexto en el que avanzan las empresas. La información es poder. Toda. La que tengamos de nuestros clientes potenciales, pero, también, la que tengamos sobre el sector, sobre nosotros y sobre nuestro papel en el mercado.

Con DataBike ya estamos más cerca de consolidar, en el sector, una cultura del BigData.

Con la idea de ofrecer a la industria del bike una visión más detallada de cómo está estructurado el segmento, SportPanel acaba de presentar el innovador proyecto DataBike (a través de una plataforma online totalmente automatizada) cuyo principal objetivo es obtener y ofrecer datos muy precisos sobre las ventas mayoristas de las marcas de la industria del bike en España. Este panel de datos sigue los pasos del ya exitoso panel colaborativo DataPadel, creado en 2016 a petición de la industria del pádel y que, en su tercer año, ya se ha consolidado como una herramienta de calidad fundamental para que las marcas puedan conocer la dimensión real del mercado, su posicionamiento y lo que es más importante, su evolución.

Un dato a destacar de esta plataforma es el rigor con el que se ha tratado el tema de la confidencialidad: se ha realizado una importante inversión en el desarrollo de una plataforma on line segura para la recopilación de datos y para la presentación de informes. Las marcas tendrán acceso a los resultados globales y, también, podrán conocer cuál es su posición en el conjunto del sector, pero en ningún caso podrán conocer los datos de sus competidores. Es evidente que cuanto más competitivo se vuelve un mercado más necesario es conocerlo a fondo. Y también es imprescindible, y a eso estamos poco habituados, compartir información. Podemos y debemos esforzarnos, a título individual, para conocer a nuestros clientes potenciales y definir nuestras estrategias en función de las conclusiones que saquemos, pero también es fundamental saber muy bien en qué contexto nos movemos. DataBike, en este sentido, es una herramienta clave para que el sector pueda tener una idea muy aproximada de cómo es el presente del universo bike. Y esta información es poder. Un poder que hay que construirlo entre todos y del que todos podremos aprovecharnos. Con DataBike ya estamos más cerca de consolidar, en el sector, una cultura del BigData.

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



Toni Amat
Director
toni@tradebike.es

Crear en el Urban

Cuando comparamos los datos de las ventas de bicicletas urbanas en España con el resto de los principales mercados europeos, nos damos cuenta que en nuestro país tan solo representan un 10-12% del total de las ventas, mientras en los mercados vecinos pueden llegar a representar hasta un 70% de la cifra total del mercado. El mercado español es eminentemente deportivo, y contar con este pequeño porcentaje de venta de bicicleta Urban es lo que nos diferencia principalmente del resto de mercados, y lo que nos aleja principalmente de ser uno de los grandes mercados europeos.

Una gran pena que, en el país del sol, en uno de los climas más favorables de toda Europa para desplazarnos en bici, uno de los países preferidos por la mayoría de los equipos punteros en el mundo del ciclismo para hacer sus pretemporadas, o de los ciclistas europeos como destino preferido para hacer cicloturismo durante todo el año, la bici no sea el medio de transporte por excelencia.

Estamos de acuerdo que en el apartado infraestructuras todavía nos queda un largo camino por recorrer en la gran mayoría de ciudades españolas, sobre todo en lo que a carriles bici se refiere, conexiones entre municipios, y muy especialmente en parkings para bicis, para poder aparcar los vehículos con seguridad, y sin el peligro de perderlos definitivamente.

Si como sector no creemos y trabajamos para que la bici sea el medio de transporte urbano por excelencia, difícilmente lo conseguiremos, debemos creérselo.

Pero cuando analizamos las cifras de cuantas bicis urbanas se venden, y quien las vende, vemos que, en el sector, las tiendas especialistas están las últimas en la cola por detrás de las tiendas multideporte y las grandes superficies. Luego estamos menospreciando una categoría que, de potenciarla y trabajarla bien, podría ser muy importante, como en el resto del continente, se nos está escapando una oportunidad muy importante.

Si como sector no creemos y trabajamos para que la bici sea el medio de transporte urbano por excelencia, difícilmente lo conseguiremos, debemos creérselo.

En los últimos tiempos hemos visto la llegada, de nuevos vehículos urbanos, patinetes al principio, y ahora ya patinetes eléctricos, overboard, monociclos eléctricos, monopatines eléctricos, etc., con una serie de ventajas (plegables, las dimensiones, facilidad de uso y transporte, precio...) y evidentemente unas desventajas (la seguridad debido a las dimensiones de las ruedas, geometrías, calidades en algunos casos, recambios, servicio o la velocidad excesiva para esas características, por ejemplo).

Para mi debemos hacer dos reflexiones importantes:

La bici estaba antes, mucho antes, ¿que hemos hecho mal? Pues llegando mucho más tarde (más de un siglo), nos hayan adelantado tan rápido en España. Se estima que en 2019 se vendieron casi 10 veces más patinetes y vehículos urbanos eléctricos que bicis urbanas. La necesidad de movilidad urbana estaba allí y no la hemos aprovechado.

Una segunda reflexión es: todos estos nuevos vehículos, ¿a quién deben darles servicio? ¿A las tiendas de bicis? Por conocimientos y similitud (ebikes) podrían serlo. ¿U otros talleres o tiendas que surjan y nos puedan hacer competencia?

La Red de Ciudades por la Bicicleta presenta el Barómetro de la Bicicleta 2019

El uso de la bicicleta crece 2 puntos respecto al 2017. Crece en un 8,6% los desplazamientos cotidianos para ir a estudiar y un 2,2% para ir a trabajar.

El presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) y vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del AMB, Antoni Poveda, el Director General de la DGT, Pere Navarro, y el secretario General de la FEMP, Carlos Daniel Casares, presentaron el pasado 10 de diciembre el Barómetro de la Bicicleta en España 2019, el mayor estudio a nivel estatal sobre la bicicleta que se realiza cada dos años. La rueda de prensa, en la que analizaron los principales resultados del estudio sobre los hábitos de uso de la bicicleta a nivel estatal, tuvo lugar en el marco de la Cumbre del Clima COP 25, concretamente, en IFEMA, en el stand de la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias).

"El Barómetro ha demostrado ser un instrumento para seguir creando infraestructuras y fomentar el uso de la bicicleta", apuntaba Poveda. Además de valorar positivamente el incremento del uso de la bicicleta y la radiografía hecha pública hoy, también reconoció que "todavía queda mucho trabajo por hacer en el reparto del espacio público, que tiene que dar prioridad a las personas, el transporte público y a la bicicleta". También recordó que se ha avanzado en la construcción de infraestructuras seguras, como los carriles bici, pero señaló que "las administraciones tienen que dedicar más recursos para que los ciudadanos puedan guardar las bicis en el espacio público".

Por otra parte, Poveda puso sobre la mesa retos fundamentales del nuevo Gobierno, como la educación vial reglada en colegios e institutos y la descentralización de políticas de la bicicleta. Ésta última propuesta, con el objetivo de trabajar con las comunidades autónomas y municipios. *"Los próximos 4 años la bicicleta va a tener bastante peso en las políticas movilidad",* recordó Poveda durante la presentación del Barómetro de la bicicleta 2019.

Reducción de la brecha entre ciclistas hombres y mujeres

Desde una perspectiva de género, se observa en los dos últimos años una reducción de la brecha entre los ciclistas hombres y mujeres. Especialmente, entre los que tienen entre 25 y 39 años. Del 22,6% de brecha entre ciclistas hombres y mujeres que hubo en el 2010, se ha ésta se ha reducido al 16,1% en el año 2019. Mientras que en el año 2010, cuando este indicador llegó al tope histórico de diferencia, un 28,8% de las mujeres eran usuarias de la bicicleta frente al 51,4% de los hombres, en el año 2019 el estudio revela que el 42,8% de las mujeres son usuarias de la bicicleta, frente al 58,9% de los hombres.



Frecuencia de uso de la bicicleta y disponibilidad

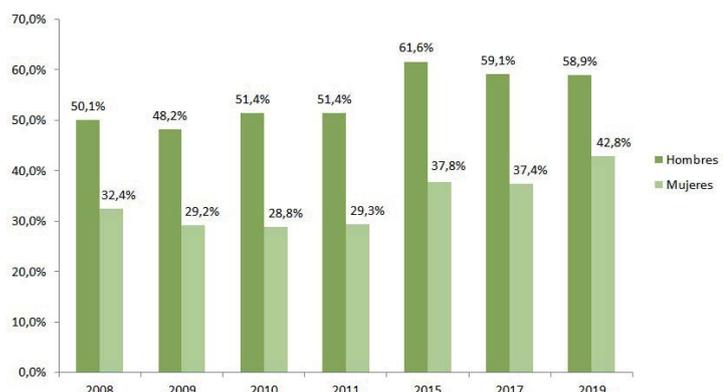
Sobre la frecuencia de uso, el Barómetro de la Bicicleta en España 2019 detalla que el uso de la bicicleta crece 2 puntos respecto al 2017 y alcanza valores máximos: más de la mitad de los españoles de entre 12 y 79 años (50,7%) utilizan la bicicleta con alguna frecuencia. Esta cifra supone que desde el 2009, los usuarios de la bicicleta han aumentado en casi 4,5 millones.

También se desprende que alrededor de 9 millones de españoles de entre 12 y 79 años (un 22,4%), la utiliza de forma semanal, cinco puntos más que

en 2009. Por otra parte, casi 1,5 millones de españoles de entre 12 y 79 años (3,5%) la utiliza diariamente para la movilidad obligada, para ir a trabajar o estudiar.

El estudio, liderado por la RCxB y la DGT y realizado por GESOP (Gabinete de Estudios Sociales y Opinión Pública) revela que, sobre la disponibilidad de este vehículo, siete de cada diez españoles (71,8%) tiene alguna bici en casa. Esta cifra se reduce en 3,1 puntos respecto al año 2017 y se podría asociar al crecimiento de la bici pública compartida, que ya no obliga a disponer de bici propia.

Brecha entre hombres y mujeres en el uso de la bicicleta en España.



Estadísticas del Barómetro de la Bicicleta 2019, realizado por la Red de Ciudades por la Bicicleta

El estudio también analiza, por primera vez, la disponibilidad del patinete eléctrico, que se está haciendo un hueco en las ciudades españolas. En este sentido, el estudio revela que un 6,7% de los españoles dicen tener al menos un patinete eléctrico en su hogar.

Sigue incrementando el uso de la bici para desplazamientos cotidianos

El estudio de GESOP también revela que aumenta la intensidad de uso de la bicicleta. Se da un avance generalizado en los desplazamientos cotidianos, como para ir a trabajar, a estudiar y otros desplazamientos del día a día. El incremento más significativo sobre el uso que se da a la bicicleta se da en los trayectos para ir a estudiar. Crece un 8,6%: pasa del 22,8%, al 31,4%.

Sobre el uso que se da a la bicicleta para ir a trabajar, éste crece en un 2,2%: pasa del 23,7% en el año 2017 al 25,9% el año 2019. En el caso del uso de la bicicleta para otros desplazamientos cotidianos, comparando los últimos dos Barómetros (2017-2019), éste crece en un 1,9%: pasa del 48,8% al 50,7%. También aumenta ligeramente el uso de la bicicleta en espacios deportivos.

La bici sustituye al coche o la moto para los desplazamientos cotidianos

El estudio también revela que en los desplazamientos cotidianos, la bicicleta ha sustituido al coche o la moto en más del 40% de los casos.

Los que ahora utilizan la bicicleta y a la pregunta de qué medio utilizaba antes de ésta, en los desplazamientos cotidianos el coche representaba el 40,5% de los casos, mientras que la moto representaba el 8,8%. En el caso de la pregunta concre-

ta sobre qué medio utilizaba antes de la bicicleta para ir a trabajar, en este caso el coche representaba el 43,8% de los casos, y la moto el 10%.

Aumenta el uso de los sistemas público de bicicletas

El estudio realizado por GESOP también destaca que aumenta la notoriedad y el uso de los sistemas públicos de bicicletas. Concretamente, más de tres millones de españoles utilizan algún tipo de bici pública.

A la pregunta de que si conoce un sistema de bici pública en su municipio, un 38,2% afirman que sí conocen el sistema de bicis pública. Esta cifra crece un 4,4% respecto los valores del 2017.

Además, no solo aumenta el conocimiento del servicio, sino también el uso del mismo. Uno de cada cinco de los que conocen el servicio lo utiliza. Esta cifra ha crecido 5,1% respecto los valores del 2017.

Segmentación geográfica

Por un lado, en las grandes ciudades existen bastante consenso respecto las ventajas de la bicicleta. Madrid y Barcelona es donde resulta más incómodo, pero también dónde más se percibe que su uso ahorra tiempo.

Además, en general, más de la mitad de los entrevistados de diferentes ciudades españolas creen que la reducción de la contaminación ambiental en las ciudades debe pasar por el aumento del uso de la bici. Por otro lado, si se realiza un análisis geográfico sobre el uso de la bicicleta, y teniendo en cuenta los criterios seleccionados a la hora de realizar la encuesta, se observa que en Sevilla

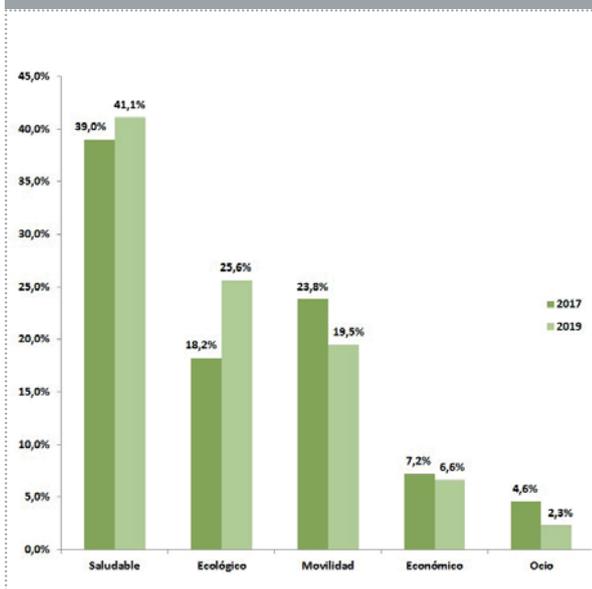
El incremento más significativo en el uso de la bicicleta se da en los trayectos para ir a estudiar, que pasan de un 22'8% a un 31'4%

(59,7%), Zaragoza (58,1%) y Valencia (55,77%) se aprecia una ligera mayor proporción de usuarios de la bicicleta que en las dos grandes ciudades españolas: Barcelona (51%) y Madrid (47%).

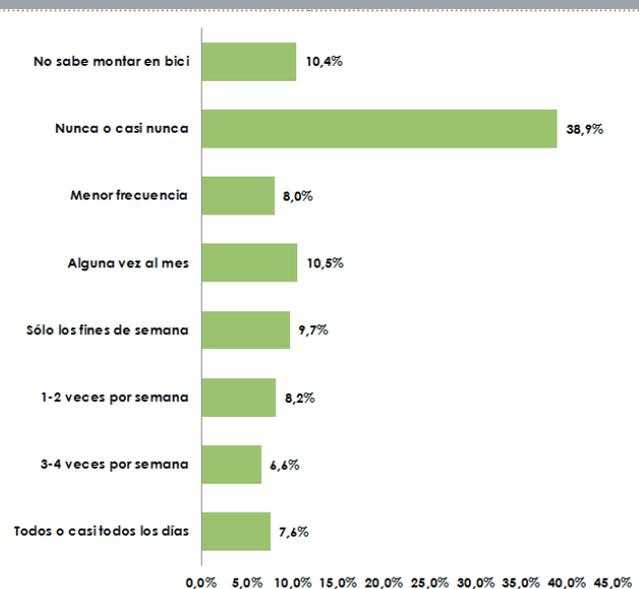
Sobre la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) y el fomento de la bici por parte de la DGT

Un total de 123 socios y más de 550 municipios representados de toda España forman parte ya de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), asociación referente nacional de la movilidad en bicicleta. Liderada actualmente por Antoni Poveda, vicepresidente de Movilidad y Transporte del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), la RCxB está presente a día de hoy en las principales mesas de toma de decisiones sobre movilidad sostenible del país, participa en la elaboración del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta y la reforma de la Ley de Tráfico junto a varios Ministerios. También está prestando a sus socios unos servicios eficientes, cuya demanda crece cada día.

Razones por las cuales se utiliza la bici en España



Frecuencia de uso de la bicicleta en España en 2019



Deporvillage cierra 2019 y la campaña de Navidad con números récord



La compañía de comercio digital deportivo Deporvillage ha cerrado el año 2019 con un volumen de facturación de 60 millones, lo que supone un nuevo récord para la tienda online de material deportivo líder en España. Deporvillage había cerrado el año anterior con 45 millones de facturación, que en porcentaje se traduce en un 33% de crecimiento este 2019, y con respecto a 2017, el incremento del negocio es un 71%. Además de la rentabilidad cada vez mayor y de la expansión mundial, acercándose al objetivo de ser líder en el sur de Europa, ha registrado más de 700 mil pedidos en 2019 y una media por encima de 5 millones de visitas al mes.

Deporvillage no solamente ha logrado batir récords de facturación, también ha lanzado dos marcas propias en su catálogo ciclista: Finisseur, ropa de ciclismo de alta calidad; y DPV, accesorios y productos dedicados al cuidado de la bicicleta. Otros hitos conseguidos por el e-commerce durante el 2019 han sido posicionarse en el ranking

FT1000 del Financial Times como la tienda online deportiva que más ha crecido en Europa, batir de nuevo su récord en Black Friday con 4,8 millones de euros y ser, un año más, la tienda oficial de La Vuelta a España.

No solo 2019 ha sido un año provechoso para Deporvillage, puesto que en la reciente campaña de Navidad ha superado los 6 millones de euros, con un crecimiento del 38% respecto a los 4,5 millones conseguidos el pasado año, y ha contabilizado más de 65 mil pedidos procedentes de todo el mundo. La mayoría de ventas navideñas han recaído en prendas y accesorios de invierno, sobre todo en las categorías de ciclismo y outdoor, así como en artículos como GPS y sensores de frecuencia, rodillos, ropa y accesorios de ciclismo y chaquetas y calzado outdoor. Entre las marcas más demandadas se encuentran Shimano, Garmin y la marca propia de Deporvillage, Finisseur, que recientemente ha lanzado su catálogo de invierno.

Tradeinn: 188 millones de euros de facturación en 2019

Tradeinn, uno de los principales grupos de venta online de material deportivo del mundo, ha cerrado 2018 con una facturación de 188 millones de euros. Esto se traduce en un crecimiento cercano al 50% respecto a 2018, cuando la facturación ascendió a 134 millones.

Tradeinn gestionó el año pasado más de 2,5 millones de pedidos, una cifra que explica el éxito del grupo. Según su CEO y fundador, David Martín, "hemos superado todas las previsiones que habíamos presentado a principios del año pasado: esperábamos cerrar el ejercicio con 150 millones de euros, y finalmente hemos superado esa cifra,

con un crecimiento respecto el año anterior de 54 millones. Hace apenas tres meses, actualizábamos el dato hasta los 175 millones, y pasado el BlackFriday, ya teníamos la vista puesta en los 180 millones, que al final han sido superados".

Las 15 tiendas online de Tradeinn, desde las que vende en 193 países, suman más de 5 millones de clientes en todo el mundo, y su número de referencias a la venta supera el millón de artículos de más de 1.500 marcas. También dispone de dos comercios físicos: una tienda en Celrà (Girona), con un área comercial de 100m2, y la tienda de The North Face Girona.

El ciclismo indoor no es solo para el invierno



Este año es el décimo aniversario de Strava, la red social para deportistas que, un año más, ha presentado su informe anual del año deportivo. El estudio revela nuevos datos sobre el panorama y las tendencias del deporte en el mundo. Strava cuenta con 48 millones de usuarios en 195 países diferentes que a lo largo del año han compartido 19 millones de actividades a la semana. El informe ha analizado cada una de esas actividades y presenta nuevos datos sobre los deportistas como que el ciclismo indoor no es solo para el invierno.

Invierno y, también, verano. Según el informe sobre el año deportivo de Strava, la práctica del ciclismo indoor se extiende durante todo el curso y no queda limitada a los meses de más frío. La popularidad de plataformas virtuales como Zwift y de las clases en el gimnasio hacen que la práctica del ciclismo indoor vaya en aumento y se sitúa como una de las opciones de los deportistas para ponerse en forma en cualquier época del año. En Enero de 2019, un 15,2% de los ciclistas registraron recorridos virtuales pero en Julio también hubo un buen número de ellos que se subieron a la bici indoor: un 4,9%. Además, el informe también muestra cómo entre el 2015-16 y 2018-2019 la práctica ha crecido en popularidad en ambas épocas del año.

La mayoría de los deportistas que optan por entrenar disfrutando de los recorridos virtuales que ofrecen plataformas como Zwift son ciclistas. Sin embargo, cuando se trata de pedalear en interior - en las tradicionales clases de spinning -, el número de corredores y de ciclistas es similar.

¿Y quién no ha soñado con subir alguno de los puertos míticos del Tour de Francia? Los deportistas de Strava que cubrieron la ruta virtual que sube hasta el Alpe d'Huez dos veces ganaron un minuto en la ruta real respecto a los que solo la completaron una sola vez. Los que se pusieron a prueba hasta 5 veces de forma virtual mejoraron el tiempo en 2 minutos.

QUEREMOS AYUDARTE A CAMBIAR DE MARCHA

En **Cetelem España** llevamos años acompañando a negocios como el tuyo. Les ayudamos a llegar a más clientes y **conseguir el negocio que siempre quisieron** tener gracias a nuestras ventajas.

ASESORAMIENTO EXPERTO

A tu disposición en todo momento

FACILIDADES DE PAGO

Adecuadas a cada tipo de cliente

PROCESO 100% ONLINE

Con todas las facilidades

FIRMA DIGITAL

Y subida de documentación online

PLATAFORMA DE FINANCIACIÓN

Plataforma e-CreditNow para tu e-commerce

**HAZ QUE TUS VENTAS AUMENTEN,
FINANCIA CON CETELEM.**

www.cetelem.es/comercios

DATA-BIKE se pone en marcha con las primeras presentaciones

El primer panel sell-in trimestral exclusivo del sector Bike ya está a punto para entrar en funcionamiento después de presentarse durante la asamblea de AMBE

El innovador proyecto DataBike parte del exitoso panel colaborativo "DataPadel", creado en 2016 para la industria del Pádel, con el objeto de obtener trimestralmente las ventas agrupadas de palas y pelotas de pádel por unidades y valor en seis franjas de precio. Desde principios de este año el DataPadel se acaba de ampliar a nivel de las ventas internacionales y se ha incorporado el calzado como nueva categoría. La plataforma que cuenta con la suscripción de las 25 marcas líderes, tanto de palas como pelotas, proporciona desde el año 2016 las estadísticas de la cifras de ventas en unidades valor y precio medio sell-in del mercado agrupados por trimestres, su evolución y las cuotas que la marca obtiene sobre el total así como su posición dentro del ranking.

Este innovador panel on-line ideado y realizado por SportPanel va dirigido a las principales marcas fabricantes y distribuidoras de bicicletas tanto nacionales como internacionales para ofrecerles datos concretos sobre las ventas sell-in de las marcas de la industria del bike en España. La plataforma ya está preparada para que en una segunda fase se puedan incorporar otros productopaíses de la UE.

El panel se basa en tres fuentes de datos: sobre la base de las cifras de ventas al por mayor de bicicletas, el panel proporciona a los usuarios el tamaño del mercado en unidades, el valor en € y el precio medio por las principales franjas de precios defini-

das de bicicletas. Esto es posible con la introducción de los datos, por parte de las marcas, a través de una plataforma on line segura: databike.es.

Más detalles del proyecto

Un dato a destacar de esta plataforma es el rigor con el que se ha tratado el tema de la confidencialidad: se ha realizado una importante inversión en el desarrollo de una plataforma online totalmente automatizada y segura para la recopilación de datos y para la presentación de informes. Las marcas tendrán acceso a los resultados globales y, también, podrán conocer cuál es su posición en el conjunto del sector, pero en ningún caso podrán conocer los datos de sus competidores.

Las marcas suscritas a DataBike incorporarán a la plataforma, trimestralmente, sus datos de ventas a nivel mayorista en valor y volumen (a nivel nacional), por varias franjas de precio y cuatro temporadas al año: Q1 (ventas del primer trimestre del año) Q2 (ventas del segundo trimestre) Q3 (ventas del tercer trimestre) Q4 (ventas del cuarto trimestre).

En una primera fase, y hasta alcanzar un numero representativo de marcas adheridas, la recolección de datos estará abierta por periodos dinámicos. El inicio de la introducción de datos se realizará en el primer trimestre del año 2020, donde las marcas suscritas deberán de aportar los datos del

Este innovador panel on-line va dirigido a las principales marcas fabricantes de bicicletas, tanto nacionales como internacionales, y ofrecerá datos concretos sobre las ventas sell-in de las marcas de la industria del bike en España

año 2019 por cada uno de los cuatro trimestres. A partir del 1 de abril del 2020 las marcas deberán incorporar los datos del primer trimestre del 2020.

The screenshot shows the DataBike website interface. At the top, there is a navigation menu with links for 'QUIENES SOMOS', 'PROYECTO', 'MARCAS PARTICIPANTES', and 'CONTACTO'. On the right side, there are links for 'REGISTRARSE' and 'INICIAR SESION'. The main content area features a large heading: 'Panel sell-in exclusivo para las marcas del Bike'. Below this heading, there is a sub-heading: 'Espacio profesional para las marcas del Bike. Toda la información del sell-in trimestral de bicicletas por categorías y subcategorías. Análisis evolutivo de los volúmenes de ventas en unidades y valor, franjas de precio, etc.' At the bottom of this section, there are two buttons: 'INFO' and 'ENTRAR'. In the foreground, a laptop displays the DataBike dashboard, which includes a sidebar with navigation icons, a main area with a table of data, and several bar charts showing sales trends over time.

¿A quién va dirigido?

Todas las empresas fabricantes y distribuidoras de bicicletas que comercialicen en el mercado español están invitadas a participar en el panel on-line. En las próximas fases también podrán hacerlo los fabricantes y distribuidores de accesorios, componentes y complementos.

Se pide a las marcas que se comprometan con el proyecto durante un mínimo de tres años para permitir la consistencia de los datos. Quienes formen parte del proyecto tendrán acceso a la información contratada y facilitada por el panel. Cada marca podrá acceder a los datos globales y los referentes a su propia marca vs el mercado.

Para formar parte como suscriptor de DataBike deberá registrarse en esta plataforma. Posteriormente SportPanel contactará para formalizar la suscripción. Una comisión técnica formada por cuatro representantes de las marcas coordina, revisa y verifica el buen fin del panel.

Las marcas suscritas a DataBike, deben proporcionar sus datos de ventas a nivel mayorista de forma trimestral diferenciando las ventas a nivel nacional e internacional. Las cifras se suministran segmentadas por periodos y subcategoría de manera confidencial a la plataforma databike.es.

Las cinco subcategorías de bicicletas (montaña, carretera, ebike, urban y niño) están claramente definidas en el sistema y las marcas deben enviar sus cifras utilizando los parámetros definidos en una nomenclatura para permitir informes consistentes.

La confidencialidad, un aspecto clave

La confidencialidad es primordial para el funcionamiento del proyecto y se ha hecho una importante inversión en el desarrollo de una plataforma on line segura para la recopilación de datos y la presentación de informes.

Los datos suministrados a través de la plataforma funcionan en bases de datos distintas. Los detalles del participante y los datos suministrados se mantienen por separado en estos servidores. Ninguna parte tiene acceso a ambos servidores, por lo que no es posible vincular los datos con los detalles de un participante individual.

SportPanel ha adoptado las medidas de índole técnica y organizativa necesarias para garantizar la seguridad de los datos de ventas que introduzcan las empresas suscriptoras y evitar su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado, concretamente los datos sensibles de la base de datos donde se guarda la información de ventas introducida por cada marca. Para ello, la base de datos dispone de un sistema de doble encriptación.

Las marcas participantes se comprometen a no publicar, reproducir ni dar a conocer a terceros, ni total ni parcialmente, la información estadística a la que acceda en virtud del Contrato de Suscripción.

Por su parte, SportPanel se compromete a mantener el secreto profesional respecto de los datos a los que acceda en virtud del Contrato de Suscripción, y al deber de guardarlos, obligaciones que subsistirán aún después de finalizar su relación con la empresa contratante.

En un momento en que el mercado está tan cambiante y donde la rapidez en la toma de decisiones es crucial para poder modificar las políticas comerciales, la información de mercado se hace imprescindible. DataBike será, sin duda, una herramienta vital para el sector de la bicicleta

The screenshot shows the DataBike web application interface. On the left is a navigation menu with options like 'Mis datos', 'Estadísticas', 'Historio', 'Chat', 'Administración', 'Actualizar estadísticas', and 'Guía de usuario'. The main content area is titled 'Marcas' and shows 'Scott' selected. Below this, there's a 'Selecciona un producto:' section with a tree view of categories: 'Montaña' (selected), '27,5 Rígida', '27,5 Doble', '29 Rígida', '29 Doble', 'Enduro', 'Descenso', 'Otros', 'Carretera', 'eBike', 'Urban', and 'Niño'. Underneath, there's a 'Destino' section with 'Internacional' and 'Nacional' options. At the bottom, it says 'Para cálculo dar prioridad a: Mean price por encima de Revenue'. On the right, there are three data tables: 'Unidades', 'Valor', and 'Precio medio'. Each table has columns for 'Semana', price ranges (≤ 1000,00, 1000,01 - 2500,00, 2500,01 - 5000,00, ≥ 5000,01), and 'TOTAL'. The 'Unidades' table shows data for 2019-Q3, 2019-Q2, 2019-Q1, 2018-Q4, and a TOTAL row. The 'Valor' and 'Precio medio' tables have the same structure.



Francia, el modelo a seguir para mejorar la movilidad en bicicleta

En España aún queda recorrido para hacer de la bicicleta un medio de transporte de uso cotidiano. Francia estaba en una situación similar, y con una mayor implicación de las administraciones locales y estatales, ya están logrando resultados positivos.

La bicicleta urbana va ganando adeptos con los años en España. Según el Barómetro de la Bicicleta 2019, la bicicleta ha sustituido al coche o la moto en más del 40% de los trayectos cotidianos en ciudades, lo cual, sumado a un cada vez más importante uso de sistemas de bicicleta pública en las principales urbes, indica una tendencia al alza en la popularidad de este medio de transporte.

La bicicleta, sin embargo, sigue siendo percibida como una actividad deportiva antes que como un método de transporte eficiente y habitual. Prueba de ello es que, según un estudio de AMBE en el cual se muestra el volumen total de bicis vendidas en España durante 2018, la modalidad más popular entre los usuarios, con mucha diferencia, fueron las Mountain bikes, con más de 409.030 unidades vendidas. Las Urban registraron 122.518 unidades vendidas, y aunque sus ventas fueron superiores a las Road o las eBike, estas cifras quedan muy por debajo de las conseguidas por las BTT, la favorita para aquellos que utilizan la bicicleta como una actividad de ocio deportivo.

La bicicleta sigue siendo percibida como una actividad deportiva antes que como un método de transporte

El nuestro es un país en el que el cicloturismo gana más adeptos cada año, pero que tiene una asignatura pendiente: el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.

La cultura de la bicicleta no sólo se fomenta saliendo a rodar cada fin de semana como una actividad de ocio o ejercicio, sino percibiéndola como una alternativa al uso de los vehículos motorizados que permita acercarnos a nuestras actividades cotidianas, como ir al trabajo o a estudiar. El transporte sostenible está ganando

más peso que nunca debido a la situación climática, y la bicicleta jugará un papel esencial en la movilidad cotidiana del futuro. En países como Holanda o Dinamarca el uso habitual de la bicicleta está más que extendido en toda la sociedad, y países europeos se están poniendo las pilas para hacer que sus ciudadanos empiecen a pedalear de manera segura, cómoda y efectiva.

Francia, un ejemplo a seguir

En Francia, por ejemplo, existe la iniciativa del "Club des Villes et territoires cyclables", una red de ciudades "bike friendly" y autoridades locales fundada en 1989, que cuenta con 220 miembros que representan más de 1.500 ciudades.

Francia está impulsando la creación de autopistas ciclables que conecten diversas poblaciones

La unión, como es habitual, hizo la fuerza, y esta plataforma logró formar en 2016 un grupo parlamentario centrado en el ciclismo, con el objetivo de estudiar y aprobar medidas que favorezcan la movilidad en bici en el país.

Los resultados no tardaron en llegar, y en el mismo año, algunas ciudades lograron reducir el límite de velocidad de vehículos motorizados a 30 km por hora, incentivando así la reducción de desplazamientos en coche, además de incrementar la seguridad para los usuarios de bicicletas y peatones. Además, desde 2017, Francia está impulsando la creación de autopistas ciclables, es decir, carriles bicis más anchos que conecten diversas poblaciones. En 2020, se prevé que hayan sido construidos 40 kilómetros de estos carriles bicis interurbanos.

Además, también se crearon las "Voie verte", o vías verdes, carreteras exclusivamente reservadas

a vehículos no motorizados y peatones, cuya red ya supera los 15.000 kilómetros, y con el objetivo de llegar a los 30.000 km en 2030. Este tipo de iniciativas están impulsadas desde los ayuntamientos, se unen a otras que se llevan a cabo juntamente con el sector privado. Por ejemplo, en 2016, una veintena de municipios llegaron a un acuerdo con 132 empresas para que sus empleados fueran recompensados económicamente por desplazarse hasta lugar de trabajo en bicicleta. La remuneración fue de 0'25 euros por km, lo que, haciendo una media de la distancia recorrida por cada trabajador, supondría más de 200 euros al año. La iniciativa, que se propuso como un experimento, fue exitosa, ya que la ocupación de las plazas de aparcamiento de bicicletas en estas empresas aumentó un 80%.

Por último, el gobierno francés invirtió en 2018 más de 350 millones euros en el "Plan Vélo", destinado a promocionar y mejorar el uso cotidiano de la bicicleta, con iniciativas como por ejemplo la creación de programas escolares para educar a los más jóvenes sobre las ventajas y los beneficios de moverse en bicicleta. Iniciativas así pretenden extender la cultura de la bicicleta en un país en el cual no estaba tan presente hace unos años.

España debe seguir el mismo camino

La situación de la movilidad en bicicleta desde la cual partió Francia no dista en exceso de la que encontramos en España. Países muy extensos en superficie, con grandes urbes y con algo menos tradición ciclista respecto a los países nórdicos.

El gobierno francés invirtió en 2018 más de 350 millones euros en promocionar el uso cotidiano de la bicicleta

Sin embargo, si nos fijamos en la situación de España, veremos que, aparte de urbes como Barcelona, Vitoria o San Sebastián, en las cuales

el modelo de movilidad en bicicleta parece haber cuajado con los años, falta un empujón por parte de las administraciones en todos los niveles. Es decir, seguir los pasos de nuestros vecinos del norte para fomentar un uso más frecuente de la bicicleta, y no solo en las ciudades.

Al igual que en Francia con el "Club des Villes et territoires cyclables", en nuestro país existe una red de ciudades que apoyan la movilidad en bici, la "Red de Ciudades en Bicicleta", una institución que agrupa 120 ciudades de todo el territorio. Lejos quedan, sin embargo, las más de 1.500 localidades que agrupa la iniciativa francesa. En consecuencia, es necesario ampliar el número de ciudades y pueblos que forman parte del proyecto, pues involucrarlos significaría poder llegar a más ciudadanos, además de poder contar con las localidades más pequeñas para mejorar las infraestructuras ciclables que las conectan con las urbes más pobladas.

Más implicación, desde nivel estatal a local

Además, a nivel estatal, se palpa una cierta falta de implicación de las principales administraciones en cuanto a dinamizar el uso habitual de la bicicleta. Es cierto que órganos legislativos de comunidades como Galicia, Murcia o Catalunya han debatido en algunas sesiones propuestas

No existe, cómo en Francia, un grupo parlamentario en el Congreso con la misión exclusiva de tratar aspectos relacionados con la bicicleta

para potenciar su uso, pero no existe, cómo en Francia, un grupo parlamentario en el Congreso con la misión exclusiva de tratar aspectos relacionados con este método de transporte sostenible.

Sin ir más lejos, la última medida relacionada con el uso de la bici que se aprobó en el Congreso de los Diputados fue en 2017, cuando se aprobó una rebaja en la fiscalidad de las bicicletas, una

propuesta que permitió subvencionar la compra de eBikes como si fueran vehículos eléctricos. La Dirección General de Tráfico, por su parte, está impulsando desde 2019 el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, con los objetivos de mejorar la seguridad de los ciclistas y aumentar los desplazamientos diarios por la ciudad.

No obstante, si las administraciones, desde Ayuntamientos a Gobierno central, pasando por gobiernos autonómicos, no trazan un plan de actuación conjunto y concreto, que impulse las inversiones económicas para mejorar las infraestructuras que permitan una movilidad en bici fluida, iniciativas como las mencionadas en el párrafo anterior quedarán en papel mojado.

Propuestas como la de fomentar el uso de la bicicleta para ir a trabajar recompensando a los empleados con una pequeña retribución por kilómetro, la implementación de carriles bicis que conecten pequeñas localidades con ciudades dentro de un área metropolitana o una gran inversión del estado para crear programas a nivel educativo que conciencien a los más jóvenes sobre los beneficios de la bicicleta, son escasas en la actualidad, y es necesario impulsarlas si queremos que la situación cambie en los próximos años.



Supercharger GT rohloff con equipamiento opcional



La nueva Supercharger.

RIESE & MÜLLER



Santi Ribas

Sub-director general de Planificación y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya

Desde que se creó la Estrategia Catalana de la Bicicleta en 2005, la Generalitat de Catalunya trabaja en mejorar la movilidad en bicicleta en todos los ámbitos, desde el cicloturismo, hasta la movilidad urbana e interurbana. Uno de los responsables de esta implicación de la institución catalana para promover el uso de la bicicleta es Santi Ribas. Él es uno de los impulsores del Congreso Internacional de la Bicicleta, que se celebrará en Barcelona los días 7, 8 y 9 de octubre de 2020. Desde Tradebike hemos podido conversar con Ribas acerca de este evento, que agrupará algunas de las entidades de ciclismo más importantes de España y de Europa.

“Queremos que el Congreso Internacional de la Bicicleta ayude a lanzar este vehículo para que tenga un papel más importante en la movilidad”

Recientemente se ha aprobado la celebración del Congreso Internacional de la Bicicleta en Barcelona, del 7 al 9 de octubre de 2020. ¿Nos podría explicar en qué consiste el congreso?

Es difícil ser simple a la hora de explicar el congreso porque es un evento muy importante para nosotros, y confiamos que lo sea a nivel estatal y nivel internacional.

El congreso parte de la unión de 3 eventos. El primero es el Congreso Ibérico de la Bicicleta, organizado por ConBici y con una gran tradición, y que este año nos pidieron que fuera en Catalunya, y que trabaja todos los ámbitos de la bicicleta.

Otro de los congresos que queremos que forme parte de esta unión, que aún no tenemos cerrado pero sí que somos finalistas, es el Eurovelo and Cycle Tourism Conference, que organiza la Federación Europea de Ciclismo, que están definiendo una red de 17 rutas ciclables de largo recorrido en Europa, en las cuales está la ruta mediterránea, que pasa por España. Quieren hacer una conferencia sobre estas rutas y el papel del cicloturismo y del ciclismo en el conjunto de Europa.

El tercer congreso importante, que es más a nivel local, es el Congreso Internacional de la Bicicleta, que está organizado por la Generalitat y ya va por su séptima edición. Este congreso, aunque se llame internacional, está más centrado en el ámbito catalán, y que trabaja en todos los ámbitos de la bici. Estos tres congresos darán un nivel de importancia al evento que ayude a lanzar a la bicicleta para que tenga un papel más importante en la movilidad.

¿Cuáles serán los principales ponentes del congreso?

Nosotros tenemos la tradición de incluir entidades del sector, como ConBici, e instituciones como la Generalitat de Catalunya, desde el Departamento de Interior, centrado en el ciclismo de carretera, o la Agencia Catalana de Turismo, focalizada en el cicloturismo, incluyéndonos a nosotros, el Departamento de Territorio y Sostenibilidad, que nos centraríamos más en aspectos como los carriles bicis o la bicicleta urbana.

Por otro lado, también vendrá la Diputación de Barcelona, que participará en las vertientes de movilidad urbana y de turismo, y el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) también estará presente. Es una organización muy plural que está haciendo una inversión significativa, en una ciudad que está apostando por la bicicleta, y eso da un tramado de organización muy importante para el congreso.

¿Qué aspectos se debatirán en el congreso?

El congreso quiere trabajar la Agenda 2030, además de los objetivos de desarrollo sostenible y el papel de la bicicleta. Abordándolo primeramente con el cicloturismo, que puede tener un papel importante a nivel de ocio deportivo. Catalunya tiene dos regiones muy importantes de cicloturismo deportivo: Girona y Tarragona.

Otro de los temas de los cuales se hablarán será del cicloturismo de alforjas, una tendencia que está creciendo en España y en Europa. Esta actividad va encaminada cómo una experiencia de conocimiento del territorio, y está teniendo mucho éxito en

Hemos invertido 10 millones de euros para mejorar los carriles bici urbanos e interurbanos

Francia, en Holanda o en Bélgica.

Además, queremos potenciar el ciclismo urbano, proponiendo la bicicleta como una alternativa de movilidad sostenible para combatir la emergencia climática. Muchas ciudades tienen problemas de contaminación o de ruido, y la bicicleta aquí tiene un papel muy importante que debe recuperar. Quizás, históricamente, los diseñadores de las ciudades han dado excesiva preponderancia al vehículo motor, y durante los años este diseño ha ido evolucionando para dar más espacios a los peatones, pero la bicicleta lleva menos años de recorrido sobre cómo debe adaptarse su movilidad al diseño de la ciudad, y de eso se hablará en el congreso.

Por lo tanto, intenta ser un evento que toque todos los abastos de la bicicleta, desde el cicloturismo a la movilidad urbana.

¿Dónde se ubicará el congreso?

En este momento, aún estamos pendientes de si la Federación Europea de Ciclismo nos asigna el Eurovelo and Cycle Tourism Conference. Tenemos reservadas dos sedes, aunque probablemente se acabe celebrando en Fira de Barcelona, porque nos da un espacio interesante.

Otra de las ideas es que, una vez finalizado el congreso, y para llamar la atención del público general, se pueda extender con una feria de bicicleta eléctrica, que se pueda hacer itinerarios y se pueda probar estas bicis en las calles de Barcelona. Es decir, acercar la bicicleta a un público general.

Saliendo un poco del congreso, ¿cuáles son las principales líneas de actuación de la Generalitat para mejorar la movilidad en bicicleta?

Es cierto que las medidas de movilidad en bicicleta no están interiorizadas en la política, pero cada vez se están interiorizando más. Desde la Generalitat tenemos la Estrategia Catalana de la Bicicleta, es un documento que es un muy importante para nosotros, ya que trabaja diferentes ámbitos de la bicicleta. Tiene tres líneas estratégicas básicas. Por un lado, se trabaja la movilidad cotidiana, desde el ámbito interurba-

Aún estamos pendientes que la EFC nos asigne el Eurovelo and Cycle Tourism Conference

no al urbano. Un segundo bloque que trabaja el cicloturismo cómo una actividad de ocio y saludable. Y un tercer ámbito de formación y sensibilización en la bicicleta. Esta estrategia toca diferentes ámbitos.

En la Generalitat impulsamos rutas cicloturistas, además del aspecto de seguridad vial, mejorar la seguridad y señalización en carreteras para mejorar la seguridad de los ciclistas. Y en el aspecto de movilidad, recientemente hemos hecho una inversión de 10 millones de euros para mejorar los carriles bici urbanos e interurbanos, es decir, que conecten diversos municipios, además de impulsar aparcamientos seguros en las estaciones de tren. Un conjunto de líneas muy globales para mejorar la movilidad en bicicleta.



El sector opina...

El mercado de las bicicletas Urban

Preguntamos a las principales marcas de bicicletas Urban y eBikes sobre el estado del sector, de cómo fue la pasada campaña y las novedades para este año

1. ¿Cuál es vuestra valoración de la temporada 2019 y cómo se presenta el sector y la previsión de ventas en 2020?
2. ¿Cuáles serán las principales novedades para este año?
3. ¿El sector Urban se ha estabilizado o siguen entrando nuevas marcas?
4. ¿Qué podrían hacer las marcas para potenciar y promocionar las Urban?
5. ¿Cómo puede afectar el incremento de ventas del patinete al segmento Urban?



**CARICIA
MONDRAGÓN**



1. Creemos que el sector continúa afianzándose y la fuerte irrupción de las Ebikes han supuesto una excelente ayuda. Para nosotros 2019 ha sido un año de transición y en 2020 esperamos sorprender a todos con muchas novedades fruto de un intenso trabajo y unos objetivos muy ambiciosos que nos marcamos en 2018.

2. En nuestro caso hemos rediseñado nuestra bicicleta, sin perder la esencia de su diseño ni el concepto de plegado, pero mejorando todo el conjunto y el resultado final es desde nuestro punto de vista estupendo y tenemos muchas ganas de presentarlo aunque tendremos que esperar a mediados de año. Además, hemos hecho una apuesta muy importante por nuestro modelo eléctrico que esperamos que sorprenda por sus excelentes funciones y diseño.

3. Creemos que es un sector en el que aun hay mucho trabajo que hacer especialmente en España y la llegada de nuevas marcas siempre ayuda a que este sector se afiance y así esperamos lograr más atención en los principales eventos del sector de la bicicleta en España donde aún no terminamos de encontrar nuestro espacio al menos desde nuestro punto de vista.

4. Creo que sería muy interesante que entre nosotras tratásemos de llevar a cabo eventos dirigidos a nuestro público objetivo y que se desarrollen en los espacios adecuados para nuestras bicicletas, como los centros de las ciudades.

5. Desde nuestro punto de vista que existan alternativas de movilidad siempre es positivo, ayuda a que el consumidor entienda que no solo el coche es una solución y por otra parte ayuda a que las ciudades entiendan las necesidades de crear infraestructuras adecuadas. Creemos que hay espacio y mercado para patinetes y Ebikes. De hecho nuestro nuevo modelo se basa en los puntos positivos de ambos y tratamos de combinarlos para lograr un híbrido de ambos.



**JUAN CARLOS
PÉREZ**

{TMOUSTACHE
.....

1. La temporada 2019 no fue mal, aumentamos ventas y aumentamos distribuidores pero consideramos que el mercado todavía puede dar mucho de más de sí y que nuestra porción de mercado en España debe ser bastante más grande sin olvidar la idiosincrasia de nuestra marca y nuestras limitaciones. Tenemos muchas esperanzas en este 2020 pero tenemos muy en cuenta que será un año durísimo con la enorme competencia de otras marcas y de transición con los nuevos motores y baterías. Por nuestra parte esperamos seguir creciendo en todos los aspectos: staff, cifras, distribuidores, etc... como se suele decir: seguiremos trabajando duro!

2. Además de los nuevos motores y baterías (Bosch en nuestro caso y todas nuestras bicicletas) y su desarrollo en las bicicletas de montaña; este año se presenta como gran novedad la parición y los avances en otros segmentos de la bicicleta como las Eroad o las gravel. Estas dos últimas deben de explotar este año como lo hicieron antes las ebikes de montaña o urbanas.

3. El mercado de las ebikes está de moda y en pleno auge, por lo que cada día aparecen marcas nuevas. Algunas interesantes y profesionales otras por mero oportunismo que solo perjudican al sector. Esperemos que no hagan mucho daño al mercado de las ebikes y con el tiempo el mercado vaya limpiando este tipo de marcas oportunistas.

4. El precio de las ebikes aún es muy alto para las Urban, si hablamos de las marcas punteras aún más, si atendemos a la renta per cápita de España y al concepto que todavía tenemos de este tipo de bicicletas nos indica que queda mucho trabajo por hacer a la hora de concienciar, informar y ayudar a cambiar hábitos y costumbres. En este sentido estamos a la cola de Europa y la ayuda de gobiernos locales y centrales es básica para este cometido. (normativa, ayudas, carriles bici...etc...)

5. Afecta muy negativamente en las ventas de ebikes urbanas pues llegan a todos los segmentos del mercado y a un precio mucho menor. El público general no entiende o desconoce las ventajas de una ebike frente a los patinetes y por desgracia su poder de decisión se sigue basando en precio y en las modas.



**ULRICH
MÜLLER**

RIESE & MÜLLER

1. La temporada 2019 ha sido muy buena para nosotros, hemos crecido por encima del 50% y prevemos para el año 2020 un crecimiento incluso superior al del 2019 debido a que la marca es más conocida y vemos que tiene muy buena aceptación tanto en el mercado español como en el portugués.

2. Las principales novedades para esta temporada son la nueva Superdelite con DualBattery integrada y el nuevo motor Performance Line CX de Bosch de 4ª generación galardonada con el Gold Award en la Eurobike. En el apartado de las Cargo E-Bikes tenemos la Load 60 y 75 que incorporan también el nuevo motor Cargo Line Cruise de Bosch de 4ª generación, disponible ahora también con el cambio interno de Rohloff, correa y neumáticos todo terreno. En el apartado urbano disponemos de la nueva Swing3 con el cableado totalmente integrado, con el nuevo motor Performance de Bosch, el más silencioso pero potente (65 Nm) y con correa de transmisión de carbono. Todos los modelos se pueden equipar con el SmartphoneHub de Bosch.

3. Seguirán entrando nuevas marcas ya que es el sector que más va a crecer en un futuro. De hecho todas las marcas establecidas ya están ofreciendo su gama urbana dentro de sus productos. La tendencia en el norte de Europa donde la urbana predomina también va a llegar a España. Ha tardado debido a que el mercado español está dominado por la bici deportiva pero en las ciudades la bicicleta como transporte sostenible y saludable se va implantando cada vez más al igual que la infraestructura de las ciudades se está adaptando para facilitar el uso de la bicicleta.

4. Más que las marcas creo que son las tiendas las que tienen que empezar a ofrecer más producto urbano, de trekking y cicloturismo para así vender más esta categoría de producto. La gran mayoría de marcas ya disponen de este tipo de producto y lo podrían vender mucho más si las tiendas apostaran por esta categoría de producto y no tanto por solo la deportiva. La movilidad urbana, interurbana y el cicloturismo en bicicleta crece cada día más y seguirá creciendo en un futuro por la sencilla razón de que la bicicleta es la solución a los problemas de la contaminación, tráfico, ruido o la falta de deporte entre la población.

5. El patinete eléctrico es una alternativa para la movilidad en las ciudades, sobre todo para trayectos cortos y se trata de una movilidad pasiva ya que no se hace ejercicio. Por ello es más el peatón usuario del transporte público que ahora utiliza también el patinete eléctrico como medio de transporte y no tanto el ciclista más mentalizado con hacer deporte y poder hacer trayectos más largos.



**SERGI
BELMONTE**

TANNUS

1. A nivel interno, para Tannus el 2019 ha sido un gran año. Hemos logrado acuerdos con varios distribuidores de relevancia a nivel nacional e internacional lo que ha impactado en una mejora en el posicionamiento de la marca. También hemos entrado en varios países en los que, hasta ahora, no teníamos presencia, así que el 2020 pinta todavía mejor!

2. Si algo nos caracteriza a Tannus, es la gran apuesta en I+D que se hace cada año. La partida de mayor importancia en los balances de la compañía es en I+D, con lo que podemos asegurar que cada año lanzamos novedades significativas. No solo mejoras de producto, sino novedades disruptivas. Este 2020 es el año del Tannus Armour para E-Bikes con tallas específicas PLUS y FAT y alguna otra novedad relacionada con el off-Road....Aunque no podemos contar mucho.

3. No te podría hablar con datos en la mano, pero si que personalmente cada día descubro marcas nuevas, conceptos de bicis nuevas, modelos de negocio nuevos 2 relacionados con el mundo del ciclismo urbano, así que la sensación que tengo es que toda la ola de ciclismo urbano no hecho nada más que empezar. El futuro de la movilidad pasa por la bici 100% así que esto es el inicio!

4. Principalmente la gente en las ciudades se mueve por trabajo, así que a nivel de Sector Privado creo que acercarse a las empresas sería una de las políticas que las marcas deberíamos hacer. Por otro lado mejorar la seguridad, en el sentido de los robos. Muchos ciclistas o usuarios no consumen bicis/componentes de calidad o directamente no usan la bici en ciudad por miedo a los robos, así que la segunda medida iría vinculada con el sector público para que fomenta medidas de seguridad como aparcamientos seguros.

5. Sin duda esto va a fomentar el uso en general de los vehículos sostenibles. No hay motivo para temer. Recuerdo que cuando se instalaron los primeros programas de bike sharing en las ciudades, muchos negocios de rent a bike y algunos del sector se alarmaron. Finalmente ha demostrado ser un estímulo enorme para el sector. Pienso que con el patinete sucede algo similar. Habrá trasvase de usuarios y el sector bike se hará mayor.



**PEP
PRATS**

CARMELA

1. El año 2019 representa nuestra entrada efectiva en el mercado Urban-Eléctrico. Ha sido un año provechoso, de intensa actividad y con muy buenas experiencias en Europa. Nuestra posición, claramente enfocada a la calidad, la tecnología y la funcionalidad extremas, nos permite una proyección internacional importante y el acceso a mercados consolidados que aprecian este sector de producto. De cara a 2020 estamos preparados para afrontar un año de consolidación. Esperamos un crecimiento importante del mercado Urban-Eléctrico en nuestras ciudades colapsadas. Pienso en Barcelona, nuestra ciudad de origen, pero también en Sevilla, Valencia, Madrid o Bilbao. Ciudades que disponen de buenas infraestructuras ya en funcionamiento.

2. El mercado de ebikes sigue creciendo, el uso de bicicletas es un vector importante dentro de una clara tendencia hacia la sostenibilidad de nuestras ciudades. Por ello pensamos que la unión de ambos conceptos, es decir la bicicleta urbana ligera será el sector que mantendrá el crecimiento de las ebikes más allá de su uso en montaña. Percibimos una evolución hacia productos específicamente urbanos, ligeros, fáciles de usar, duraderos y seguros.

3. El sector Urban sigue creciendo, siguen entrando nuevas marcas y especialmente en el ámbito de las bicicletas eléctricas. Es lógico en un sector en crecimiento, la bicicleta ha gozado de un decenio brillante en el sector deportivo con crecimientos importantes, actualmente en Europa una parte significativa del crecimiento está centrado en bicicletas eléctricas. Vemos que en los Países Bajos más del 30% del total de las bicicletas vendidas son eléctricas, en Alemania más del 20%.

4. La visita a un establecimiento de bicicletas en los países con tradición en uso de la bicicleta como medio de transporte reporta una experiencia radicalmente distinta a la que percibimos en nuestro país. El impacto Urban-Eléctrico es patente. Las marcas debemos ayudar en esta transición doble. En primer lugar, la transición del producto deportivo al de transporte y en segundo lugar la transición a la electrificación. Esta doble transición requiere formación y asistencia al cliente. Estamos hablando de un producto con grandes ventajas y de un precio considerable. Es importante complementar el producto con servicios como financiación y seguridad frente a robos, así como dar todo el apoyo posible a las tiendas.

5. El patinete eléctrico ha sido la confirmación de que hay una gran demanda de medios de transporte urbano accesibles y fáciles. El bajo coste y su pequeño tamaño han generado un incremento de ventas rápido, podríamos decir incluso explosivo. A nivel global no ha tenido un impacto directo, las ventas de bicicletas Urban han seguido creciendo. Mientras las bicicletas tienen unas normativas estrictas en lo referente a seguridad, velocidad máxima y capacidad de frenado, no ha sido el caso de los patinetes. Ahora empiezan los quebraderos de cabeza relacionados con siniestralidad y la mayoría de las instituciones se hallan trabajando al respecto. Pensamos que el patinete ha venido para quedarse, pero prevemos que habrá un flujo importante de usuarios del patinete eléctrico hacia la bicicleta y especialmente la bicicleta eléctrica urbana, por fiabilidad i seguridad.



**VICTOR
PUIG**

BKL

1. 2019 Ha sido un buen año en términos generales para nuestra compañía. En el apartado comercial estamos cada vez más consolidados en el mercado español y portugués. En otros países hemos cerrado acuerdos de distribución para Alemania, Francia y Suiza. 2020 debe ser un año de consolidación de estos nuevos mercados europeos. En la parte técnica, durante 2019 hemos hecho un gran esfuerzo para ampliar y renovar nuestra gama de productos, desarrollando nuevos bastidores que mejoran el comportamiento dinámico de nuestros vehículos y que permitirán el uso de otros motorizadores

2. Crecer en términos de producción un 30%, tener cada vez mas presencia en los nuevos mercados mencionados y seguir trabajando con nuestros dealers y usuarios de cara a un desarrollo continuo de nuestros productos

3. Mi percepción es que siguen apareciendo cada vez mas marcas que ven una oportunidad de negocio en este sector, no solo en los cargo bikes, sino patinetes y otros vehículos de movilidad personal cada vez tienen mas presencia en las calles de nuestras ciudades. Las bicis e-City están tomando una gran peso en nuestras ciudades. Desde mi punto de vista, estás irá creciendo en los próximos años.

4. La unión hace la fuerza, una asociación de fabricantes que de forma conjunta pueda establecer relaciones gubernamentales en búsqueda de ayudas publicas o dotación de nuestras infraestructuras para este sector, podría ser positivo para todos: fabricantes, tiendas, usuarios...etc.

5. Si se vende más patinete, entiendo que será a costa de dejar vender otros productos. Yo creo que esta moda de los patinete será transitoria, la falta de regulación, el impacto visual negativo que están creando en nuestras ciudades o el uso incorrecto de algunos usuarios, creo que pueden provocar acciones externas que acaben limitando el volumen de ventas. La bicicleta, principalmente la e-city creo que ira tomando cada vez más y más presencia y con un perfil de usuario mucho más interesante.



**OSCAR
VELASCO**

POUS

1. El año 2019 ha sido un año positivo, gracias al buen trabajo de proximidad y compromiso con muchas tiendas. La participación en eventos y acciones comerciales nos han reportado un balance final positivo.

2. Para este 2020 continuamos con el mismo rumbo de continuidad de trabajo y talante de empuje, con importantes mejoras del servicio y mejoras internas de gestión informática, o un nuevo B2B, el cual esperamos lanzar en breve y que mejorará la relación con nuestros clientes. Nuestra preocupación es la incertidumbre y canibalismo de descuentos sin sentido del mercado, donde las tarifas y PVPs no tienen valor. Esto supone un demérito para la tienda, afectan la imagen de las marcas y en definitiva afecta a todo el sector "con precios sin rumbo". Por nuestra parte creemos que es muy importante trabajar de forma cercana con los proveedores y transmitir confianza a la tienda, protegiendo y vigilando las políticas de venta de las marcas que distribuimos, con PVP recomendados y márgenes correctos.

3. El sector Urban es una realidad y tendrá cada vez mayor peso en nuestro mercado, la movilidad de nuestros ciclistas se ampliará con nuevos clientes urbanos que quieren desplazarse por la ciudad, sin zona azul, sin multas, sin impuestos, sin costes de seguro, etc. Estamos delante de un fenómeno social, hay una nueva generación con un nuevo concepto de vida más sano, deportivo, ecológico y que quiere evitar los elevados costes de un coche nuevo, seguros, impuestos, parking y otros gastos de mantenimiento.

4. Hay mucho por hacer y mucho por crecer. Pero todos debemos estar implicados, desde las marcas impulsando el urban lifestyle, los canales de distribución y venta apostando por este tipo de bicicletas, y finalmente los usuarios, que deberán manifestarse en reclamar una ciudad mas limpia, más sostenible y de mejor movilidad y de menos ruidos gracias a la bicicleta. Principalmente los carriles bici serán el motor de la dinamización del sector urbano. Por otro lado la introducción y aprendizaje de ir en bici a las escuelas y también al trabajo aportaran nuevos usuarios. Finalmente los parkings en las principales estaciones de tren, serán claves para la expansión de la bicicleta. Es decir, el usuario se moverá con una bici hasta la estación, utilizara el tren o autobús y utilizara nuevamente una bicicleta o llegara a pie hasta el destino final. Es lo que se conoce como "communter Urbano" que hoy es una realidad en muchos países europeos y que será en breve una realidad social.

5. Sí, es cierto. Las ventas de patinetes han afectado seriamente a las ventas de bicicletas urbanas. Principalmente han caído la venta de bicicletas Fixed y bicis plegables, que están sufriendo la llegada del patinete eléctrico. Sin embargo, la bici eléctrica plegable, la eléctrica de barra baja o las e-cargo tienen cada vez un mercado mas creciente. Pero creo que hay espacio para ambos modelos y usuarios que les gusta moverse tanto en bicicleta y como en patinete. Ambos comparten la misma filosofía de movilidad, eso sí, dentro del civismo y respeto por el peatón.

Habla la administración...

La movilidad en bicicleta en áreas urbanas

Damos voz a las principales instituciones de movilidad y sostenibilidad con el objetivo de conocer la situación actual de la movilidad en bicicleta en España y su evolución

- 1. En la última década, ¿de qué manera ha ido evolucionando la movilidad en bicicleta en las principales ciudades españolas?**
- 2. ¿Qué se puede hacer para mejorar las infraestructuras urbanas de cara a aumentar el número de desplazamientos en bicicleta?**
- 3. En la última década, ¿de qué manera ha ido evolucionando la movilidad en bicicleta en las principales ciudades españolas?**
- 4. ¿A nivel de administraciones, ¿cómo se debe coordinar la implantación de carriles bicis interurbanos que mejoren la interconectividad entre ciudades?**
- 5. Cómo se puede lograr una convivencia óptima entre patinetes, bicicletas y otros transportes en las áreas urbanas?**



**OSCAR
CHAMAT**

ASESOR
DEPARTAMENTO
MOVILIDAD
AYUNTAMIENTO
DE BARCELONA



1. Los datos y estudios que establecen una correlación directa entre las emisiones de gases con efecto invernadero producidas por el transporte en las ciudades y una disminución en la esperanza y calidad de vida de las personas son cada vez más concluyentes y claros. Es por esto que las ciudades se han visto en la urgencia y necesidad de trabajar para realizar un profundo cambio en la forma en que las personas nos movemos. Una necesidad de cambio que también comienza a ser percibida de forma lenta pero constante por un porcentaje cada vez mayor de la ciudadanía, hasta el punto que comienza a ser una demanda específica hacia las administraciones públicas de acciones concretas y tangibles en esta línea. De forma paralela, la aparición en los últimos años de motores eléctricos cada vez más pequeños, livianos, eficientes y económicos que pueden ser instalados en bicicletas, así como plataformas tecnológicas que ofrecen el servicio de bicicletas compartidas públicas o privadas han permitido a los equipos responsables de planificar la movilidad urbana a ampliar la oferta de transporte de las ciudades y especialmente la bicicleta.

Es así como gracias a una necesidad de un cambio conceptual y la aparición nuevas tecnologías, en los últimos diez años la bicicleta ha pasado de ser un elemento lúdico en el diseño de las ciudades para convertirse en una parte fundamental para cambiar la forma en que nos movemos en ellas.

2. Hacer carriles bici más amplios, instalar y diseñar señalizaciones más intuitivas, ajustar las fases semafóricas para que el desplazamiento en bicicleta no salga penalizado, promover la intermodalidad bicicleta-transporte público o ampliar la oferta de aparcamientos para bicicletas, son algunas de las cosas que todas las ciudades coinciden en que son los pasos necesarios para tal fin. Sin embargo, también es fundamental establecer políticas públicas de escala local, autonómica y nacional que por un lado promuevan el uso de la bicicleta como una alternativa creando un cuerpo normativo específico y actualizado así como ventajas fiscales o subvenciones para su promoción; y por otro, que limiten el crecimiento del parque de vehículos motorizados de uso privado en las ciudades, de forma tal que permita "liberar" el espacio dedicado a este tipo de vehículos para destinarlo a modos más sostenibles y responsables con el medio ambiente.

3. Entidades formalmente constituidas como las diputaciones o áreas metropolitanas son actores fundamentales en la promoción de la conexión ciclista en las ciudades pues permiten dinamizar y coordinar en aspectos jurídicos, técnicos e incluso presupuestarios (canalización de subvenciones) para la construcción de la infraestructura ciclista. A nivel estatal entidades como RENFE pueden jugar un papel clave en este sentido integrando la bicicleta en los desplazamientos que se hacen en los servicios de cercanías, adaptando los aparcamientos de sus estaciones para la bicicleta así como, aunque más complejo y costoso, en el de sus vagones. En este proceso cada vez cobran más relevancia los colectivos sociales vinculados a la promoción de la bicicleta que por el conocimiento específico y especializado de la realidad ciclista pueden aportar información de gran utilidad para las diferentes administraciones en el diseño de las infraestructuras. Las administraciones debemos promover mecanismos donde estos colectivos puedan compartir esta información y en el momento más indicado del diseño de la infraestructura.

4. El despliegue del Plan de Movilidad Urbana 2013-2018 (PMU) con su apuesta clara por la bicicleta permitió llegar a casi 210 km de carriles bici en la ciudad al 2019. En esa misma línea el Plan de Movilidad Urbana 2019-2024 busca consolidar la bicicleta como una alternativa real de movilidad en Barcelona al mismo tiempo que pone a la movilidad activa (caminar y bicicleta) como protagonista de este nuevo plan. Esto se materializará con proyectos como por ejemplo bajar los carriles bici que existan en las aceras a la calzada para así por un lado devolver a los peatones el espacio que les pertenece y por otro, continuar formalizando en el espacio público una infraestructura segregada para las bicicletas. Esto se suma a los proyectos ya en curso como el construir nuevos carriles bici que unan tramos que en la actualidad no están conectados con el fin de consolidar una red ciclista homogénea que de servicio a toda la ciudadanía.

5. Diseñar y construir infraestructuras que promuevan la intermodalidad, prioricen la movilidad activa y sostenible y que den una máxima cobertura a toda la población. También se debe mejorar constantemente la comunicación analógica y digital de la oferta de desplazamientos que hay en la ciudad de forma tal que la decisión del modo y los recorridos a hacer sean lo más accesibles e intuitivos para todas las personas. Además de intervenciones infraestructurales es importante consolidar la necesidad imperiosa en cambiar la forma en que nos movemos en la ciudad. En ese proceso se debe ser lo más claro posible que determinados privilegios en el espacio público hasta ahora normales, son necesarios de ser replanteados o restringidos.



**MARTÍ
MASSOT**

**JEFE DE ESTUDIOS
DE MOVILIDAD
DEL RACC**

RACC

1. Por lo que respecta a Barcelona, desde 2010 la bici es el medio de transporte que registra el crecimiento más alto en los viajes internos, con un incremento del 79%. La introducción del Bicing (2007), la posterior ampliación de la red de carriles bici y la aparición de los nuevos servicios de movilidad han favorecido este crecimiento. Aunque los viajes en bicicleta son los que más han crecido, la bicicleta representa sólo el 3,3% del reparto modal en Barcelona en los viajes internos de la ciudad. A nivel de evolución, en las otras ciudades españolas cada ciudad presenta diferencias que deben ser estudiadas caso a caso. Sin embargo, en la última década se aprecia un aumento en la demanda y la oferta de este modo de transporte a nivel general.

2. Desde el RACC proponemos las siguientes medidas: consolidar la calidad de la red existente, resolviendo puntos complicados en términos de seguridad como cruces, rotondas, y eliminando todos los carriles bici en acera; mejorar la señalización, con semáforos específicos y señales reflectantes o con luz; extender las vías ciclables donde la conectividad de la red no sea suficientemente segura; auditar los carriles bici para detectar peligros con el mobiliario urbano en caso de caída; doblar la red de estacionamientos seguros en la calle (superficie y subterráneos) y en los hubs de movilidad como las estaciones de tren.

3. Mediante la realización de planes de conexiones interurbanas para la bicicleta coordinadas por administraciones supra-municipales. A parte de la interconectividad de la infraestructura también proponemos la mejora de servicios de sharing para que puedan dar ser atractiva para viajes más largos y/o interurbanos. En este sentido para la ciudad de Barcelona proponemos: electrificar progresivamente todo el servicio Bicing; aumentar el horario de tarifa plana de 30 a 45 minutos; hacer interoperable el servicio Bicing con el servicio metropolitano e-Bicibox.

4. Citaré un ejemplo a nivel catalán: en el marco de la Mesa de la bicicleta, el gobierno de la Generalitat aprobó este 2019 la estrategia catalana de la bicicleta 2025 (ECB2025). Sin embargo, hay varios planes estratégicos que se trabajan desde distintos niveles administrativos (municipal, regional, nacional, etc). En este sentido, es importante que las administraciones se coordinen para asegurar conexión y continuidad en la red ciclable. Para impulsar la expansión de la bici en las ciudades, el RACC ha creado el nuevo club de la bicicleta, Hola Bici. Este espacio, que tiene el objetivo de fomentar una movilidad urbana más ágil y saludable, inspira a las personas a tener una vida más activa promoviendo la cultura de la bici urbana a través de las redes sociales.

5. Realizando campañas de convivencia para todos los modos de transporte, poniendo especial énfasis en los vehículos de movilidad personal ya que comparten espacio con los ciclistas. Igualmente cabe insistir en la formación de ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal. Además, el RACC entiende que un seguro de responsabilidad civil puede fomentar la co-responsabilidad con el entorno. A nivel de infraestructuras, proponemos mejorar el diseño del espacio público para adecuarlo a las necesidades de los diferentes modos de transporte con especial atención en los puntos de interacción entre las bicis y los vehículos a motor, así como entre las bicis y los peatones.



**CARLOS
NUÑEZ**
SECRETARIO
GENERAL DE
AMBE



1. La parte más positiva han sido aquellas ciudades que han apostado de forma continuada y coherente con un plan a largo plazo, construyendo infraestructuras, promocionando su uso, adaptando sus ordenanzas de movilidad. Sin embargo, algunas ciudades, debido principalmente a cambios en sus equipos de gobierno, han venido dando bandazos o pasos adelante y pasos atrás. En general Barcelona, Vitoria y últimamente Valencia han sido abanderadas del grupo de ciudades constantes en la promoción de la bicicleta. Madrid, sin embargo, parece retroceder ahora, si bien también es cierto que está dando señales positivas como el consenso en la construcción de un carril bici en La Castellana. Sevilla, es la gran ciudad en la que más ha decaído últimamente el gran impulso que se había dado a la bici años atrás. Y todas ellas, en los últimos 2 ó 3 años, se están viendo afectadas de una u otra manera por la irrupción de los patinetes.

2. Lo más necesario es, en primer lugar, la implantación definitiva de la Ciudad 30 en todas nuestras ciudades y, como segundo paso imprescindible, la creación de una red ciclista integral, coherente y conectada entre sí y conectada con las ciudades más próximas o que formen parte de su área metropolitana.

3. La creación de entidades como el Área Metropolitana de Barcelona creo que son muy beneficiosas, por los resultados que está dando. Si no puede crearse esta entidad, al menos las diputaciones provinciales o, en su defecto, las Comunidades Autónomas, deberían recoger el guante de esta coordinación. Pero reiterando la idea anterior, las redes ciclistas deben ser concebidas como un flujo conectado y coherente y, concebidas como parte de una red superior que conecte diferentes Municipios.

4. La gran apuesta de la Mesa Española de la Bicicleta, de la cual forma parte AMBE, es el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta que, esperamos pueda ser aprobado en Consejo de Ministros ahora que se ha formado nuevo Gobierno. Un Plan que incluye más de 25 instrumentos para promocionar la bicicleta no sólo desde el punto de vista de la movilidad, sino también del deporte, la salud, la infancia, el turismo en bicicleta. Un ambicioso plan que tendrá una duración de planes de trabajo a 5 años, creación de comités de expertos, creación de una Oficina Central de la Bicicleta, el fomento de Planes Autonómicos... y en definitiva, una verdadera revolución para convertir a nuestro país en un país de bicicletas.

5. Como con otros vehículos a motor, puesto que los VMP lo son, la convivencia debe provenir de la comprensión de la diferencia de velocidad de construcción de cada vehículo. Aquellos VMP que su velocidad de construcción no supere los 25km/h como en el caso de las bicicletas de pedaleo asistido, podrán convivir con éstas y con las bicicletas convencionales en las infraestructura segregadas pensada para la bici. Pero aquellos que superen dicha velocidad, deberán ser considerados como lo que son, ciclos a motor (L1e-a) o ciclomotores (L1e-b) y convivir, no sólo con las bicicletas, sino con el resto de vehículos en calzada, para lo que, volviendo atrás, es imprescindible la implantación de la Ciudad 30, para una mejor convivencia de todos los modos de transporte.



**SILVIA
CASORRAN**
TÉCNICA DE
MOVILIDAD
SOSTENIBLE EN TMB

1. Durante la primera década del siglo XXI la bicicleta inició su retorno a la vía pública de las ciudades como medio de transporte, y entonces se empezaron a construir carriles bici sobre las aceras, quitando espacio a los peatones.

Es en la segunda década del siglo XXI cuando desde las ciudades se empieza a entender que la bicicleta es un vehículo y que, por tanto, su espacio natural es la calzada: bien segregando carriles en las vías de más tráfico y de circulación motorizada rápida, bien compartiendo espacio en aquellas vías calmadas (calles 30, 20 ó 10).

En este sentido, la dotación de infraestructura segura ha permitido una expansión en el uso de la bicicleta por buena parte de la población. Pero aún estamos muy lejos de conseguir que la mayoría de desplazamientos por debajo de 8 km sean realizados en bicicleta, tal y como pasa en los Países Bajos. Por otro lado, en esta última década también se ha visto la necesidad de invertir en infraestructura segura en las conexiones metropolitanas.

2. Se necesita que todas las administraciones colaboren con el mismo fin, ya que tanto las administraciones locales como las regionales son titulares de las diferentes vías por donde es necesario crear un espacio para la bicicleta, es decir para vehículos que se desplazan entre los 15 y los 30 km/h. Por tanto, es necesario un acuerdo técnico en relación a las redes ciclables, y un impulso político para garantizar la disponibilidad de la inversión económica necesaria. Todo ello coordinado entre las diferentes administraciones.

3. Desde el Área Metropolitana de Barcelona estamos trabajando desde 2015 para coordinar la implantación de la Bicivia, la red ciclable metropolitana de más de 500 km que conecta los 36 municipios metropolitanos entre sí y con los centros de actividad económica. Esta coordinación pasa por un acuerdo en el Consejo Metropolitano, aprobando por unanimidad de los 36 ayuntamientos una red ciclable para impulsar conjuntamente. La coordinación también pasa por reuniones con las administraciones titulares de las vías interurbanas (Diputación, Generalitat y Ministerio) para consensuar las vías elegidas y para trabajar conjuntamente en la proyección y financiación de las mismas.





BERGAMONT

**SOMOS PARTE
DEL CAMBIO EN
MOVILIDAD URBANA**

STRAIGHT FROM ST. PAULI

+info: bergamont@bmsportech.es
DISTRIBUIDO POR BM SPORTECH IB SLU

4. El Área Metropolitana de Barcelona cuenta con una estrategia global de promoción del uso de la bicicleta, que incluye ejecutar infraestructuras ciclables, facilitar espacios de aparcamiento seguro para la ciudadanía (Bicibox), impulsar el uso de la bicicleta para ir al trabajo (Biciempresa), crear subvenciones para la compra de bicicletas eléctricas de uso particular y también de carga, disponer de un servicio de bici compartida metropolitana (e-Bicibox), y otras muchas acciones de promoción y formación como campañas de Bicivismo, de educación a escolares, creación de un mapa con todas las entidades de bicicleta, redacción de un blog de la bicicleta (blogs.amb.cat/bicicleta), convocatoria de premios Bicimpuls, etc. A nivel catalán existe la Estrategia catalana de la bicicleta 2025, y a nivel estatal el Plan Estatal Estratégico de la Bicicleta. Ambos planes se deberían dotar de recursos humanos y económicos para poder ser implementados.



5. Es necesario que los municipios establezcan ordenanzas basadas en los mismos criterios y medidas para no confundir a los usuarios. Desde el AMB hicimos un trabajo conjunto con los ayuntamientos que se aprobó en octubre de 2018 y que a día de hoy ha sido actualizado con la reciente instrucción de la DGT del 3 de diciembre de 2019. No obstante, la normativa es un elemento muy importante pero lo esencial es apostar por la educación vial obligatoria en edad de educación primaria y secundaria, que enseñe en el uso de la bicicleta a los futuros ciclistas y conductores/as.



**GEMMA
SIMON**
COORDINADORA
CONBICI



1. Esto es difícil de contestar ya que no existe un seguimiento normalizado de estos datos a nivel estatal. Hay algunas organizaciones que lo miden, como Greenpeace, pero los datos oficiales vienen de los estudios de aforos de circulación en bicicleta que realiza cada ayuntamiento. Conocemos como evoluciona la situación a nivel local pero resulta complicado hacer un buen diagnóstico de conjunto.

En el caso de Madrid el incremento se debe a tres factores: la implantación de los sistemas de bici compartida, la explosión de los repartos en bici y a alguna infraestructura ciclista. Este incremento es muy modesto, puesto que el ayuntamiento no ha llevado a cabo un paquete de políticas que apuesten por una red ciclista que incentive la movilidad activa y sostenible, y desigual porque las oportunidades actuales para coger la bici de forma segura por la ciudad no son las mismas ni para todas las personas ni para los diferentes barrios. La evolución de la movilidad es un dato que debería tener la administración para poder elaborar planes estratégicos en consonancia. Es por lo tanto algo que pedimos a la DGT, una encuesta de movilidad y reparto modal anuales.

2. El primer paso es reconocer que los desplazamientos activos como andar e ir en bicicleta son los que aportan mayor bienestar público y por lo tanto deben ser priorizados. Esto significa que sobre el uso de vehículos privados a motor, que además contribuyen al cambio climático, deben aplicarse políticas de disuasión.

Habría que limitar la velocidad a los coches a 30 km/h en vías de un solo sentido, con límites reales garantizados por la vigilancia exhaustiva, y límites de diseño que impidan físicamente el exceso de velocidad. Además de una gestión de aparcamientos en superficie coordinada con aparcamientos de coches disuasorios en origen. Y buscar nuevos modos de diseñar la ciudad como las "supermanzanas", que eviten la circulación en los interiores de barrio salvo a vecinos y limiten así el vehículo a motor.

Las necesidades de tránsito de bicicletas deben ser atendidas a de acuerdo a sus propias características a fin de asegurar la eficacia de los desplazamientos. Esto supone segregar las vías ciclistas en calzadas de más de un carril por sentido o vías rápidas, y crear así una red segura e intuitiva, que sea cómoda y atractiva para cualquier persona que quiera moverse en bicicleta. También sería necesario extender la red de aparcabicicletas en vía pública y establecimientos públicos, origen y destino de los desplazamientos. Cambiar la normativa urbanística para facilitar la instalación de esta infraestructura en comunidades de vecinos. Y para todas las inversiones en infraestructura se debería justificar la dotación presupuestaria teniendo en cuenta el retorno económico que provoca la inversión en bicicleta en términos de salud, seguridad, mantenimiento, medio ambiente etc. gracias al cambio modal.

3. Sería necesaria un coordinación estatal, que sin invadir competencias, gestionara unas guías de todo el territorio. Con directrices claras para la homogeneidad de criterios de diseño y señalética. Además de una mesa interterritorial de puesta en común para evitar la descoordinación, una mesa estatal de la bicicleta podría desempeñar esta función.

4. Hemos formado parte del diseño y elaboración del Plan Estatal Estratégico de la Bicicleta y ahora estamos pendientes de su aprobación. Además estamos pendientes del desarrollo de la ley de movilidad sostenible y la ley para la transición ecológica de su correspondiente ministerio.

5. Con normas claras, sencillas y comprensibles, con limitación de velocidad en las calzadas para garantizar la seguridad. Adecuando la sección de las vías ciclistas para atender el posible incremento de uso, siempre que sean compatibles los vmp con las bicis en potencia y velocidad.



**SANTI
RIBAS**

**SUBDIRECTOR
GENERAL DE
PLANIFICACIÓN Y
SOSTENIBILIDAD DE
LA GENERALITAT
DE CATALUNYA**



1. No hay más que salir a cualquiera de nuestras calles para ver que la bicicleta está volviendo con fuerza a nuestras ciudades. Pero no hay que olvidar que antes de la aparición y generalización del uso de los vehículos a motor, especialmente a partir de los años 60, la bicicleta ya era un medio de transporte cotidiano relevante.

En los últimos años, la bicicleta ha vuelto a posicionarse como un medio de transporte rápido y eficiente para moverse por nuestras ciudades gracias a la dotación de nuevas infraestructuras ciclables. Todo ello sumado a la mayor concienciación social respecto a la sostenibilidad y la salud, da un nuevo atractivo a la movilidad en bicicleta. En Barcelona, la cuota modal de la bicicleta en desplazamientos urbanos en los últimos 10 años se ha doblado, llegando al 3,6%. En toda Cataluña, según datos del Barómetro de la Bicicleta, un 5% de la población catalana declara usar la bicicleta prácticamente a diario, ya sea por movilidad cotidiana, deporte u ocio.

2. Efectivamente, en unas de las sesiones preparatorias de la Estrategia catalana de la bicicleta 2025, Morten Kabell de Copenhague, nos dio tres claves: infraestructura, infraestructura e infraestructura. En mi opinión, además de esto, también hay que potenciar paralelamente la reducción y pacificación del tráfico motorizado. En este sentido, lo más importante es habilitar nuevas conexiones ciclables cómodas, seguras y directas, que mallen la ciudad, así como consolidar y mejorar, si cabe, las ya existentes. Muchas ciudades están avanzando notablemente en esta línea, bajando los carriles bici a la calzada, devolviendo espacio al peatón y reduciendo el espacio del vehículo privado.

3. Uno de los objetivos estratégicos de la Estrategia catalana de la bicicleta 2025 se basa en interconectar las áreas urbanas y de actividad económica situadas a menos de 10 km de distancia entre ellas. Los posibles canales de conexión son diversos, algunos por espacios naturales y otros aprovechando infraestructuras de comunicación lineales, como son corredores de carreteras o ferrocarril.

En este marco, para poder potenciar la implantación de vías ciclistas interurbanas, tanto para sustentar la movilidad cotidiana como la de ocio o turismo, es necesario establecer una planificación de una red ciclable territorial, de manera coordinada entre las diferentes administraciones implicadas, buscar las fórmulas de financiación y ejecución necesarias en cada caso, y establecer mecanismos conjuntos para su gestión y explotación, con la finalidad de garantizar la calidad y coherencia de la red de vías interurbanas.

4. El Gobierno de la Generalitat de Catalunya acaba de aprobar el pasado mes de diciembre la Estrategia catalana de la bicicleta 2025, con el objetivo de construir una hoja de ruta clara y determinada para devolver definitivamente a la bicicleta un protagonismo, históricamente perdido, en nuestra movilidad y que sea una palanca de cambio para una movilidad más amable y sostenible de nuestras ciudades y para crear un territorio más habitable y próspero.



Pero esta estrategia no quiere ser tan solo la hoja de ruta del gobierno catalán, sino que nace con el firme propósito de que se adhieran el resto de administraciones, instituciones, empresas y organismos con incidencia en las políticas en favor de la bicicleta, para ayudar a esta transformación necesaria de la movilidad, de manera coordinada, de acuerdo con sus respectivos ámbitos territoriales y competencias. En este sentido nos mostramos muy satisfechos de que muchos ayuntamientos y administraciones de ámbito metropolitano o supramunicipal hayan mostrado su interés de adherirse a la estrategia próximamente, para pedalear todos juntos en la misma dirección.

5. Los vehículos a motor hace tiempo que tiene su espacio urbano ganado y consolidado, con una normativa de circulación pensada y adaptada principalmente a sus necesidades. El peatón, por supuesto también, si bien hemos vivido una evolución notable de los espacios peatonales en las últimas décadas. Pero ahora es el turno de la bicicleta, que lleva tiempo luchando para abrirse paso y consolidar un espacio propio y adaptado, en perfecta cohabitación con el resto de vehículos y peatones. A nivel infraestructural, como he comentado anteriormente, se han hecho grandes avances, y, a nivel normativo, todavía quedan aspectos por resolver y mejorar.

En medio de este proceso ha irrumpido de golpe el fenómeno de los llamados vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos, que se ha sumado al efecto de las flotas de diferentes tipos de vehículos compartidos, ya sean motos eléctricas, patinetes o bicicletas.

Este es un debate a abordar, tanto a nivel de adaptación de las normativas como de adecuación de los espacios urbanos. En este sentido se hace necesario evolucionar los carriles bici a carriles movilidad, estableciendo diferentes canales de circulación en el espacio público en función de la velocidad del desplazamiento. Pero en este debate también hay que abordar la necesidad de reequilibrar la dotación del espacio urbano a favor de los modos de transporte más sostenibles y amables, en detrimento del uso abusivo del espacio urbano destinado a los vehículos privados a motor.

Scoot, el sistema de bike sharing equipado con neumáticos Tannus

Desde Tradebike pudimos visitar la sede de la empresa de bike sharing Scoot. Su director en Barcelona, Gerard Gomà, nos cuenta más cosas sobre este servicio, que quiere hacer lo más intuitivo posible el uso de bicicletas eléctricas en la ciudad



En Tradebike hemos podido visitar la sede de Scoot, una compañía de vehículos compartidos establecida en Barcelona que ofrece un servicio de motos eléctricas, patinetes y bicicletas eléctricas en la capital catalana.

La empresa se fundó en San Francisco hace 8 años., siendo la primera empresa de micromovilidad compartida en el mundo. Scoot desembarcó en Barcelona en 2018, siendo la segunda ciudad después de San Francisco en la que prestaba servicio. Inicialmente solo ofrecían motos eléctricas compartidas, aunque posteriormente incorporaron la eBike a su opción de alquiler, para finalmente introducir el patinete tras su adquisición por parte de Bird en 2019, una multinacional de micromovilidad compartida especializada en patinetes eléctricos. Es la única compañía multimodal, con tres vehículos eléctricos y compartidos, que funcionan a través de una aplicación móvil, disponible en la App Store y Play Store.

El director de Scoot en Barcelona, Gerard Gomà, valora muy positivamente el impacto que ha tenido el servicio de bike sharing en Barcelona. "Está

funcionando muy bien. Barcelona es una ciudad muy preparada para ir en bicicleta, con más de 120 kilómetros de carril bici, muy llana y bien comunicada para poder acceder a cualquier sitio a través de un carril ciclable, y la cultura y el clima de la ciudad es propicia para este tipo de vehículo", explica. La población local tiene interiorizado el uso de la bicicleta, y para ellos es una solución, en la que además se hace ejercicio y es ecológica", explica.

Gomà explica que, pese a que tenían el temor que este servicio de bike sharing acabara siendo

La población local tiene interiorizado el uso de la bicicleta, y para ellos es una solución

utilizado principalmente por turistas, ha acabado cuajando muy bien en la población local, que es quien más lo utiliza. "Cuando lanzamos este servicio, teníamos el temor de acabar siendo un operador para turistas. De hecho, incluso pusimos restricciones, cómo en el caso de las motos, en el que ni si quiera permitimos cogerlas a alguien que no tenga el permiso de residencia español. Con todo esto, lo que hemos conseguido es que la mayoría de nuestros usuarios sean locales. Es el usuario que queremos captar, que nos da recurrencia, ya que utiliza nuestro servicio como una alternativa de movilidad en su día a día".

La convivencia entre bicis y entorno, un punto clave

En un momento en el que el transporte sostenible está cogiendo cada vez más peso, compañías como Scoot, que apuestan por compartir vehículos respetuosos con el medio ambiente, pueden llegar a tener un papel destacado. Uno de los aspectos que más preocupa de estos nuevos medio de transporte es la convivencia entre ellos con vehículos y peatones en los entornos urbanos. Sobre este aspecto, Gomà comenta que "los operadores de vehículos compartidos somos una pequeña

“La mayoría de nuestros usuarios son locales. Es el usuario que queremos captar, que nos da rerecurrencia,”

parte del parque de vehículos, en este caso de bicicletas y patinetes. Aun así, es cierto que tenemos una responsabilidad añadida, y por ello trabajamos con la Guardia Urbana y con las instituciones, e incluso hacemos campañas de seguridad a través de nuestra aplicación móvil para conseguir que se respeten las normas”.

Estas campañas de concienciación se hacen a través de su app. Desde el momento en el que se descarga, en el onboarding la propia aplicación hace firmar al usuario un contrato de buenas prácticas conforme es conocedor de las normativas de circulación, y que además las acepta. A partir de ahí, en cada trayecto que el usuario hace, se le explica brevemente que debe circular por los carriles bici, o que debe anclar la bicicleta en el aparcabicis.

Es por eso que las bicicletas eléctricas de Scoot se ven muy bien aparcadas en todo momento. En otras ciudades del mundo que tienen servicios de bikesharing, la distribución de las bicicletas es más anárquica debido a una menor concienciación del uso del espacio público. En Barcelona, gracias a la política de Scoot, este aspecto está más que solventado, y los usuarios suelen dejar las bicis en sus aparcamientos correspondientes. Los usuarios que no aparcan bien son contactados por el servicio de atención al cliente, de Scoot, y si son reincidentes se les acaba sancionando. Además, aparcar

correctamente las bicicletas Scoot es muy sencillo gracias a la función de candado, que interacciona con la aplicación móvil, y sirve para anclar la bici al mobiliario urbano.

Hoy en día, las áreas urbanas están altamente congestionadas por vehículos de combustión, que hacen que la circulación sea muy lenta, y que además están altamente contaminadas. Vivimos en un período de emergencia climática que preocupa a todo el mundo, y no hay otra manera de solucionarlo que, para empezar, reduciendo el tamaño de los vehículos, restringiendo el uso de coches de una tonelada y media que, en muchos casos, solo llevan a una persona, y que acaban ocupando dos tercios del espacio público. En este sentido, Gomà comenta que *“tenemos que evolucionar a tener menos vehículos, y eso significa compartir, y a hacer vehículos que no contaminen, y para ello una opción es que sean eléctricos. Por ello, en la movilidad, las motos, bicicletas y patinetes eléctricos, tiene todo el sentido que estén para quedarse”.*

Fiabilidad máxima con los neumáticos Tannus

Las bicicletas eléctricas de Scoot equipan los neumáticos antipinchazo Tannus, fabricados en Corea del Sur con tecnología punta. Para Scoot, disponer de este componente es básico para un funcionamiento óptimo del servicio, ya que un pinchazo puede hacer que una bicicleta esté inmovilizada un cierto tiempo, además de los gastos que conlleva desplazarse hasta el lugar de la avería para recoger la bicicleta. Desde Scoot explican que *“fue un añadido extra conocer a la gente de Tannus y poder contar con ellos. Gracias a su neumático, dispones de muchísima más durabilidad, ya que el desgaste de la goma es menor”.*

Previamente a utilizar los neumáticos Tannus, las bicis eléctricas de Scoot estaban alrededor de 350 o 400 pinchazos cada 4 semanas. Al montar el neumático Tannus, esta cifra se redujo considerablemente, ya que da más rigidez, más durabilidad en cada kilometraje, y no se pincha ni se

deforma. Además, son de gran calidad, tienen muy buen agarre y adaptación a cualquier superficie. *“Un usuario quizás no es consciente de lo que supone tener casi 400 vehículos parados por un pinchazo, y lo que ello conlleva, como el transporte de ir a recoger esta bici pinchada. Este beneficio que hemos conseguido con el neumático Tannus queda un poco oculto, ya que no se percibe a priori. Fue un puntazo conocer a Tannus, ya que hemos ganado en eficiencia de reparación, y ya no tenemos el punto débil en el vehículo que podía ser un pinchazo”.*, comentan desde Scoot.

Un funcionamiento intuitivo

Para utilizar el servicio de bicicletas eléctricas Scoot en Barcelona, lo primero que se debe hacer es descargar la aplicación desde App Store o Play Store, o escaneando el código QR del propio vehículo. Posteriormente, se debe aceptar todas las condiciones de uso, introducir la tarjeta de crédito y localizar una bicicleta eléctrica que este cerca del usuario. La propia app muestra donde están situadas todos los vehículos eléctricos y los que son bicicletas. Una vez seleccionada la bicicleta, sólo queda dirigirse a ella, ponerse el casco, y a rodar.

Queda claro, entonces, que ya no hay excusas para no moverse en un vehículo eléctrico sostenible, ágil y fácil de utilizar, gracias a Scoot y Tannus.

“Fue un puntazo conocer los neumáticos Tannus, ya no tenemos el punto débil de la bici que es el pinchazo”



El equipo de Tannus y de Tradebike junto con Gerard y Albert, de Scoot Barcelona, durante la visita a la sede de la empresa, situada en el barrio de Poblenou

Carmela, la bici más completa para moverse por la ciudad

Descubrimos esta innovadora bicicleta, pensada para moverse por la ciudad de la manera más cómoda posible gracias a su ligereza y seguridad.



Nos encontramos en un momento clave para la movilidad en las ciudades debido a la emergencia climática. En este contexto, los medios de transporte sostenibles ganan cada vez más peso, y uno de los que debe jugar un papel más importante, sin duda, es la bicicleta.

En Europa, ya existe una clara apuesta por la bicicleta. En nuestro país, vamos en esta dirección, con cifras todavía humildes, pero en constante crecimiento. Una tendencia transformadora con la clara necesidad de vehículos unipersonales más seguros inspira Carmela.

Carmela Bikes nace en 2015 en Barcelona, cuando un equipo de ingenieros inicia el proyecto "oh bike factoría", con el objetivo de contribuir a la transición energética y a mejorar la movilidad de las ciudades, y un claro reto: diseñar una bici eléctrica simple, ligera y, sobre todo, segura, pensada para las ciudades. Y no únicamente diseñarla, también fabricarla apostando por la industria local, haciendo un seguimiento cercano y continuado del proceso de fabricación con el fin de garantizar la calidad de una bicicleta eléctrica con alto contenido tecnológico.

Carmela nace del reto de diseñar una bici eléctrica simple, ligera y, sobretodo, segura

"Hay muchos proveedores en todo el mundo que nos pueden dar la calidad que buscamos, pero queríamos formar parte de todo el proceso. El modo de hacerlo es estar cerca. La batería, por ejemplo, se ha desarrollado y fabricado conjuntamente con Millor Battery, en el Vallés, y el ensamblaje se realiza en la planta de Biciclot, en el barrio de Poblenou (Barcelona)" afirma Aitor Querol, responsable de producción y calidad.

Si se indaga en los detalles de la bicicleta, fácilmente se hallan dos conceptos: ligereza y seguridad. La máxima del diseño ha sido la de crear una bicicleta eléctrica simple, de conducción estable y que facilite la vida diaria de las personas. Una bicicleta ligera por su fabricación en aluminio, rueda de 24", talla universal, batería extraíble de 2kg y motor delantero de 1,9kg. Además, el manillar y los pedales plegables hacen que sea fácil de guardar y transportar. El peso total de la bicicleta es de 15kg, lo cual la convierte en una de las más ligeras del mercado, apostando por la convivencia entre el ciclista urbano y la habitual falta de espacio en las ciudades y hogares.

La seguridad está muy presente en el diseño de la bicicleta, gracias a los frenos de disco hidráulicos -modulables y con gran potencia de frenado-, una distribución de pesos perfecta, doble tracción -eléctrica delante, mecánica detrás- y una medida de rueda que aporta tanta estabilidad como maniobrabilidad.

La Carmela24 es una bicicleta inteligente. Lo demuestra su controlador y los sensores que incorpora, que miden fuerza, cadencia y velocidad para decidir de forma autónoma el nivel de soporte eléctrico. Cuando la fuerza

en el pedal es superior a la habitual y la cadencia baja, incrementa la ayuda: Carmela sabe que toca subida. Además, el mantenimiento de la Carmela24 es mínimo, gracias al cambio interno, la correa de distribución y la simplicidad de su interfaz. Se han asumido las complejidades durante su diseño y desarrollo, para que el producto final sea fácil de usar, intuitivo y sin visitas al taller.

Un diseño premiado

En el año 2018, el equipo de "oh bike factoría" lanza una campaña de Crowdfunding con el objetivo de financiar el inicio de la producción en serie de la bicicleta. En 8 horas se logra el primer objetivo y se triplica en terminar la campaña. En junio de ese mismo año, la bicicleta Carmela24 recibe el premio Delta de Oro al Mejor Diseño del Año, de la Asociación ADI FAD.

Recientemente, el equipo de Carmela decidió reconvertir la sede de "oh bike factoría" (Carrer de la Diputació, 286), en un nuevo punto de encuentro para la movilidad sostenible en Barcelona. En este showroom se conservan las oficinas de desarrollo, y se añade un espacio abierto a todos aquellos que quieran conocer más sobre el proyecto. Además, es posible probar la bicicleta y conocer los detalles del diseño de la mano de sus creadores. Todo ello obedece a un cambio de modelo de negocio por parte de Carmela, que vira de la venta directa a una maximización de la apuesta por las tiendas.

Para todos aquellos puntos de venta interesados en conocer más detalles de Carmela, pueden contactar con Sergi Labori, director comercial, utilizando su dirección de e-mail, sergi.labori@carmelabikes.com

Conquista la ciudad con la completa gama de bicicletas urbanas Finna

Finna Cycles nace en 2012 con el objetivo de hacer que la gente se mueva por la ciudad de una forma cómoda y segura.



FINNA AVENUE AN ELEGANT COMMUTER

Para aquellos que decidan desplazarse en bicicleta por la ciudad sin renunciar a las mejores prestaciones, Finna Avenue es la bicicleta 'commuter' por excelencia. Fiable y segura, pensada para el día a día, Finna Avenue es un modelo elegante que incorpora componentes de gama alta tales como el cambio Shimano Alfine de 8 velocidades integrado en el buje o los frenos de disco hidráulicos que convertirán tu trayecto diario en una amable y confortable ruta sobre dos ruedas. La Finna Avenue está disponible a un precio de 999€.

FINNA BREEZE A STYLISH URBAN LADIES BICYCLE

Inspirada en las clásicas bicicletas holandesas, y con cuadro de acero, la Finna Breeze tiene un aire muy retro y atractivo. Es una bici que se adapta al estilo de las chicas de hoy, y que te permite recorrer la ciudad de forma mucho más agradable y práctica. El cuadro de barra baja es robusto a la vez que manejable, y el cambio Shimano Nexus resulta ideal tanto a la hora de subir como cuando circulas con rapidez en llano. De serie también incorpora guardabarros y catadióptricos. La Finna Breeze ese puede adquirir por un precio de 399€.



FINNA JOURNEY A BICYCLE DESIGNED FOR THE CITY

Finna Journey es una bicicleta 'commuter' increíble que, gracias a la excelente calidad de todos sus componentes, apenas nos exigirá mantenimiento. De entre los componentes que configuran este modelo destaca el cambio Shimano Nexus de 3 velocidades integrado en el buje. La Finna Journey se puede comprar por 599€.



FINNA VELODROME FIXED OR SINGLESPEED, YOUR CHOICE

La Finna Velodrome es una bicicleta urbana fresca y joven, con un 'look' retro que te seducirá a primera vista. Gracias al sistema 'Flip Flop Hub' que incorpora en la rueda trasera, te permitirá escoger entre Fixed o Singlespeed. Está fabricada en acero-cromo y disponible en tallas S, M y L. Hay tres colores diferentes: Vanilla Cream, Grey Matter o Urban Camo. La Finna Velodrome se encuentra disponible a un precio de 530€.





Bikelecing, la revolución de las bicicletas eléctricas cargo

Descubrimos BKL, una de las marcas de referencia en el sector de las bicicletas de carga. Además, diseñan otros vehículos eléctricos personalizados por los clientes.

En 2013 nace en Sevilla una empresa muy especial, capaces de diseñar y fabricar cualquier solución de movilidad eléctrica para los sectores más variados. Fruto del encuentro entre Victor Puig y Diego Jiménez. Victor ingeniero técnico, con larga trayectoria en el mundo del motor, trabajo 5 años en Gas Gas por ejemplo, muy involucrado en los equipos de competición ya sea de trial, quads o raids. A su retorno a Sevilla, junto con Diego Jiménez, mecánico artesano, un genio de la soldadura, y un hombre capaz de arreglar cualquier avería, buscando su origen, no solo substituyendo piezas, si no buscando y reparando. En 2012 decidieron fabricar una bici de descenso como hobby, ella fue el origen.

Después de esta primera aventura decidieron presentarse a un concurso en el Ayuntamiento de Sevilla, para la fabricación de triciclos eléctricos para el departamento de limpieza viaria. Después de presentar el proyecto y prototipo ganaron el concurso y nace Bikelecing S.L. y su marca BKL, con el objetivo de diseñar, fabricar

y ensamblar vehículos eléctricos para distintos sectores.

Hoy en día, 7 años más tarde, Bikelecing a fabricado triciclos, bicicletas y vehículos eléctricos para empresas tan conocidas como Correos, Nacex, Acciona, Caprabo, FCC, Eroski, Heinen, CruzCampo, Seur, Sadeco, Grupo , Super, etc., y muy recientemente ha cerrado un acuerdo con

BKL nace con el objetivo de diseñar, fabricar y ensamblar vehículos eléctricos para distintos sectores

MRV para España y Portugal. Han cambiado el modelo productivo en áreas como la limpieza viaria, distribución logística capilar, turismo y desplazamientos en grandes zonas industriales.

La empresa cuenta con un grupo de ingeniería con las pertinentes herramientas de cálculo, diseño, tecnología, las herramientas físicas, utillajes y línea de montaje para diseñar, fabricar y ensamblar cualquier proyecto a medida en un tiempo récord. Todo ello permite diseñar la solución más idónea para la movilidad eléctrica sobre ruedas. No solo triciclos y vehículos eléctricos, sino también otros proyectos como por ejemplo el desarrollo de la suspensión trasera de la moto de trial TRS. Todo ello Made in Spain.

BIKELECING empezó utilizando motorizaciones Continental, actualmente trabaja con METZ, BANFANG y para 2021 está previsto incorporar también motorizaciones BOSCH. Actualmente BIKELECING S.L. cuenta con tres líneas de negocio:



-BIKELECING con su marca BKL cuenta con un extenso portafolio de 29 vehículos eléctricos en tres líneas de producto: Movilidad Personal, Limpieza Viaria y Cargo Bike.

-BKL CUSTOM la línea de productos nace debido a la continua demanda de los clientes que buscan una solución adaptada a una necesidad concreta. BIKELECING, como estudio de ingeniería y fabricante, pone a disposición de sus clientes la posibilidad de hacer realidad un proyecto único y adaptado 100% a sus necesidades. No existen límites, un grupo de ingenieros y diseñadores trabajan día a día con el cliente para hacer de un papel en blanco una nueva solución. Durante el transcurso de este tipo de proyecto el cliente participa de forma activa en el diseño

conceptual de su vehículo siendo el resultado final parte de él.

Se trata de una aventura conjunta donde BIKELECING asume los costes del desarrollo y finalizado el proyecto y entregadas las unidades, el diseño pasa a formar parte del portafolio de BKL.

-BKL FACTORY es la tercera rama de trabajo, para clientes que tiene su propia marca y catálogo de ideas, BIKELECING puede fabricarlas. Esta línea de trabajo está dividida en varias ramas que abarcan las siguientes facetas entre otras: Diseño y fabricación de prototipos, Diseño y fabricación de productos y Asesoramiento para la gestión de la producción.

Bikelecing pone a disposición de sus clientes la posibilidad de hacer realidad un proyecto único y adaptado 100% a sus necesidades

El cliente es dueño de sus propios productos e ideas. BIKELECING trabaja junto al cliente para que su proyecto sea un éxito. Con más de 10 años de experiencia, fruto del trabajo en otras organizaciones y el camino recorrido hasta ahora con BIKELECING, pone a su disposición todo el KNOW-HOW para ayudarle a hacer realidad su proyecto.

Los últimos dos años BIKELECING ha participado en la feria de Eurobike, ello le ha permitido abrir nuevos mercados como Francia, Alemania, Portugal, Suiza y Reino Unido.

Los últimos dos años Bikelecing ha participado en la feria de Eurobike, abriéndose a nuevos mercados como Francia o Alemania



Victor Puig y Diego Jiménez, socios fundadores de Bikelecing

Supercharger2 GT rohloff, una eBike fiable, eficiente y todoterreno

En Tradebike hemos podido probar la Supercharger2 GT rohloff, el nuevo modelo Urban de la marca alemana Riese & Müller, que sigue fomentando la movilidad sostenible con sus bicicletas eléctricas de alta gama.



Riese & Müller es sinónimo de calidad, y en el caso de la Supercharger2 GT rohloff se puede decir que está más que a la altura de los altos estándares de la firma de eBikes.

Este modelo se debate entre una Urban eléctrica y una eMTB, aunque después de nuestra experiencia podemos decir que la Supercharger2 GT rohloff se maneja como pez en el agua en todo tipo de terrenos. A primera vista, la forma de su cuadro inspirado en las Urban nos hace pensar que estamos delante de un modelo para circular por las congestionadas calles y poder esquivar todos los atascos de una manera cómoda y eficiente. Sin embargo, una vez nos montamos en la Supercharger2 GT rohloff y nos fijamos en algunos de sus detalles, pronto descubrimos que sus características la hacen una bicicleta más que capaz de moverse por terrenos off-road.

Uno de los aspectos más destacados de esta bicicleta y que hacen de ella un modelo único

en el mercado es su sistema de transmisión rohloff. Gracias a sus 14 velocidades, el usuario dispondrá de un amplio abanico de opciones para pedalear cómodamente en cualquier terreno. Este mecanismo incorpora una correa de transmisión de carbono, la Gates CDX, la cual ofrece una fluidez y suavidad máxima en todo momento. Gracias a este sistema, el mantenimiento de la bicicleta se vuelve increíblemente sencillo, ya que sustituye la cadena tradicional de la bicicleta, y no precisa de engrase ni ensucia, y es mucho más duradero.

La robustez que transmite gracias a su elegante cuadro, sumado a unas ruedas que nos permiten explorar incluso fuera de la ciudad, hacen de la Supercharger2 GT rohloff una bicicleta ideal para ir y volver del trabajo, salidas extensas o largos paseos. Riese & Müller ha reinventado el cockpit de este modelo de eBike, ofreciendo la opción con un display Kiox o el SmartphoneHub de Bosch. Ambas opciones llevan el cockpit perfectamente integrado en el manillar y están optimizadas para

la conducción. La Supercharger2 GT rohloff ofrece 3 opciones de cuadro. Uno de 46 centímetros, para aquellos o aquellas que midan entre 1'60 y 1'75 metros, otro de 49 cm para los que esten entre el 1'70 y el 1'85 metros, y el más grande, de 53 cm, para los que su altura sea de entre el 1'80 y los 2'00 metros.

Uno de los aspectos más destacados de este modelo de eBike es su sistema de transmisión rohloff ”

La batería deja de ser un problema gracias a la DualBattery y sus 1.000 Wh de capacidad, lo cual se agradece mucho en una bicicleta pensada para los desplazamientos cotidianos, pero que también ofrece la posibilidad de realizar excursiones largas.

Los potentes motores Bosch que incorpora este modelo son sinónimo de un rendimiento máximo, ya que equipan la última generación del Performance Line CX, con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Además, existe una versión equipada con el motor Bosch Performance Line Speed de cuarta generación, la Supercharger2 GT rohloff High Speed, la cual alcanza los 45 kilómetros por hora. Para los interesados en este último modelo, Riese & Müller da la posibilidad de adquirir las High Speed con un seguro y matriculación en regla en el mismo punto de venta.

La batería deja de ser un problema gracias a la DualBattery y su capacidad de 1.000 Wh

Bosch facilita a través de un pantalla en el manillar el control de su unidad de potencia. En este panel, que ofrece una resolución máxima independientemente de la luz reflejada, se muestran datos como la velocidad, el porcentaje de batería restante, la distancia recorrida, la cadencia, la potencia o la autonomía en km. Ofrece 5 modos diferentes de asistencia del pedaleo: el Eco, el Sport, el Tour, el Turbo y el Off. Cada uno de ellos se adapta a las necesidades del usuario para ofrecerle una determinada ayuda en el pedaleo según las circunstancias.

Además, Bosch permite a través de su SmartphoneHub convertir el teléfono móvil en un display que agrupa todas las funciones de la bicicleta, cómo la navegación inteligente con meteorología en directo o datos de fitness. La guinda del pastel es que este sistema se controla desde las teclas del panel del manillar, o incluso con un asistente de voz, y permite que el teléfono se cargue automáticamente durante la marcha.

Riese & Müller se adapta a las necesidades de cada comprador, y permite adquirir la Supercharger2 GT rohloff de manera personalizada. Aquellos a los que les gustan las rutas, las ciudades o viajar fuera de carreteras asfaltadas pueden equipar su E-Bike con la opción GX: una combinación de componentes de primera clase consistente en unos neumáticos todo terreno, amplios pedales planos y los puños ergonómicos Bar End, fabricados por Ergon.

Ofrece 5 modos diferentes de asistencia del pedaleo: el Eco, el Sport, el Tour, el Turbo y el Off

Los que, por el contrario, necesitan una E-Bike para esfuerzos mayores pueden elegir el paquete Heavy Duty opcional, que hace de la Supercharger2 GT rohloff una bicicleta con mucha más capacidad de carga que una bicicleta normal. Con este paquete, el peso total autorizado aumenta hasta 160 kg.

Con sus luces Supernova M99, rodar en la Supercharger2 GT rohloff será una experiencia más segura. Este alumbrado ofrece luces de freno traseras, siendo uno de los pocos modelos que incorpora esta ventaja, y luces de largo alcance para hacerse ver y ser visto una vez se pone el sol.

La Supercharger2 GT rohloff, en definitiva, cumple sobradamente sus expectativas, con un rendimiento y fiabilidad que garantizan una movilidad eficiente en ciudad y fuera de ella, y que ofrece un abanico de opciones personalizables para adaptarse a las necesidades del usuario.



Heckler de Santa Cruz, una eMTB para los descensos más exigentes

La nueva Heckler es la primera eMTB de la marca, inspirada en el modelo original de 1996, es una bicicleta para divertirse en la montaña, ya sea bajando o subiendo



Escucha bien lo que vamos a decir: la Heckler es la e-Bike más ágil del mercado. Estamos muy seguros de ello. ¿Y sabes por qué? Porque la Bronson lo es y la Heckler se ha creado y diseñado a su imagen y semejanza. Con sus mismas medidas, con sus mismos ángulos. No sólo es divertida bajando o subiendo, es que además es capaz de enfrentarse a situaciones realmente complicadas cuando el terreno lo exige. Es una bicicleta para buscar diversión de una forma relajada o buscar el mejor tiempo cuando quieres exprimirla con una conducción agresiva. Quizás pensarás que es una e-Bike más en el mercado, pero espera a probarla. Utilizando la Bronson como punto de partida, Santa Cruz ha afinado la cinemática de la suspensión y ha integrado la unidad de potencia para llegar a una bicicleta que ofrece una mezcla definitiva de rendimiento.

En descensos su comportamiento es similar o mejor al de una bicicleta de pedales, gracias al aplomo que confiere la ubicación en la parte central del peso de la batería y motor, pero con una velocidad de ascenso fulgurante gracias al trabajo híbrido de tracción humana/eléctrica. La Heckler ofrece el mejor rendimiento de su clase al combinar la calidad y diseño de los legendarios cuadros de carbono Santa Cruz CC con un probado y garantizado motor Shimano.

En 1996 la Heckler original fue creada rompiendo los esquemas establecidos en la época. Fue transgresora y avanzada en su concepto, y aunque utilizaba un sistema "convencional" monopivote, su geometría y sus proporciones perfectas, elevaron a otro nivel la experiencia de conducción. Sin duda, fue un punto de inflexión en la historia de Santa Cruz. Un modelo súper ventas que elevó la categoría de la marca al estrellato. Lamentablemente el nacimiento de la Bronson mató a la Heckler, pues eran dos bicicletas que buscaban un mismo cliente con dos sistemas de suspensión totalmente opuestos y en aquel momento Santa Cruz decidió apostar únicamente por el sistema VPP en todos sus modelos.

Las monopivote, sencillamente desaparecieron del catálogo y la Heckler murió, pero con aquella sensación de que algún día renacería para hacer justicia a su nombre y al trabajo desempeñado. EL renacimiento de La Heckler de hoy hereda la misma actitud y filosofía que su predecesora con el objeto de llevar la marca hacia otra nueva era. Con el objetivo de convertirse en otro éxito de ventas. La creación de una e-MTB, la primera de la marca, ha exigido una cuidadosa planificación y un delicado trabajo, y el nombre elegido no ha sido una casualidad, si no un perfecto reconocimiento a un ídolo. No querían una bicicleta "más".

Tenía que mantener intacta la filosofía y el ADN de la marca. El de una bicicleta divertida, sí, pero al mismo tiempo sin límites, capaz de enfrentarse a todo. Su diseño tenía límites, pero al mismo tiempo el potencial y las capacidades de la Heckler tenían que ser ilimitadas, ya fuera en los agrestes senderos de los Alpes o en las suaves colinas californianas. Convirtiendo aquellas trazadas imposibles sobre una e-Bike en algo totalmente natural. Como si fuera una bicicleta "muscular". Tan sólo diremos una cosa, uno de los "pilotos" desarrolladores de Santa Cruz ha sido Danny MacAskill y con eso se dice todo. Los límites de la Heckler no están definidos por distancias, vueltas o tiempo. Sus límites son los que tengas en tu propia cabeza.

La Heckler combina la calidad de los cuadros de carbono Santa Cruz CC con un garantizado motor Shimano

Olvídate del “no vale la pena”, “no lo voy a conseguir” o “esto es imposible”. Romper estos límites es lo que precisamente te va a enganchar a la Heckler. Repetimos... No se trata de tomarse las cosas con calma, sino de hacerlas posibles.

Dos colores

Como suele ser habitual en Santa Cruz, ofrecen dos colores, que en este caso se catalogan como uno “suave” y el otro “salvaje”. Blackout es una mezcla elegante de gris oscuro brillante (casi negro), combinado con el cobre mate de los logos. La combinación Yellow Jacket es mucho más llamativa, ya que mezcla un amarillo casi flúor con los logotipos en negro.

Neumáticos 27,5” - 2,6”

Hoy en día hay múltiples combinaciones de neumáticos PLUS de 3”, 2,9” o 2,8”, pero tras pruebas y pruebas, Santa Cruz se ha decantado por neumáticos de “no Plus” de 2,6” en combinación con llantas con un ancho interno de 31mm. Eso permite tener las mismas sensaciones de agilidad, robustez y agarre que una bicicleta convencional, sin sufrir la sensación de “fat bike” que ofrecen los PLUS, al mismo tiempo que el diámetro final de un 2,6” se sitúa cercano a un 29” de menor sección.

El ligero motor Shimano E-8000 ayuda a construir una de las e-MTB más ligeras que existen

Motor Shimano E-8000

El motor E-8000 de 250 vatios de Shimano es compacto y ligero (2,88 kg), lo que significa que ayuda a construir una de las e-MTB más ligeras que existen, al mismo tiempo que permiten una longitud entre ejes muy contenida y similar al de una Bronson “a pedales”.

SRAM Eagle 12 Velocidades

Como los cassettes, platos y cadenas de SRAM Eagle poseen la clasificación e-Bike, Santa Cruz ha querido aprovechar la bondad de las 12 velocidades también en las bicicletas eléctricas manteniendo los mismos kits de montaje que verás en las bicicletas “musculares”. La única diferencia es que en el caso de las eléctricas se utilizan mandos SRAM Eagle Single Click, lo que significa que las marchas siempre se engranan de una en una, tanto para subir como para bajar, evitando de este modo posibles daños al aplicar todo el par del motor.

Cuatro opciones de kit

Los cuatro kits de serie vienen con frenos de cuatro pistones SRAM, rotores de 200 mm, transmisiones Eagle, amortiguadores traseros RockShox Super Deluxe y horquillas de suspensión de tipo e-bike, como la Fox 36.

Batería integrada E-8035

La E-8035 es la última batería integrada de Shimano. Proporciona 504 vatios-hora de energía, es ligera (2,9 kg), es totalmente extraíble/reemplazable usando sólo una llave hexagonal de 4 mm y está protegida por una cubierta de batería también de carbono CC Santa Cruz.

En este caso Santa Cruz no ha querido utilizar ningún tipo de llave de cierre especial, ya que comporta problemas “extras”, y que un usuario de esta bicicleta no quiere tener. Una llave allen de 4mm que llevemos siempre en nuestra mochila nos evitará disgustos por pérdida.



LAS CLAVES DEL PROYECTO HECKLER

- Sistema de suspensión VPP® de 150 mm
- Horquilla específica e.Bike de 160mm
- Ruedas de 27,5” pulgadas
- Neumático de 2,6”
- Capacidad de la batería de 504wh
- Ángulo de dirección de 65,5 grados
- Cuadro completo de carbono CC
- Motor Shimano E8000 250w
- Transmisión SRAM Eagle
- Opción de juego de ruedas de carbono Reserve DH 27.5” / 30
- Garantía de por vida en cuadro, rodamientos y ruedas Reserve
- Gran capacidad de tracción
- Gran capacidad de absorción.
- Tallas: S, M, L, XL y XXL
- Colores: Blackout y Yellowjacket



Las Merida Silex 6000+ y eOne Sixty 10K ganan el "Design&Innovation Award 2020"

MERIDA BIKES estamos orgullosos de comunicar que un año más nuestro producto ha resultado ganador del prestigioso premio "DESIGN & INNOVATION AWARD", siendo dos de nuestros modelos merecedores de este reputado reconocimiento internacional.

Los "DESIGN & INNOVATION AWARD" son más que un premio, son los únicos que realizan una exhaustiva revisión del producto, resaltando el potencial y debatiendo el verdadero valor de la innovación.

Después de que en 2017 nuestra eONE-SIXTY 900E pudiera ganar el "DESIGN & INNOVATION AWARD 2017", su tan esperada sucesora, la eONE-SIXTY 10K también recibió este codiciado reconocimiento.

Presentada en mayo de 2019, la nueva eONE-SIXTY 10K de carbono ha conquistado el mercado del rendimiento electrónico y ha podido continuar con el impresionante legado del eONE-SIXTY original.

Esto es lo que el equipo de prueba del "DESIGN & INNOVATION AWARD" dijo sobre nuestra mejor ebike de alto rendimiento:

"La MERIDA eONE-SIXTY 10K es la nueva versión de un popular clásico eMTB, uno que



ya ha establecido un punto de referencia en el rendimiento y la conducción dominando una serie de test de producto grupales en diferentes revistas.

Esta vez, MERIDA BIKES ha revisado su clásico por completo y ha elevado el listón tanto en términos de estética como de rendimiento de conducción, además de mejorar la nueva versión con una rueda delantera de 29".

La SILEX 6000+, un modelo muy valorado por la prensa y ciclistas que ahora incorpora un "DESIGN & INNOVATION AWARD 2020" a su vitrina de trofeos.

Estos son algunos de los puntos destacados por el equipo de prueba del "DESIGN & INNOVATION AWARD 2020".

"La MERIDA SILEX 6000+ es una bicicleta de gravel

muy trabajada que desdibuja los límites entre el gravel y el ciclismo de montaña".

"La SILEX 6000+ revela sus verdaderas fortalezas en caminos de grava duros y senderos moderados, donde la interacción armónica entre las cualidades de amortiguación del cuadro, el "cockpit" de aluminio y los neumáticos de 27.5 x 2.0 "subrayan el carácter suave y fluido de la bicicleta".

"Si bien el diseño del cuadro es original y poco convencional, también es visualmente armonioso, y los numerosos puntos de anclaje enfatizan la idoneidad de la bicicleta para viajar. Sólidamente especificada y orientada al rendimiento, MERIDA BIKES evita cualquier brillo superfluo. La SILEX 6000+ convenció al jurado, especialmente en viajes largos con terreno variado y secciones técnicas fuera de carretera".

Factor Bikes vuelve al World Tour de la mano del Israel Start-Up Nation

Factor Bikes tiene mucho que contar este año, ya que la marca volverá al UCI World Tour con el 'Israel Start-Up Nation Cycling Team', pero no será el único lugar donde Factor y Black Inc estarán presentes este 2020.

Además, el 'Team Ukyo' también representará a Factor en 2020. Fundado en el 2012 por ex piloto de Fórmula 1 Ukyō Katayama, este equipo compete en el UCI Asia Tour. Entre la potente formación para este 2020 se encuentra el español Benjamín Prades, hermano de Edu Prades, del Movistar.

El equipo femenino 'Casa Dorada Women Cycling Team', con base en Burgos, también contará con bicis Factor esta temporada, en la cual tiene el reto de entrar en el World Tour femenino en el menor plazo posible.

La marca también suministrará bicis al conjunto 'Parkhotel Valkenburg Cycling Team'. Con la corredora estrella de la temporada 2019 Lorena Wiebes a la cabeza, este equipo procedente de los Países Bajos

tiene mucho que decir en competiciones de élite en el UCI Women's World Tour.

Factor continúa con su apuesta por el gravel y el triatlón

El equipo 'Panaracer/Factor p/b Bicycle X-Change' seguirá con la marca. Este equipo americano de gravel de élite se le ve en los podios de los más importantes eventos, tanto en categoría femenina como masculina. Lo puedes encontrar en la mayoría de carreras de gravel de los Estados Unidos.

Los triatletas Till Schramm, cinco veces ganador de un Ironman, y Laura Siddall, flamante campeona del Ironman Australia 2019 y campeona de Europa

de triatlón de larga distancia, continuará con Factor este año.

Nueva slick de disco

Factor ha anunciado que el 'Israel Start-Up Nation' llevará una nueva bicicleta, con la novedad del freno de disco, un ahorro de peso de 150 gr, aerodinámica mejorada y la pinza de freno de disco oculta.



Lapierre eSensium, el placer de rodar en una bicicleta de carretera híbrida

La marca francesa amplía su colección de bicicletas de carretera híbridas para ofrecer un modelo más económico y alcanzar a más usuarios.

Después del lanzamiento de la primera bici de carretera híbrida en 2019, Lapierre tenía que responder a la demanda de este segmento enfocado a la media gama. La marca francesa amplía su colección de bicicletas de carretera híbridas para ofrecer un modelo más económico y alcanzar a más usuarios.

La nueva geometría de aluminio de Suprême 5 ofrece un diseño destinado a los deportistas ocasionales, que se diferencia por su motorización diferente, discreta y fácil de usar. Situado en el buje trasero, el motor eBikemotion se distingue por su capacidad, su ligereza, su eficiencia y su silencioso funcionamiento, que evita cualquier fricción por

encima de los 25 km/h cuando la asistencia se corta. El cuadro de aluminio Supreme 5 incorpora el botón iWoc One, que sirve para arrancar el sistema y cambiar los modos de asistencia, así como la toma de recarga, para ofrecer un diseño apurado.

Los acabados de la bici están rematados gracias al paso interno de los cables dentro la potencia y el cuadro. La batería de 250Wh está perfectamente integrada en el tubo diagonal sobre dimensionado. Se puede aportar una batería adicional de 250Wh situada en el porta bidón. El motor de buje M1 de 250Wh es ultra compacto, no es más grande que un piñón de 34 dientes, y se sitúa en el buje trasero.

El concepto Ebikemotion X35 ofrece un peso de 3,5kg, siendo el peso de la bicicleta de 14,30kg. La geometría está enfocada a los que quieren buscar nuevos horizontes y nuevas sensaciones, solos o entre amigos. Los modelos 200 y 200 W tienen la particularidad de contar con un manillar plano, para un uso más recreativo. La versión tope de gama, eSensium 500, incorpora frenos Shimano 105 disc. Las eSensium disponen de una app en los y Android, para ofrecer una interacción total.

La motorización ligera, discreta y fácil de usar, ofrece una excelente relación de calidad precio. Esta bici reúne todas las características ideales para disfrutar del ciclismo a tu ritmo.

LAPIERRE ESENSIUM 300

PVP: 2.599€



LAPIERRE ESENSIUM 200 WOMAN FLAT

PVP: 2.199€



LAPIERRE ESENSIUM 200 FLAT

PVP: 2.199€



LAPIERRE ESENSIUM 300 WOMAN

PVP: 2.599€



LAPIERRE ESENSIUM 200 FLAT

PVP: 2.999€



¿POR QUÉ ESCOGER LAS LAPIERRE ESENSIUM?

- EXPLORA SIN LÍMITES
- PENSADA PARA LA DIVERSIÓN
- PEDALEO ASISTIDO CON SOLO ACTIVAR UN BOTÓN
- DISEÑO LIMPIO E INTEGRADO
- PEDALEO FÁCIL, SILENCIOSO Y EFECTIVO

El Buff® Scott MTB Team presenta nuevas incorporaciones para 2020

Tras un excelente 2019, el BUFF® SCOTT MTB TEAM arranca una nueva temporada con muchas novedades, entre ellas, la incorporación al equipo de un nuevo miembro en sus filas, Konny Looser, uno de los referentes mundiales en MTB Marathon.

El resto del equipo –Enrique Morcillo, Francesc Guerra, Miguel Muñoz, Daniel Carreño y Jose María Sánchez– han renovado para este año, con la excepción del portugués Luis Leao Pinto que anunció su retirada de las competiciones a mitad del año pasado. La exitosa trayectoria del equipo ha llevado también a la renovación y ampliación de los contratos de patrocinio.

Pau Zamora repite por cuarta temporada consecutiva como Team Manager del BUFF® SCOTT MTB TEAM, asumiendo así la gestión de la planificación deportiva y de la estrategia del equipo para este año, sobre la que ha comentado: *“Mantendremos la línea de los últimos años mezclando pruebas nacionales e internacionales. Intentaremos añadir otras pruebas internacionales siempre que se pueda, para que los corredores tengan nuevos retos”.*

BUFF® vestirá al equipo con algunos de sus accesorios estrella que ayudarán a los riders en su esfuerzo por lograr los mejores resultados. Los icónicos tubulares ThermoNet® de la marca son el complemento perfecto para los entrenamientos y competiciones de invierno.

SCOTT, la marca multideporte especializada en ciclismo, será la encargada de suministrar al equipo las bicicletas, cascos y zapatillas con los que competirán a lo largo del año. Para 2020, los miembros del BUFF® SCOTT MTB TEAM combinarán los modelos Spark RC World Cup AXS y Scale RC World Cup AXS en las distintas carreras y completarán el set con el casco Centric Plus, las nuevas gafas Shield y las zapatillas MTB RC SL que destacan por su ligereza y rigidez gracias a su suela

de carbono HMX y núcleo de espuma Corecell. Además, el equipo utilizará los accesorios más premium de la marca Syncros, entre los que destacan sus nuevas ruedas Silverton SL, construidas en una única y exclusiva pieza de carbono y claramente enfocadas al cross country y bike-maraton. Otros de los componentes a destacar son el sillín Belcarra R1.0 enfocado a aquellos ciclistas que ruedan en posiciones más agresivas, con manillares bajos y sillines altos, y el manillar Fraser IC SL Nino Limited Edition.



El renovado MMR Factory Racing Team 2020 se pone en marcha

La presentación oficial del MMR Factory Racing Team exteriorizó la incorporación de los dos nuevos fichajes élites que se unen al ya conocido David Valero y la creación del nuevo proyecto de desarrollo de jóvenes talentos, el MMR Factory Devo. El MMR Factory Racing Team inicia su sexta temporada como equipo UCI con tres ciclistas bajo la dirección de Ángel Gómez, que buscarán volver a lo más alto del pódium en un año olímpico.

Medios de comunicación, patrocinadores e instituciones pudieron conocer todos los planes y objetivos del equipo para 2020. Alberto San Martín, director general de MMR Bikes, aprovechó para reafirmar el apoyo a la estructura, *“comenzamos un año muy ilusionante y de grandes cambios que esperamos nos hagan disfrutar de una gran temporada”.* Ángel Gómez, mánager de ambos conjuntos: *“Se presenta un gran año por delante. Hemos construido un bloque en el que confiamos al 100% y creemos que con trabajo e ilusión podremos dar muchas alegrías”.*

En relación con la creación del programa de desarrollo de jóvenes talentos, “Litu” se mostraba muy ilusionado en poder ayudar a desarrollar las grandes capacidades de los tres integrantes del MMR Factory Devo Team. *“La apuesta de MMR con la base es plena. Era una idea que teníamos desde*

hace tiempo y que por fin se pudo materializar. Los tres juniors podrán crecer en un entorno profesionalizado y aprender de grandes corredores como son David, Meritxell y Nadir”.

2020 es un año clave para David Valero, que afronta una temporada con un objetivo claro, estar presente en las próximas Olimpiadas de Tokio. *“Estoy ansioso de ponerme el dorsal este 2020. No hay duda de que mi principal objetivo es estar presente en las Olimpiadas y luchar por la medalla”.* Otra pieza fundamental para el MMR FRT será la nueva incorporación del joven corredor italiano Nadir Colledani, un ciclista que ya sabe lo que es ganar en la Copa del Mundo. Una de las sensaciones durante la presentación fue Meritxell Figueras. La catalana se enfrenta a un año lleno de novedades y un gran salto de calidad en el calendario. Txell buscará su hueco en las Copas del Mundo y carreras UCI para

ir consolidando su nombre entre los mejores del mundo y mostrar su gran potencial en los circuitos.

El MMR FRT debutará en la Mediterranean Epic (13-16 febrero), prueba por etapas que inaugura un calendario más centrado en el XCO pero que añade pruebas de maratón como la Absa Cape Epic (15-22 de marzo) a la que acudirá la dupla masculina con la intención de luchar por la victoria, mientras que el MMR Factory Devo Team formado por Lucía Macho, Lucía Gómez y Juan Luís Pérez, comenzará oficialmente su temporada en la Copa Catalana Internacional de Banyoles el 22 y 23 de febrero.



Las bicicletas urbanas CUBE, perfectas para explorar la ciudad

Te presentamos las mejores bicicletas urbanas y eléctricas de CUBE. No importa si buscas una bici para tu trayecto diario, para hacer recados por la ciudad o para ir a explorar el más allá durante el fin de semana, las bicicletas CUBE son cómodas, ágiles y versátiles para todo tipo de trayectos.

CUBE KATHMANDU HYBRID PRO CUBE

CARACTERÍSTICAS:

CUADRO: HPA, High Performance Aluminium
HORQUILLA: SR Suntour XCM ATB Coil, 100mm
CAMBIO: Shimano Deore, 11-42T, 1x10
JUEGO DE FRENOS: Shimano BR-MT200
MOTOR: Bosch Drive Unit Performance Cx Gen4 (75Nm)

BIELAS: ACID E-Crank, 38T

BATERÍA: PowerTube 625

PANTALLA: Intuvia

CARGADOR: 2A

PESO: 25,9 kg

PRECIO: 2899 EUR



CUBE NURIDE HYBRID PRO

CARACTERÍSTICAS:

CUADRO: HPA, High Performance Aluminium
HORQUILLA: SR Suntour XCM ATB Coil, 100mm
CAMBIO: Shimano Deore, 11-42T, 1x10
JUEGO DE FRENOS: Shimano BR-MT200
BIELAS: Acid E-Crank, 38T

BATERÍA: PowerTube 500

MOTOR: Bosch Drive Unit Performance CX GEN4 (75Nm)

PANTALLA: Purion

CARGADOR: 2A

PESO: 23,9 kg

PRECIO: 2499 EUR

CUBE TOURING HYBRID ONE

CARACTERÍSTICAS:

CUADRO: HPA, High Performance Aluminium
HORQUILLA: SR Suntour NEX-E25, 63mm
CAMBIO: Shimano RD-M2000, 11-36T, 1x9
JUEGO DE FRENOS: Shimano BR-MT200
BIELAS: FSA CK-602, 38T

BATERÍA: PowerPack 500

MOTOR: Bosch Drive Unit Active Plus Gen 3 (50Nm)

PANTALLA: Purion

CARGADOR: 2A

PESO: 23,2 kg

PRECIO: 2099 EUR



CUBE KATHMANDU PRO

CARACTERÍSTICAS:

CUADRO: HPA, High Performance Aluminium
HORQUILLA: SR Suntour NCX D LO Air, 63mm
CAMBIO: Shimano XT, 11-34T, 3x10
JUEGO DE FRENOS: Shimano BR-MT200
BIELAS: Shimano FC-T551, 48x36x26T

LLANTAS: CUBE ZX20, 32H, Disc

NEUMÁTICOS: Schwalbe Range Cruiser, Active, K-Guard, 47-622

PIÑÓN: Shimano CS-HG500, 11-34T

SILLÍN: Natural Fit Sequence+ Comfort

PESO: 15,8 kg

PRECIO: 1025 EUR

CUBE TOURING

CARACTERÍSTICAS:

CUADRO: HPA, High Performance Aluminium
HORQUILLA: SR Suntour NEX, 63mm; EE: 50mm
CAMBIO: Shimano RD-M310, 12-32T, 3x8
JUEGO DE FRENOS: V-Brake
BIELAS: Shimano FC-TX801, 48x38x28T

LLANTAS: CUBE SX24, 36H, V-Brake

NEUMÁTICOS: CUBE Impac Streetpac, 42-622

PIÑÓN: Shimano CS-HG200, 12-32T

SILLÍN: Natural Fit Sequence Comfort

PESO: 16,3 kg

PRECIO: 580 EUR



Las 3 ventajas de la mochila alforja con la gama de mochilas alforja Basil

¿Es una mochila? ¿Es una alforja? ¡No, es una mochila de bicicleta! Increíblemente útiles, estos accesorios esenciales combinan todas las ventajas de una mochila con la comodidad de una alforja. ¿Cuáles son exactamente los beneficios? Te los explicaremos.



1. Cómoda de llevar: Puede sorprenderte, ¡pero una mochila de bicicleta es muy cómoda de llevar! Vienen completamente acolchadas, lo que significa que se sientan fantásticas cuando se llevan a la espalda.

2. Fácil fijación al portaequipajes: Aún mejor para su espalda es el hecho de que estas mochilas se unen al portaequipajes de su bicicleta con el práctico sistema de enganche. Esto evita que llegue a su destino innecesariamente cargado, con el cansancio y sudor extra de llevar una mochila.

3. Más estabilidad al circular: Cuando enganchas una mochila de bicicleta a tu portaequipajes, puedes disfrutar de un viaje mucho más estable que si estuvieras montando en bicicleta en tu espalda, gracias a la reducción del centro de gravedad. Además, más estable significa más seguro.

¿Quieres saber qué mochila de bicicleta te queda mejor?

Las mochilas para bicicleta se pueden encontrar de todas las formas y tamaños, con diferentes opciones para varias ocasiones. Por ejemplo, una mochila de bicicleta para viajar cumple con diferentes requisitos a una diseñada para uso recreativo. Esto también significa que cada mochila tiene características únicas. Por ejemplo, una bolsa diseñada para el viaje escolar tendrá un compartimento acolchado para computadora portátil, mientras que una bolsa para viajes en bicicleta de largo o corto recorrido tendrá varios compartimentos donde podrá guardar sus elementos esenciales y llevarlos con usted. Para encontrar la bolsa ideal para cada momento, hemos preparado una práctica guía de mochila para bicicleta. Con esto a mano, podrás elegir la mochila perfecta para ti.

Para el viaje

Ir en bicicleta hacia y desde el trabajo te da mucha libertad, sin la preocupación de quedar atrapado en el tráfico. También te da mucha independencia. Tú decides a dónde quieres ir y cuándo. Es por eso que necesita una bolsa de bicicleta que sea tan flexible como usted. Una mochila es la opción ideal, ya que transporta sus elementos esenciales de A a B con facilidad y, al mismo tiempo, los mantiene secos.



17775 B-Safe rugzak



17766 Urban dry matt black



17767 Urban dry charcoal melee

Uso multifuncional

¿Tomando un descanso en la ciudad? ¿Salir en un viaje diario a la oficina o la escuela? Desea una bolsa que pueda almacenar todos sus elementos esenciales y adjuntarla a su portaequipajes con facilidad, lo que le permite transportar sus artículos cómodamente. Por supuesto, siempre puede contar con un diseño elegante y llamativo para bicicletas aquí.



17776 Flex backpack



17766 Urban dry matt black



17767 Urban dry charcoal melee

Uso recreacional

Ya sea que esté agarrando su bicicleta para un viaje largo o corto, desea una mochila para bicicleta que pueda transportar lo esencial de varias maneras. En tu bicicleta, en tu espalda, en todo el cuerpo. Donde quiera que vaya, su equipo está al alcance de la mano y es cómodo de llevar. Atrapado en un aguacero? Sin preocupaciones. Su equipo se mantiene seco gracias a un bolsillo interior impermeable.



17665 Miles daypack black slate



17750 Miles daypack black lime



17772 Miles daypack Nordlicht black lime



SPORT BEARINGS

LO IMPORTANTE NO ES QUE SE VEA, ES QUE SE SIENTA

XFORCE
NANOTECH CYCLING SPECIAL BEARINGS



descubre la nueva gama
premium de rodamientos
www.isbsport.com

- . reducción del 88%-90% de la fricción
- . ahorro de energía entre 7,15 y 9,45 vatios
- . resistencia a la corrosión testada hasta 1.500h
- . reducción de la necesidad de lubricación
- . reducción de la acumulación de suciedad
- . reducción de desgaste
- . gama Xforce ISB y Xforce ceramic ISB

Distribuido por:  Vic Sports

Descubre las marcas de los maillots equipos World Tour, además de los Pro Teams y los femeninos

Repasamos las marcas de los maillots de los 19 equipos World Tour, los 19 ProTeams y los 8 femeninos Women's WorldTeams, además de los jerseys de líder de las carreras más importantes del calendario.

GOBIK

Caja Rural - Seguros RGA
Volta a Catalunya

Santini

Fit. Performance. Comfort. Durability.

Trek-Segafredo | Trek-Segafredo Women
Campeonatos del Mundo | Vuelta a España



sportful

Bora – Hansgrohe



le coq sportif

Tour de Francia



CASTELLI

Team Ineos
'Maglia Rosa' del Giro de Italia

Rapha

Education First Pro Cycling
Canyon SRAM Racing



giordana

Astana Pro Team
Mitchelton Scott | Mitchelton Scott Women

LE COL

Team Bahrain McLaren



ETXEONDO

CCC Team | CCC Liv
Fundación Orbea | Itzulia



vermarc

Deceuninck - Quick-Step | Lotto Soudal
Sport Vlaanderen-Baloise | Wallonie-Bruxelles



ASSOS
OF SWITZERLAND

Israel Start-Up Nation



NALINI
PASSION • ON • YOU

Team Cofidis | Total Direct Energie



Groupama FDJ | Movistar Team |
Bardiani-CSF-Faizanè | Riwal Readynez Cycling
Team | Alé BTC Ljubljana | FDJ Nouvelle
Aquitaine Futuroscope | Movistar Team Women



ROSTI

AG2R La Mondiale
Androni Giocattoli-Sidermec



Arkea-Samsic
Nippo Delko One Provence



Tras varios exitosos años de colaboración, el Movistar Team ha dejado la marca escocesa Endura y llevará el maillot de Alé durante esta temporada.



Segundo año de la colaboración española entre Gobik y el equipo Caja Rural - Seguros RGA.



El Burgos BH, listo para 2020 con buenos fichajes, seguirá vistiendo Mobil.

CRAFT

Team Sunweb | Team Sunweb Women

KATUSHA

Team NTT

BIO RACER
SPEEDWEAR

Uno-X Norwegian Development Team



Circus - Wanty Gobert - Tormans



UAE Team Emirates



B&B Hotels-Vital Concept



Team Novo Nordisk



Rally Cycling



Alpecin-Fenix



Burgos BH



Vini Zabù-KTM



Jumbo-Visma



Gazprom - Rusvelo

Ortlieb Commuter-Daypack Urban: polivalencia ideal para la ciudad

La Ortlieb Commuter-Daypack Urban es el compañero ideal tanto para el que quiere ir a trabajar con ella como para el que le quiera dar un uso cotidiano.

Ortlieb es una marca top of mind dentro de su segmento. Cuando alguien piensa en alforjas y mochilas para bicicletas, Ortlieb es el primer nombre que le viene en mente. Y no es baladí. La marca teutona ha hecho de la impermeabilidad su principal baza, y gracias a la calidad de sus amplias gamas no solo se hizo, a finales del siglo pasado, un hueco en el mercado, sino que ahora es una de las marcas punteras. Y es que todos sus productos son impermeables, ya que se fabrican en Alemania con métodos de soldadura de alta frecuencia y tejidos de alta calidad. Sus productos resisten a las condiciones climatológicas más adversas, para que el ciclista solamente se tenga que preocupar de seguir pedaleando: su equipaje seguirá a salvo allí con él.

Ortlieb es también una marca que lleva la innovación por bandera, con la misión de seguir mejorando sus productos a niveles supremos. De hecho, la empresa germana posee varias patentes con las que se diferencian de otras marcas. Los puntos fuertes de sus productos se basan en un cierre hermético, ya sea con cremalleras impermeables, cierres de velcro, etc., y en materiales de primera calidad. Los constantes galardones que ganan en ferias y certámenes o las positivas valoraciones que reciben de jurados independientes, prensa especializada o agencias de diseño constatan no solo que estamos ante productos de alta calidad, sino también ante productos que cumplen los requisitos del mercado y las exigencias de los usuarios.

Desde **Tradebike&Tri** hemos tenido el privilegio de probar la Commuter-Daypack Urban, uno de sus modelos punteros en la colección de mochilas para uso diario. Honestamente, las expectativas que habíamos puesto en ella eran muy altas y teníamos muchas ganas de poder llevarla a diario. Y no ha defraudado. A continuación, os detallamos sus puntos fuertes.

En marcha

La Commuter-Daypack Urban es una mochila con una capacidad de 21L, aunque a simple vista parece que incluso pueda caber mucho más. Sin embargo, su rigidez hace de ella una mochila robusta con la que protege lo que hay dentro. Su elegancia y estética urbana destaca especialmente, y su comodidad la hace perfecta para quien se mueve con bicicleta o patinete. Esto es gracias al acolchado inteligente TPU que tiene en la parte trasera, que aparte de ofrecer un excelente confort actúa como una red de canales de ventilación ideal para los meses más calurosos. Además, las correas de los hombros presentan en ellas varios orificios



con los que mejoran, también, la transpirabilidad. Para una sujeción perfecta, la Commuter-Daypack Urban viene con una correa de pecho y una de cinturón de quita y pon; si no las quieres usar, las puedes guardar en la propia mochila.

Si seguimos destacando características de su exterior, no podemos obviar un detalle espectacular. En la parte inferior frontal contiene una bolsa con cremallera no impermeable pero, en caso de que entrara un poco de agua, tiene dos pequeños orificios por los que podría salir el agua. En esta pequeña bolsa podemos guardar objetos personales como llaves o cuatro monedas. Además, también en la parte frontal, se presentan sin sacrificar ni un ápice de elegancia varios cortes ideales para poner una luz trasera o guardar un candado. En cuanto a la visibilidad, si bien hay la posibilidad de llevar la luz trasera, el hilo de las correas y el logo de la marca son reflectantes para una mayor seguridad del usuario en la oscuridad. Una prestación ideal para aquellos que deciden usarla mientras se desplazan en bicicleta. Finalmente, destacar también un fondo reforzado con un material especial para evitar rasguños y cualquier otros incómodos imprevistos.

Pasamos al interior. La Commuter-Daypack Urban presenta un compartimento (40cm x 28cm x 1.5cm) concebido para un ordenador portátil, con un acolchado que garantiza su protección en caso de caída. Asimismo, presenta un bolsillo con cremallera con dos subcompartimentos ideales para objetos más pequeños. En la mochila caben perfectamente todo tipo de utensilios con una mide de una hoja A4, por lo que la convierte en una mochila ideal para aquellos que trabajan en una oficina, estudiantes, etc. Finalmente, tiene un cierre enrollable con tres medidas, adaptándose así al volumen de material que lleves dentro. También puedes ajustar la hebilla para un cierre perfecto.

En definitiva, la Ortlieb Commuter-Daypack Urban es el compañero ideal tanto para el que quiere ir a trabajar con ella como para el que la quiere usar para ir al gimnasio. Su dinamismo le otorga múltiples utilidades y la robustez un plus de durabilidad. Siendo Made in Germany, es un producto muy, muy valioso. En España, la marca Ortlieb está distribuida por Vic Sports.

Vic Sports

La oscuridad ya no será un problema con la nueva gama de luces AMPP

Macario y Cateye presentan la gama de luces AMPP, los mejores focos para rodar de noche con tu bicicleta en cualquier lugar.

Esta gama dispone de 4 versiones. La AMPP 1100, la AMPP 800, la AMPP 500 y la AMPP 400.

El AMPP1100 utiliza un diseño de doble LED con tecnología de lente OptiCube, que difunde un haz amplio e incluso a través de lo que el terreno le arroje. Dispone de un faro recargable de alta potencia (1100 lm) y una potente haz ancho con tecnología de lente OptiCube. Además, incorpora una batería recargable de iones de litio de gran capacidad. Ofrece cinco modos de luz (alto / medio / bajo / hiperconstante diurno / parpadeante). Permite activar el modo alto con doble clic en el botón de encendido. Dispone de soporte para casco y soporte de horquilla central (opcional).

El AMPP800 está diseñado en un cuerpo de aleación compacto y duradero, el cual presenta un indicador de batería de tres niveles.

Dispone de faros recargables de alta potencia (800 lm), una potente haz ancho con tecnología de lente OptiCube, y una excelente visibilidad lateral. La batería recargable de iones de litio de gran capacidad. Ofrece un circuito de recarga rápida incorporado que permite una carga completa en aproximadamente 3 horas. Además, incluye el Soporte FlexTight.

Por otro lado, el AMPP 500 dispone de faro recargable (500 lm), y también un haz ancho de luz con la tecnología de lente OptiCube. Ofrece un indicador de batería baja (se ilumina en rojo con menos del 20% de batería restante), y un USB recargable. Además, dispone de función de memoria. Ofrece cuatro modos de luz (alta / baja / hiperconstante diurno / parpadeante)



AMPP SERIES
Value you can see.



AMPP LÍA TU RUTA

AMPP SERIES

- Diseño ligero y compacto
- Soporte seguro FlexTight™ para una rápida instalación
- Excelente visibilidad lateral
- Modo hiperconstante diurno para mayor seguridad
- Funciona con el adaptador para cascos de CatEye

Para conocer la gama AMPP al completo visita macario.com o cateye.com



Chaqueta Sportful Fiandre Pro: un seguro contra el clima frío y lluvioso

Probamos la renovada chaqueta de la marca italiana para rodar bajo frío intenso: la Fiandre Pro es una de las novedades de Sportful para esta temporada de invierno.



Hay marcas dentro del sector que son exclusivas, y una de ellas es Sportful. Innovación y calidad son algunas de los calificativos que mejor definen a la marca. A lo largo de los años ha desarrollado productos que permitan a los ciclistas enfrentarse a las peores condiciones climatológicas. La marca italiana es pionera en el desarrollo de prendas térmicas para invierno y ahora ha renovado su prenda estrella de la prestigiosa gama Fiandre:

la chaqueta de manga larga Fiandre Pro es una garantía de alta protección y confort.

Se trata de una prenda polivalente donde haya. Una chaqueta de manga larga que sorprende desde el primer momento que nos la probamos por su comodidad y adaptación al cuerpo, gracias a sus tejidos flexibles. Entre ellos destaca el tejido Polartec NeoShell, que proporciona una

extraordinaria protección contra el agua y el viento, a la vez que garantiza al mismo tiempo elevada transpirabilidad. Está totalmente termosellada y proporciona un perfecto ajuste.

La Fiandre Pro está plegada de detalles. Uno de los que más remarcamos son unos puños bien sellados y reforzados que nos protegen nuestra muñeca para que no entre ni un ápice de frío y también para que se ajusten perfectamente los guantes. No podemos obviar el doble panel en la zona del cuello para, que nos proporciona un extra de protección. Los detalles reflectantes y los tres bolsillos en la parte exterior trasera nos confieren visibilidad en la carretera y poder llevar nuestros objetos personales o suplementación nutricional sin miedo a perderlo por el camino, respectivamente.

En resumen, la Fiandre Pro es una chaqueta con un tacto perfecto en el interior y un alto confort. Una chaqueta excelente para rodar en días fríos (entre unos 10 y 0°C). En este sentido, conviene añadir que está disponible desde la tala XS hasta la triple XL, así como en cuatro opciones de color: negra, gris cemento, azul eléctrico y naranja. Terminando en una sola frase: más allá de todo lo que hemos comentado, lo cierto es que la Fiandre Pro es una de las mejores chaqueta para pedalear en invierno que hemos probado en Tradebike&Tri.

Sportful, con el MMR Factory Racing Team en 2020

El MMR Factory Racing Team vestirá las prendas Sportful en las competiciones de BTT durante 2020. Esta será la segunda temporada que los corredores del equipo español usarán la ropa de competición de la firma italiana. David Valero, Mertixell Figueras y Nadir Codellani, bajo la dirección técnica de Alberto Gómez, competirán con las prendas tope de gama de la serie Bodyfit Pro, desarrollada en competición por Sportful. De esta serie destaca el mono integral (Bodyfit Pro Bomber 111, tanto en manga larga como en manga corta), especialmente creado por y para los mejores ciclistas del mundo.

Sportful anuncia, por tanto, la renovación en el patrocinio de ropa ciclista con el mejor equipo de BTT español del momento, con el tetracampeón de España de XCO, David Valero a la cabeza. Esta

temporada 2020 se presenta muy importante para Valero, ya que tiene como principal objetivo la participación en la prueba de BTT de los Juegos Olímpicos de Tokio. Una competición para la que tiene pensado enfocar toda su preparación este año.

El MMR FRT debutará en la Mediterranean Epic (13-16 febrero), prueba por etapas que inaugura un calendario más centrado en el XCO, pero que añade pruebas de maratón como la Absa Cape Epic (15-22 de marzo), a la que acudirá la dupla masculina con la intención de luchar por la victoria. Por su parte, el equipo de desarrollo MMR Factory Devo Team formado por Lucía Macho, Lucía Gómez y Juan Luis Pérez, comenzará oficialmente su temporada en la Copa Catalana Internacional de Banyoles el 22 y 23 de febrero.



El equipo Massi-Tactic se refuerza con Etixx, Compressport y On

Etixx Nutrición Deportiva, Compressport y On han firmado un acuerdo de patrocinio con Massi-Tactic, el primer equipo femenino catalán en competir en la UCI Women's Tour.

Etixx Nutrición Deportiva, Compressport y On han firmado un acuerdo de patrocinio con Massi-Tactic, el primer equipo femenino catalán en competir por segunda temporada en la UCI Women's Tour, máxima categoría del ciclismo en ruta a nivel mundial, que organiza la Unión Ciclista internacional (UCI).

Etixx brindará apoyo para mejorar el rendimiento deportivo del equipo ofreciendo una gama completa de fórmulas que servirán para que las ciclistas tengan a su disposición todos los suplementos que requieren para su preparación.

"Se trata de dar apoyo para las necesidades extras del día a día: vitaminas, minerales y protectores articulares. Y además les ofrecemos la gama del antes, durante y después de la competición", afirma Jordi Clapés, Brand Manager de Etixx en España.

Por su lado, Compressport, marca suiza líder en fabricación de productos compresivos especializados en rendimiento y recuperación, pone a disposición del equipo femenino dos de sus productos estrella: Los Mid Compressing Socks, que estimulan el flujo sanguíneo, mejoran la oxigenación de los músculos y amortiguan el impacto. Y también los Full Socks Race &



Recovery, que ofrecen un apoyo muscular óptimo para aumentar el rendimiento y la recuperación. *"Esta colaboración consolida nuestra posición como líderes en el mercado para la recuperación y la mejora del rendimiento deportivo gracias a la compresión. Ser parte de este equipo es ser parte de un proyecto ambicioso del que nos sentimos muy orgullosos", asegura David Alegre, Brand Manager de Compressport en España.*

Para Rodrigo Mérida, Brand Manager de ON Spain este patrocinio es motivo de satisfacción: *"Estamos muy contentos de colaborar con el*

equipo Massi-Tactic porque es un club que trabaja el ciclismo desde la base hasta la élite. Además, podemos aportar el calzado de nuestra categoría Performance All Day, ideal para los periodos de descanso y recuperación y que ya utilizan otros equipos UCI World Tour como el Trek Segafreddo".

La marca suiza de zapatillas y textil deportivo ofrece al equipo Massi-Tactic las Cloud Denim, para uso diario, con el mítico sistema de cordaje rápido, que permite calzarse y descalzarse con facilidad, pero siempre manteniendo un ajuste óptimo mientras hay movimiento.

Northwave repite con el equipo Astana

El equipo cumplirá 15 años en el ciclismo profesional y élite con unos objetivos muy claros frente la nueva temporada 2020. En 2019, sus corredores consiguieron un total de 37 victorias y lograron ser 5º en el ranking UCI. Lo que ya han anunciado es que seguirán llevando Northwave en sus pies para poder afrontar el Giro de Italia y el Tour de Francia entre otras muchas que les esperan este 2020.

Las zapatillas que van a utilizar para competir son las Extreme Pro, con suela PowerShape Carbon 15 hecha de carbono unidireccional al 100% que cuenta con el exclusivo sistema Powershape® en el empeine del pie que garantiza que el 100% de la potencia. Hecho con el diseño patentado XFrame 2® donde la parte superior transfiere cada vatio de potencia a la vez que proporciona el ajuste perfecto.



Rudy Project lanza las gafas Cutline

Sportmed, distribuidora oficial de Rudy Project en España informa del último lanzamiento de la popular firma italiana de gafas y cascos.

La inédita Cutline es la nueva creación de Rudy Project. Destaca por su diseño vanguardista y por su amplia lente, convirtiendo la CUTLINE en una de las gafas deportivas con más protección del mercado. Su gran novedad es la opción de poder extraer e intercambiar todos los

bumpers de la gafa, consiguiendo un sinfín de posibilidades de colores y diseños.

La Cutline ofrece la opción de graduación para todos los deportistas que la necesitan y que se puede combinar con o sin montura logrando una personalización total según el gusto de cada deportista. Las nuevas gafas de sol Cutline estarán disponible a partir del mes de febrero de este año.



Gama Elemento Lite de Castelli, la tecnología del skimo adaptada al ciclismo

La construcción de esta chaqueta es parecida a una capa aislante para la montaña, con una capa de aislamiento entre el tejido interior y el exterior. Sin embargo, a diferencia de la mayoría de las chaquetas de montaña, el tejido no es completamente cortaviento, pero garantiza una buena permeabilidad al aire.

La pequeña cantidad de aire que entra en la chaqueta absorbe la humedad y ayuda a evaporarla eficientemente. Para la capa intermedia se ha utilizado un aislamiento en polipropileno porque es muy ligero, pero también porque no absorbe ni el sudor ni la lluvia.

Estos tejidos de elasticidad limitada requieren un nuevo corte y por este motivo esta prenda tiene un ajuste más holgado respecto a otras chaquetas de carreras.

Elemento Lite también para mujer con una ligereza inmejorable

La chaqueta Elemento Lite para mujer está inspirada en las mejores chaquetas de plumón, siendo diseñada como el equivalente para ciclismo que garantiza calidez con el mínimo peso. Mientras que tu tradicional chaqueta de invierno ha sido diseñada para el frío, evitando la fuga del plumón y ofreciendo una baja transpirabilidad, la Elemento Lite está fabricada con fibra sintética para ser altamente transpirable.

Chaleco Elemento Lite, muy fácil de guardar y altamente aislante

Este chaleco tiene muchas cualidades: es increíblemente ligero, altamente cálido y al mismo tiempo previene el sobrecalentamiento.

El tejido transpirable permite que una pequeña cantidad de aire evapore el sudor, mientras que el aislamiento sintético en polipropileno mantiene el torso caliente.

El ajuste es perfecto y da la sensación de llevar un

chaleco cálido de alpinismo. Es muy ligero y fácil de guardar en el bolsillo del maillot.

Culotte Sorpasso 2, excepcional comodidad y perfecto ajuste

Este culotte se caracteriza por su comodidad y ajuste. Ambas características son fruto de la combinación del tejido Thermoflex Core2 y del tejido polar estándar Thermoflex, que garantizan un excelente aislamiento cuando las temperaturas son bajas y al mismo tiempo proporcionan transpirabilidad cuando no hace tanto frío.



Alé y Movistar Team presentan el maillot del equipo para 2020

En la presentación oficial del Movistar Team del pasado 19 de diciembre de 2019 en el auditorio de Telefónica, se desveló oficialmente el maillot que Alé ha diseñado para el prestigioso equipo World Tour español.

El Movistar Team podrá contar con los enormes conocimientos técnicos y la gran experiencia de Alé en confección textil, que propone prendas elaboradas específicamente para la carrera, combinando materiales ligeros, muy funcionales, diseñados para respaldar al atleta en sus metas deportivas.

La línea de la que proviene la nueva equipación del Movistar Team es la PRR, un clásico de la propuesta personalizada de Alé que ha sido desarrollada junto a los ciclistas profesionales: una línea marcada por la tecnología y tejidos de última generación y por un minucioso estudio, hasta los más mínimos detalles, de la comodidad de la prenda y su ergonomía, que nace para garantizar la facilidad de movimiento. El maillot del Movistar

Team ofrece, sin lugar a duda, una gran ligereza y transpirabilidad, con mangas largas de corte vivo, para un ajuste aerodinámico perfecto.

El diseño gráfico de la nueva equipación del Movistar Team recoge los colores representativos y ya conocidos en el equipo: el azul será el color principal junto con el blanco, destacando así los logotipos, así como el azul marino que, gracias a finos detalles de puntitos, llena de carácter al maillot en armonía con una rigurosa elegancia.

Se ha hecho hincapié en los culotes, fabricados con tejidos que ofrecen un soporte muscular excelente, y

que cuentan con una elástica abertura de pierna, cómoda y ligera. El tejido calandrado en la zona de la entrepierna permite una mayor estabilidad en el sillín. Alé ha fabricado las badanas: su modelo 4H de microfibras elásticas cuenta con espuma de 8 mm de grosor colocada estratégicamente en los puntos de mayor contacto con el sillín.



G O B I K[®]

GUANTES DE LLUVIA
TUNDRA **BLACK**

NONCONFORMIST EVERYWHERE EVERYDAY

Líneas limpias y colores vibrantes para inspirar prendas muy especiales con una fuerza y personalidad únicas. Esta es la definición de Gobik. Eres único y este es tu lugar.

Gaerne presenta su nueva gama de calzado para ciclismo de carretera

Gaerne es una firma ya clásica especializada en calzado para ciclismo tanto de carretera como de montaña. La compañía italiana ha renovado completamente su línea de productos para este año 2020, así como su sistema de distribución en el mercado español. Gaerne es una empresa famosa en el sector del ciclismo por su tradicional proceso de fabricación; tanto sus botas de motociclismo como su calzado ciclista se fabrican mediante un cuidadoso proceso manual en su pequeño taller de Costa di Maser (Treviso).

Las principales novedades del nuevo catálogo 2020 de Gaerne para ciclismo de carretera son los modelos G. Tornado, G. Volata y G. Record. Unas novedades que mantienen las señas de identidad propias de Gaerne: estilo, elegancia, comodidad, ligereza, tacón reemplazable en todos los modelos... Así son las nuevas zapatillas:

- G. Tornado: Estas zapatillas serán sin duda el "top ventas" dentro de la gama de Gaerne. Un modelo que se ha rediseñado completamente esta temporada para mantenerse como una de las zapatillas más exitosas de la historia de la compañía. Las G.Tornado exprimen al máximo la relación calidad-precio para ofrecer al usuario las mejores prestaciones al precio más contenido. Este modelo está disponible en dos opciones de suela; una de carbono ligero (con un índice de rigidez 10/12) y otra mixta de Nylon y fibra de carbono. Esta última ofrece unas características de rigidez (8/12) y duración superior a la mayoría de modelos que se encuentran en el mercado por este precio. Otras características de las G.Tornado son el refuerzo en la zona del talón, el tacón

intercambiable, el tejido exterior microperforado y, especialmente, un sistema de lazada de apriete progresivo y homogéneo. Gracias a este sistema, las G.Tornado se ciñen perfectamente al pie del ciclista a pesar de contar con un cierre Boa situado en la parte superior. Este modelo cuenta con un peso anunciado de solo 273 gramos (talla 43). Está disponible en cuatro colores (blanco, negro, azul y naranja) y en tallas del 39 al 48. Gaerne dispone de una versión para mujer de este modelo -G.Tornado Lady- que cuenta con suela de carbono EPS y tallas 37-43. Existe también una versión más ancha (wide fit) de las G.Tornado (tallas: 40 a 48).



- G. Volata: Este modelo es otra de las grandes novedades de la nueva gama Gaerne 2020 para carretera. Unas zapatillas de prestaciones y aspecto racing, con suela de carbono EPS de gran rigidez (12/12) y con un sistema de doble sujeción (velcro cerca de la puntera y cierre Boa IP superior). La zona del talón incluye un sistema de sujeción con un tejido especial antideslizante y la parte del empeine cuenta con una superficie multiperforada para favorecer la ventilación. La lengüeta es un elemento muy importante en estas zapatillas con un diseño que favorece la comodidad y facilita un apriete progresivo e uniforme. Al igual que en el resto de zapatillas Gaerne, el tacón de apoyo trasero es

reemplazable. El peso anunciado de este modelo es de solo 277 gramos (talla 43) y está disponible en cuatro colores (blanco, negro, naranja y azul) y en tallas 39 a 47. Precio recomendado: 259,90€



- G. Record: Dentro de las opciones de gama media para carretera este modelo representa la opción más destacada. Unas zapatillas nuevas, modernas, elegantes y con un diseño muy cuidado. Pocas zapatillas se pueden encontrar en el mercado con este precio y con un peso anunciado por debajo de los 300 gramos (299 g en talla 43). La suela mixta (Nylon y fibra de carbono) es otro gran punto a favor, ya que ofrece una rigidez y duración superior a lo que se encuentra en el mercado en este nivel de precio. Las tres tiras de velcro garantizan un nivel de sujeción idóneo y se integran perfectamente en el diseño del conjunto. Las G.Record cuentan también con una versión extra ancha (Wide Fit) en color negro. Estas zapatillas están disponibles en cuatro colores y en tallas del 39 al 48. Precio recomendado: 104,90€.



Luck presenta sus nuevas Artico 2020

Las botas de invierno LUCK ARTICO, es el mejor aliado para estos días de frío, cuenta con una doble membrana SION-TEX, que te protege de los elementos para que estés siempre seco y abrigado.

Cuentan con una suela de carbono SHD, con tacos de goma natural (obtenida de la resina de los árboles, no derivados del petróleo) dotándola de un mayor agarre en cualquier superficie y una mayor durabilidad, y ofrecen la posibilidad de colocar dos tacos delanteros para las superficies más blandas.

Son extremadamente cómodas en las condiciones más adversas (desde 10 grados, hasta - 10 grados), ya que están construidas en una sola pieza, sin costuras internas.

Con Luck Artico no tendrás que preocuparte en

condiciones lluviosas, son impermeables gracias a su doble calceñín interno junto con el sellado de todas sus costuras. Su nueva estructura interior Carbin da un ajuste anatómico del pie gracias a su tejido envolvente, sumado al triple forro interior, Artico + Thinsulate + On-Tex. Sin olvidar el cuello de licra para las condiciones más desfavorables y el nuevo sistema de talón dirigido a la sujeción del tobillo. Las Luck Artico 2020 cuentan con un mallado reflectante -que aumenta su

visibilidad- en todo el exterior de la zapatilla, y con puntera de goma, para una mayor durabilidad de las zapatillas a lo largo del tiempo.



Bryton patrocinará al equipo profesional Israel Start-Up Nation en 2020

El equipo Israel Start-Up Nation se convertirá en el primer equipo profesional UCI con base en Israel patrocinado por Bryton, quien será su proveedor de dispositivos GPS durante este año.

En Diciembre 2019, durante la 5ª temporada del Israel Start-Up Nation (anteriormente Israel Cycling Academy), el equipo adquirió la categoría UCI World Tour. Además, durante dicha temporada 2019, el equipo de competición creció hasta los 30 ciclistas, con un calendario de competición de más de 250 días en carrera en todo el Mundo.

"El patrocinio del UCI World Tour Israel Start-Up Nation Team es una fantástica oportunidad para Bryton. Bryton ha dedicado un gran esfuerzo y recursos a trabajar con grandes equipos profesionales desde su inicio. El equipo UCI World Tour Israel Start-Up Nation Team nos ayudará a seguir creando y trabajando para conseguir que nuestros productos sean cada vez mejores", comenta Samuel Wang, CEO de Bryton.

El UCI World Tour Israel Start-Up Nation Team (cuyo código de equipo UCI será ISN), anteriormente conocido como Israel Cycling Academy, inició su andadura en Noviembre de 2014 con el objetivo principal de ayudar en el crecimiento y desarrollo de jóvenes ciclistas, especialmente de Israel.

Este año, como miembro del UCI World Tour, el ISN será el primer equipo israelí en competir a nivel profesional en el Tour de Francia. "Estamos muy



satisfechos de contar con Bryton como partner y sponsor de los dispositivos GPS que usará el equipo", comenta Kjell Carlström, Team Manager del ISN Team. "Bryton está muy volcado en el desarrollo de producto y su nivel de esfuerzo es comparable al del equipo en su ámbito deportivo. Los dispositivos Bryton son compatibles con todos los elementos y equipamiento que usamos en el equipo, como los potenciómetros 4iiii o el software de entrenamiento TrainingPeaks, por lo que nuestra colaboración es perfecta", añade Carlström.

El equipo será uno de los primeros en usar el recientemente lanzado al mercado Ciclocomputador GPS Rider 420, que cuenta con funciones avanzadas y características tan destacables como la excelente precisión GPS gracias a la tecnología GNSS (Full Global Navigation Satellite System), seguimiento de tracks y rutas con información de guiado y puntos de interés, soporte de potenciómetros de pedal, una nueva pantalla mucho más nítida y visible desde cualquier ángulo o las notificaciones inteligentes.

Lurbel presenta su nuevo equipo MTB de competición

El equipo de competición de Lurbel, crece. La marca valenciana realizó la presentación del Lurbel Team 2020 el pasado sábado en el Centre Cultural Caixa Ontinyent, dando a conocer los nuevos rostros para la disciplina de Trail Running y MTB. Esta última modalidad se presentó por primera vez dentro del Lurbel Team, dado que la marca quiere posicionarse con la ampliación de su colección de Cycling, la cual verá la luz durante el año 2020.

La presentación contó con la presencia del Concejal de Deportes del Ayuntamiento de Ontinyent, Óscar Borrell, quien agradeció a la marca Lurbel el compromiso con la Ciudad de Ontinyent y el apoyo a deportistas locales y comarcales a través de su equipo de competición.

Este año, como novedad, se ha formado un nuevo equipo para la disciplina de MTB, el Lurbel Team MTB 2020 que seguirá contando con el apoyo de Radical

Bike, y contará con los siguientes integrantes: Jordi Revert, Plamen Mitkov Dimitrov, Alexis Gandía, Fran Burgos, Hector Ureña, Alfredo Fita y Ramón Pla.

Los 7 integrantes de esta modalidad deportiva llevan entrenando y compitiendo juntos desde hace tiempo obteniendo unos resultados más que destacables tanto en la corta distancia, como en pruebas de ultra-resistencia. Un equipo muy compacto, competitivo y amante de la naturaleza que participará, durante

esta temporada, en pruebas de calado nacional, sin olvidarnos de las pruebas internacionales más duras celebradas en los Alpes.



Zéfal, una historia de más de un siglo dedicada al ciclismo

En Tradebike pudimos visitar la fábrica de Zéfal en Jargeau, Francia, en la que se producen artículos de ciclismo cómo manchas, bidones, bolsas o antirrobos.



El pasado mes de diciembre visitamos la fábrica de Zéfal en Jargeau, cerca de Orléans (Francia) de la mano de COMET. Son más de 30 años de relación entre COMET y Zéfal, y desde diciembre 2018 trabajan en exclusividad para el mercado español. Aprovechamos la visita de Teba Sanz (COMET-International Purchase Director) y Stéphanie Ibanez (COMET-Brand Sales Manager) para conocer de cerca la historia, los métodos y sus procesos de fabricación.

Pero vayamos por pasos, Zéfal es una de las empresas pioneras del Ciclismo, y es el origen de

Zéfal es una de las empresas pioneras del Ciclismo, y es el origen de numerosas innovaciones en el sector ”

numerosas innovaciones que marcaron la historia de la bicicleta. Nace en 1880 con la fundación de la Sociedad Poutrait-morin y la invención de la válvula Presta (también llamada Sclaverand). Durante todos estos años han existido fechas y lanzamientos claves en su historia de los que destacamos, 1925 cuando el famoso ciclista Eugène Christophe, administrador de la empresa crea los calapiés Christophe. En 1949 lanzan la primera bomba en aluminio Solibloc. Del año 1960 al 1969 se realiza la internacionalización de la empresa, con más del 75% de su producción destinada a la exportación. En 1970 crean la bomba HPX, la primera de cuadro que puede alcanzar altas presiones. En 1990 inventan la Mini Double Shot, primera mini-bomba telescópica. En 2008 consiguen el premio Gold Award en Eurobike por la invención de los pasadores de cierre Lock´N Roll que impiden el desenrosque de las ruedas y tijas de sillín. En 2014 lanzan el primer guardabarros de origen vegetal y 100% reciclable bajo el nombre de gama: Green´Z. En 2015 lanzamiento del bidon Z20 Pro, diseñado con un sistema innovador de cerraduras de tapón de rosca rápida e intuitiva.

Hoy en día con más de 130 años de historia, Zéfal es patrimonio cultural e industrial francés, su 6ª generación, Matthieu Brunet (CEO) y Aurélien Brunet (Managing Director) han dado un importante giro a la empresa. Han mantenido la herencia histórica sus

En 2015 lanzaron el bidon Z20 Pro, diseñado con un sistema innovador de cerraduras de tapón de rosca rápida ”

equipos que perpetúan la investigación permanente, proponiendo accesorios siempre más perfectos, gracias a tecnologías innovadoras; y sobre todo han modernizado la empresa. Han transformado Zéfal, de una empresa puramente metalúrgica a una empresa que trabaja los últimos materiales del momento y que mantiene un 65% de su producción en Francia. En esta evolución ha tenido lugar una robotización y automatización de toda una serie de procesos de producción, con la incorporación de cuatro robots colaborativos de última generación y toda una serie de automatismos. Sin dejar de lado los valores más importantes de la empresa, el saber-

Zéfal patrocina a equipos de ciclismo profesional como el UR Team, el Sunn Enduro, el FDJ Women o el Arkea Samsic

hacer, y el dominio y la pasión por la bicicleta, una ventaja clave en el diseño de sus productos. Desde sus orígenes, son millares de diseños, prototipos y productos, todos ellos con sus pruebas calidad, que han sido realizados para proponer a los consumidores siempre más innovaciones y de calidad.

Una amplia gama de productos, ¿¿no solo manchas?? (25% del total), también bidones, bolsas, ¿parabarro? guardabarro, soportes GPS, móvil, antirrobo, engrasantes, sellantes antipinchazos, hidratación, etc. configuran el amplio portafolio de Zéfal. Todos ellos garantizando duración, la realización y la funcionalidad de los productos mediante ensayos de alto nivel: ensayos manuales, pruebas de resistencia y pruebas de estanqueidad. Para ello se realizan pruebas internas de calidad, la "familia" Zéfal son unos auténticos apasionados y practicantes, pero además la colaboración y patrocinio de equipos profesionales, es la clave para el desarrollo y testeo final de los productos; equipos como el UR Team, Sunn Enduro, FDJ Women, Arkea

Samsic (Quintana)son parte de su historia. Pero también las producciones OEM, para importantes fabricantes de bicicletas y el after market forman parte de negocio de Zéfal.

Tuvimos la oportunidad de visitar el laboratorio que dirige Christophe Fletout (R&D Manager), un auténtico artista, donde se gestan todas las novedades. La proximidad entre la zona de producción y la oficina técnica permite dominar la concepción de los productos de inicio a fin. "El futuro a medio plazo es el Adventure, e-bike, urban-mobilidad, pero el futuro a largo plazo es sport connect" nos comenta Christophe.

Actualmente Zéfal exporta a más de 70 países un 65% de su producción, siendo Alemania, Reino Unido y España sus mercados más importantes. Pierre Sarniguet (Zéfal Sales Manager) nos comenta: "España siempre ha sido un mercado importante para Zéfal. Fue nuestro primer país en exportaciones durante muchos años y constatamos un cariño entre el ciclista español y la marca. En 2018 decidimos de cambiar el esquema de distribución para estar en línea con nuestra estrategia: tendemos a tener productos de gama cada vez más alta y no podemos defender esta estrategia si hay una batalla de precios constante entre distribuidores. Creemos que tener una relación más cercana con COMET nos aportará las herramientas necesarias para defender nuestros argumentos de venta."

ZEFAL ANTIRROBO K-TRAZ F16

El antirrobo plegable Zéfal K-TRAZ F16 consta de un nivel 16 de seguridad, (sobre 20) especialmente diseñado para zonas de alto riesgo. Dispone de un doble cierre y una elevada resistencia contra golpes y torsiones, realizado con 6 piezas articuladas y el doble cierre de alta seguridad. Plegable, compacto, fácil de transportar y de fácil fijación con un clip de montaje. El antirrobo se entrega con tres llaves y cuenta con un servicio para pérdida de llaves que mediante el número de serie se pueden hacer reproducciones.



ADAPTADOR UNIVERSAL PARA SMARTPHONE

El Universal Phone Adapter es un adaptador universal para todo tipo de smartphone, compatible con el sistema de fijación a la potencia de la bicicleta (Z Bike Mount, incluido en el Bike Kit #7278). El adaptador también es compatible con los demás soportes de marca Zéfal. El Universal Phone Adapter es muy fácil de instalar, se pega a todos los smartphone y fundas (excepto las de goma, silicona, TPU y otras materias blandas). Está hecho de material resistente y amortigua las vibraciones, el bloqueo y desbloqueo del teléfono es muy rápido y seguro. Si tener en cuenta que una vez fijado no se puede utilizar en otro soporte.



Zéfal fabrica bidones personalizados

Uno de los business core de Zéfal es la fabricación de bidones, 2/3 de los cuales son personalizados. Con una capacidad de producción de 500 bidones por hora, pueden llegar a una fabricación de 10.000 bidones por día. Pierre nos comenta que la utilización de bidones para la hidratación reduce el impacto medioambiental, la reutilización de estos evita el consumo de botellas desechables, y sus bidones siempre están fabricados en material reciclable.

El proceso empieza con el mezclado de polipropileno sin olor que pasa al molde, después tiene lugar el soplado y el corte. La fabricación es en color neutro y luego se aplica el color y la personalización. Cuentan con 11 modelos diferentes de bidón, con capacidades de 600, 650, 750, 800 y 1000cc y 3 tipos diferentes de tapa: la Grip-Cap, Soft-cap (silicona) y la novedosa Pro-Cap en silicona y con membrana de apertura y cierre.

También cuentan con el Artical Bottle, bidón de doble recipiente con capa aislante y soldadura laser que permite mantener la temperatura del líquido mucho más tiempo. Todos ellos "Made in France" y con Certificados de calidad y Sanidad. Actualmente Zéfal cuenta con un novedoso programa de diseño de personalización en la web www.zefalbottles.com que hace el diseño y la fabricación de los bidones personalizados, para cualquier club, equipo, tienda o empresa mucho más rápida, ágil y fácil de realizar. El programa cuenta con diferentes fases muy rápidas y sencillas de realizar: primero elegir el modelo de bidón entre los 11 disponibles, después el color, agregar la imagen, agregar el texto y color letras y una vez confirmado del pedido en 3 semanas está disponible.

Hay dos tipos de personalización:

-Serigrafía con el sistema tradicional de pantalla y aplicación de tinta, permite hasta 4 colores y el pedido mínimo son 250 u.

-Cuatricromía (CMJM), es un poco más costosa pero sin límite de colores y el pedido mínimo son 50 unidades. Se aplica al modelo Sense Soft 65, y la base de los bidones es blanca. Su catálogo de personalización, simplifica el proceso.



Finisseur Pro, una garantía de confort para el invierno

Probamos las principales prendas de la colección de invierno Pro de Finisseur.



En 2019 descubrimos una nueva marca de textil ciclista. Finisseur empezó su andadura con una gama de verano/primavera caracterizada por su diseño moderno y fresco y con materiales innovadores, técnicos y de calidad. Ahora, con la gama de invierno/otoño, la marca cuenta con más de un centenar de productos en su colección, desde maillots, chaquetas y culotes, hasta complementos como guantes o calcetines.

La gama de invierno de Finisseur está dividida en dos líneas: Pro y Core. Ambas ofrecen maillots, culotes y chaquetas confeccionados con tejido Italiano Carvico con unas características de ajuste, transpirabilidad, durabilidad y facilidad de uso excelentes. La gama Pro tiene un ajuste más ceñido y es más tope de gama, mientras que la Core se adapta a la fisonomía de todo tipo de ciclistas. Durante este invierno, hemos podido salir con la chaqueta Finisseur Pro y el culote Finisseur Pro Thermal.

Chaqueta Finisseur Pro

No te estés de nada en invierno. Con la chaqueta Finisseur Pro no será un problema los días de lluvia o de viento. Tampoco los entrenamientos de larga distancia. Y es que esta prenda aúna todas las capacidades que un ciclista exige de una buena chaqueta de invierno, cuando la temperatura no baja a niveles mínimos: ajuste, transpirabilidad, durabilidad y confort. En especial, resaltamos el fit muy ajustado y su comodidad. Esto se debe, principalmente, al tejido Italiano Carvico con el que está fabricado y su corte atómico, con mangas redondas y el cuello acampanado en la parte pos-

terior. Se trata, por lo tanto, de una chaqueta que se adapta de manera óptima a tu cuerpo, sin dejar las incómodas bolsas de aire en la parte abdominal o de los hombros. Para la protección contra el viento, la membrana Zero Wind permite una resistencia máxima a la par que convierte la chaqueta en una prenda aerodinámica. Esta capa también aísla del agua. Además, la cremallera frontal CamLock está completamente cubierta por tela.

Otros detalles a destacar son las dos cremalleras laterales que, en los días más calurosos aumenta la ventilación del cuerpo. Esto incrementa la transpirabilidad sin la necesidad de bajar la cremallera frontal. En cuanto al almacenamiento, la chaqueta incorpora en la parte trasera tres bolsillos para llevar desde barritas o geles hasta el móvil, con un corte rígido para no perder nada en caso de encontrar baches o bajadas técnicas. Un aspecto que nos ha gustado es que es fácil de combinar con los guantes largos de invierno, gracias al corte redondo de las mangas. Y, finalmente, para aumentar la visibilidad de la prenda, los insertos reflectantes en la zona trasera garantizan una mayor visibilidad en condiciones de poca luz o nocturnas.

En definitiva, la Finisseur Pro es una chaqueta ideal para nuestro tipo de invierno, en el que bajan las temperaturas, pero sin llegar a condiciones climatológicas severas. Combina perfectamente con una primera capa y con un maillot corto, y gracias a las cremalleras laterales no te achicharrarás cuando sube el termómetro. Además, solamente te tendrás que preocupar por pedalear, ya que la comodidad que ofrece la chaqueta es máxima.

Culote largo Finisseur Pro Thermal

El culote Finisseur Pro Thermal es un perfecto complemento para la chaqueta, no solo a nivel estético sino también porque ofrece unas características muy similares. A sus altas garantías de ajuste, transpirabilidad, durabilidad y confort, se le unen las ventajas de unos buenos tejidos y una óptima badana. El Finisseur Pro Thermal es un culote que combina los tejidos Fleece, que asegura un perfecto aislamiento térmico; la membrana Windtex para resistir al viento y al agua; y el cómodo tejido Italiano Carvico. Y por si no fuera poco para luchar contra el frío invernal, tiene un corte alto de cremallera que llega hasta el vientre para protegerse de las temperaturas bajo cero, y también para un mayor confort.

Un aspecto que nos ha gustado mucho es su facilidad de uso. Se trata de una tela fina que desliza perfectamente cuando te estás poniendo el culote. A menudo, muchos culotes pecan de demasiada compresión, y ponérselos es una odisea. Con el Pro Thermal de Finisseur esto no ocurre y, junto con los tirantes que permiten una excelente libertad de movimiento, el usuario goza de un perfecto ajuste y confort. Una comodidad que también se encuentra en la badana París Uomo, de la prestigiosa marca Elastic Interface, que se caracteriza por su doble acolchado distribuido entre las zonas isquiáticas y perineales. Esta mayor densidad ayuda a absorber impactos y reducir la presión en la zona prostática, favoreciendo la circulación sanguínea y, por lo tanto, minimizando la incomodidad en salidas de larga distancia.

En las múltiples salidas que hemos realizado con el Finisseur Pro Thermal, nos ha sorprendido a partes iguales su confort y ajuste por un lado y su protección contra el frío y el viento por otro. No podemos obviar, tampoco su ligereza y suavidad tanto para ponérselo como para quitárselo. Finalmente, destacamos su atractiva relación calidad/precio, ya que sus 129 euros no son ni mucho menos excesivos y corresponden a la calidad de la prenda. Además, en período de rebajas, su precio sobrepasa ligeramente los 100 euros. Una muy buena opción para disfrutar del invierno con las piernas bien protegidas.



Myrco presenta novedades en su catálogo

La distribuidora MyrcoSport nació en 2010 cuenta marcas de reconocido prestigio, como PIRELLI, LEZYNE, CERAMIC SPEED, COLNAGO y 100%.

PIRELLI CYCL-E

Las calles de la ciudad son tuyas. Los neumáticos urbanos Pirelli confieren fiabilidad, confianza y flexibilidad para el ciclismo en la ciudad como estilo de vida.

Pirelli ofrece una gama amplia de cubiertas urbanas versátiles que han sido diseñadas para el ciclista de bicicleta eléctrica que quiere una experiencia ininterrumpida, independientemente de si están rodando sobre asfalto, paseando por parques urbanos, o caminos. Este neumático presenta una banda de rodadura de bajo perfil para permitir una acumulación de velocidad fácil y utiliza su tecnología Wet Grip para garantizar un manejo confiable incluso en las condiciones más exigentes.

- Modelos: CYCL-E GT (GRAN TURISMO)
 CYCL-E WT (WINTER)
 CYCL-E DT (DOWNTOWN)
 CYCL-E DT Sport (DOWNTOWN Sport)
 CYCL-E XT (CORSSTERRAIN)
 CYCL-E XT Sport (CROSSTERRAIN Sport)

CYCL-E



CAP

+15% de agarre en mojado.
 Anti-viraje.
 Rodamiento óptimo.

BASE

Espesor de 3 a 3,5mm dependiendo de los tamaños.
 Favorece la deformación contra objetos del exterior.
 Propiedades dinámicas mejoradas.

LEZYNE FEMTO USB DRIVE REAR

La nueva luz trasera FEMTO USB Drive, presenta una construcción moldeada duradera mínima y tiene una clasificación de resistencia al agua IPX7. La correa de montaje es versátil y se monta rápidamente en una variedad de tamaños de tijas. Cinco modos de salida ofrecen hasta 5 lúmenes y la lente óptica gran angular personalizada. Proporciona más de 180° de visibilidad. Hasta por 15 horas activa con su modo Flash 1/2/3 a 5 lumens. Fácilmente recargable con el cable Micro USB incluido.

- Material: construcción del cuerpo / lente co-moldeada, ligera y impermeable.
- Color: Black
- Max Lumens: 5
- Tiempo batería: 15h (en modo Flash 1/2/3, 5 LUMENS)
- Tiempo de carga: 2,30h
- Peso: 23g



LEZYNE STRIP DRIVE PRO REAR

La nueva luz trasera Lezyne Strip Drive Pro combina eficacia y un diseño elegante. El modelo perfecto para mantenerte visible con sus 11 modos de uso para afrontar cualquier situación. En modo Day Flash, tiene una potencia de 300 lúmenes para alumbrar calles o entornos rurales sin problemas. También se ha mejorado la autonomía, con un alcance de hasta 20 horas en modo intermitente. Además, la batería se recarga fácilmente mediante un cable USB.

- Material: construcción del cuerpo / lente co-moldeada, ligera y impermeable. Con 5 Leds de Alto rendimiento.
- Color: Black
- Max Lumens: 300
- Tiempo batería: 53h (en modo Flash 6, 5 LUMENS)
- Tiempo de carga: 2h
- Peso: 53g



Los sillines Off-Road de Selle Italia llevan el nombre de X-LR

El X-LR es un sillín específicamente pensado para el universo off-road. Supone el resultado de una profunda investigación de producto enriquecida gracias a la contribución conjunta de atletas, diseñadores y otros expertos del sector. No es de extrañar con esto, que el ciclista de montaña, Mathieu van der Poel, no se cansa de ganar con Selle Italia.

Forma

El X-LR se distingue por la característica inclinación de su punta, particularmente asomada hacia adelante con el fin de garantizar una mayor libertad de asiento durante la carrera. La auténtica revolución es el aspecto tecnológico del «shock absorber», integrado en el riel de carbono para eliminar cualquier tipo de vibración proveniente de la carretera. Una de sus características internas es el relleno de doble densidad que define su estructura: una punta más suave permite una mayor fluidez de movimiento y confort incluso en fase de ascenso; la parte posterior, de alta densidad, permite, en cambio, encontrar la estabilidad necesaria durante la pedaleada. Por último, las innovadoras protecciones anti abrasivas garantizan una protección máxima en caso de caída. La durabilidad de este material se ha aumentado un 93% respecto a una versión estándar.

Características

- Ergonomía: su configuración especial con la punta orientada hacia abajo se ha concebido expresamente para garantizar el correcto posicionamiento en el sillín en todas las condiciones de pedaleada, haciéndolo ideal para la mtb. La reducción del 4 % en términos de longitud y anchura respecto a un sillín tradicional favorece además la máxima libertad

de movimientos, especialmente necesaria para la práctica off-road.

Una durabilidad que garantiza una sabia elección y combinación de los materiales, que dotan de la máxima resistencia a los golpes y a los requerimientos de la carretera. El uso de tecnologías más innovadoras, como el exclusivo Air Cross, permite una excepcional duración del sillín a lo largo del tiempo.

El diseño es fascinante e innovador. Un carácter agresivo que refoma las seductoras líneas del mundo automovilístico deportivo reinterpretándolas en un sillín ágil y funcional para satisfacer las necesidades del off-road. Además de X-LR Kit Carbonio Superflow, X-LR Kit Carbonio y X-LR Air Cross TM Superflow, la línea comprende:

- XLR HANDMADE: Disponible en versión Fill y Flow. Carcasa de Nylon12 y fibra de carbono que garantiza un excelente nivel en términos de

prestaciones, pero sobre todo de peso: 130 gramos, los máximos niveles de ligereza de su categoría. Una versión que representa concretamente la elegancia típica de los productos revestidos a mano realizados siempre con extremo cuidado en los laboratorios de Selle Italia.

- XLR AIR CROSS: Disponible en versión Fill y Flow. Se trata de una tecnología jet spray que realiza una estructura con dos capas diferentes: la capa interna, blanda, que garantiza el confort adecuado; y la capa externa, impermeable, para conseguir protección. Un resultado con una notable resistencia a la abrasión y un diseño revolucionario que hace realidad una nueva perspectiva de producto.

- XLR E-BIKE: Disponible en versión Flow. Integra las características principales del X-LR con un relleno específico de gel y una serie de detalles que recuerdan al universo de las bicicletas eléctricas.



El Gallo Components distribuirá los productos de Monkey Sauce en España

Desde hace unos días, la distribuidora El Gallo Components posee la distribución de Monkey Sauce para España, una marca francesa de formulas de alta gama para limpieza, engrase y líquidos tubeless para bicicletas.

Está fabricada por Hexis Group, una empresa con una larga experiencia en el sector químico en Europa que fabrica muchos artículos de alta calidad para grandes compañías de muchos sectores. El rider francés Cedric García es el Director de Producto de la marca, y antes de lanzar los productos ha estado trabajando en

el desarrollo de cada uno de ellos durante dos años con la finalidad de perfeccionarlos. Monkey Sauce tiene como imagen a muchos corredores internacionales de la de la Copa del Mundo de Descenso y XCO que ratifican la calidad de sus productos.

Desde la próxima semana, los productos Monkey Sauce estarán disponibles en los almacenes de El Gallo Components para ser distribuidos por toda España. Se puede consultar el catálogo de sus productos en su web: www.monkeys-sauce.com



Blaze de Sigma: la luz trasera con función de luz de freno deportivo

Con el nuevo faro trasero BLAZE se incorporan dos novedades en el surtido de faros traseros de Sigma Sport. Está provisto de una función de luz de freno que proporciona más seguridad y confort en la bicicleta, y además incorpora un sensor de luminosidad integrado. Sus tres intensos LEDs, su larga duración de encendido y su precio económico hacen del delgado y ligero faro trasero BLAZE un compañero imprescindible.

La Seguridad se escribe con mayúsculas con el nuevo BLAZE. Su acelerómetro integrado reconoce cada frenado del ciclista y lo señala al resto de vehículos. Esta función es especialmente práctica circulando en grupo. Dispone de dos modos de iluminación: el modo de día y el de noche. Sus dos LEDs de frenado señalizan de una forma sorprendente cada frenada en el modo de noche, adicionalmente a la luz continua.

En el modo de día, el faro trasero está apagado, sólo está activada la función de luz de freno y proporciona una gran visibilidad para esta función con sus 3 LEDs destellantes. El sensor de luminosidad reconoce la luz ambiental y activa el modo nocturno automáticamente. Esto es perfecto al pasar por túneles o caminos oscuros en el bosque.

El BLAZE es visible desde una distancia de



hasta 500 metros. Se integra perfectamente en la tija del sillín, tiene un peso bajísimo y se puede montar rápidamente sin herramientas.

Con todo ello es idóneo tanto para todo tipo de ciclistas, deportivos y Urban. Con una duración de encendido de hasta 7 horas, se pueden afrontar en la oscuridad los tramos más largos sin problemas. En sólo 3 horas, la batería vuelve a estar cargada completamente. Como todos

los faros USB de Sigma Sport, el BLAZE dispone de un indicador de carga de batería y resiste salpicaduras según IPX4.

El nuevo concepto de packaging de SIGMA en sus productos de iluminación apuesta por un embalaje sin plástico y cartónes certificados FSC. BLAZE está disponible por un P.V.P. rec. de 24,95€ o también en set completo con el faro delantero AURA 80 por un P.V.P. rec. de 79,95€.

Tech eBike amplia su catálogo con Powunity y Derby Cycle

Sacha Piel responsable de Tech eBike en España, importador de las marcas Bull's Bikes, Bicicletas Hércules, Kettler, DMZ y servicio post-venta a nivel nacional, ha confirmado incluirán en su catálogo dos nuevas distribuciones para nuestro país: Powunity y las baterías y cargadores de Derby Cycle.

Powunity es una marca alemana de rastreadores para bicis, patinetes, motos o coches, instalable a cualquier vehículo 9 a 10 voltios. El dispositivo una vez instalado en el vehículo permite encontrar su ubicación vía GPS, ya sea en caso de robo o para seguimiento de flotas o alquileres.

Baterías y cargadores Derby Cycles, como importador de DMZ, también podrá vender las baterías originales Derby Cycles a unos precios realmente muy competitivos.

Para contactar con Tech eBike puede dirigirse a su correo electrónico, info@tech-ebikes.es, o llamar al teléfono 930257048.



Moustache lanza el nuevo sistema de amortiguación Magic Grip Control

Moustache ha presentado sus nuevos sistemas de amortiguación Magic Grip Control. Es el resultado de años de conducción, pruebas y muchas horas de desarrollo para finalmente alcanzar el momento mágico, cuando todo funciona perfectamente.

Se trata de la enésima versión del pistón de la marca, que controla el rebote del amortiguador para finalmente obtener el nivel de tracción necesario para dar la impresión de que una mano adicional te está empujando en tus ascensos. Una perfecta armonía entre la suspensión y el motor, evitando las "lagunas" en la asistencia cuando la suspensión tiene un sag excesivo, para garantizar un increíble funcionamiento del motor. Magia, ya lo hemos dicho.

Con un sistema de fijación Trunion, se ha podido incrementar el volumen de aire de los amortiguadores Moustache, y este sistema de fijación superior ahora se monta en los rodamientos. Esto proporciona una mejor sensibilidad para pequeños impactos y una mayor progresividad para mantener una sensación de ciclismo muy dinámico.

El objetivo de Moustache era garantizar una estabilidad óptima sobre la bicicleta para mantener



un ángulo correcto durante los ascensos más complicados, además de garantizar el agarre de la rueda trasera también en descensos.

De hecho, según la intensidad de los impactos, en vez de pasar solamente por la aguja de rebote, la presión del aceite puede abrir más o menos las válvulas de los circuitos de alta velocidad y regular dinámicamente el rebote. Esto tiene como resultado una presión más constante para la cubierta que

proporciona un increíble agarre para la rueda trasera, en ascenso o descenso.

Cualquier movimiento sobre la bicicleta se gestiona mejor, es más estable, y se mejora significativamente el agarre de la rueda delantera.

La circulación de aceite generada permite la evacuación del calor, para mantener una temperatura de funcionamiento razonable y un rendimiento óptimo del amortiguador.

FFWD regala unas ruedas F3AD por la compra de un set F4D hasta el 31/03

FFWD tiene un objetivo, hacer que sus usuarios vayan más rápido. Tanto si es ciclismo en ruta, ciclocross o triatlón, las ruedas FFWD ayudarán a mejorar las prestaciones de las bicicletas de nuestros clientes.

En FFWD, todas las ruedas se fabrican a mano, garantizando la máxima precisión de montaje y durabilidad de nuestros productos. El trabajo previamente desarrollado en ingeniería y la tecnología que aplicamos en nuestras ruedas, garantiza que podamos ofrecer las más altas prestaciones y aseguren la máxima fiabilidad a los ciclistas más exigentes.

Desde ahora y hasta el 31 de Marzo o fin de existencias, los clientes que adquieran un set F4D con buje DT350 y núcleo Shimano, se llevarán de regalo unas FFWD F3AD, las ruedas con disco de aluminio y perfil 30 mm de los escaladores, excelente opción para entrenar, practicar gravel, ciclocross, hacer rodillo o para los días de viento.

Equilibrio perfecto entre peso, aerodinámica y rigidez
Las ruedas FFWD F4D, con freno de disco y llanta de carbono son la opción más completa para el

ciclista que busca las mejores prestaciones y el máximo rendimiento.

Con 45mm de perfil la FFWD F4D es una de las llantas más equilibradas de la gama FFWD, desarrollada dentro del pelotón profesional, los equipos ciclistas están optando por perfiles de más de 40mm por los beneficios aerodinámicos que ofrecen y con la F4D en su versión disco, están encontrado la mejor aliada para ser más rápidos y eficientes.

El aro está fabricado con carbono UD para proporcionar más rigidez y los nuevos logos de FFWD cuentan con una protección UV que evitan su degradación. Los bujes DT Swiss con radios "straight pull" para optimizar la rigidez, la fiabilidad y la carga de tensión que tiene que soportar

la rueda. Usando el ratio 2:1 de los radios en la rueda trasera potenciamos aún más estas características, para llevar las prestaciones a un nivel superior.

En FFWD tratamos de cuidar al máximo a nuestros clientes, y por ello todos nuestros productos cuentan con 3 años de garantía, si previamente se registran las ruedas y con un servicio adicional "Crash Replacement" para otro tipo de incidentes.



Los 3 neumáticos Vittoria de invierno que deberías probar

Vittoria ha ampliado su colección de neumáticos de invierno. Todo el agarre y la fiabilidad que necesitas para conquistar las condiciones climáticas más extremas, en tres neumáticos de carretera con diferentes diseños de banda de rodadura y opciones de carcasa para satisfacer las necesidades de seguridad en cualquier superficie.

Corsa Control

Corsa Control aborda adoquines resbaladizos y caminos en mal estado con toda la confianza del clásico Corsa. Con la misma carcasa de algodón reforzado, la banda de rodadura de 4 compuestos y la tecnología GRAPHENE 2.0, pero el Corsa Control incorpora una banda de rodadura de mezcla texturizada. El grabado Chevron aporta rendimiento dinámico a la banda de rodadura Corsa Control, lo que aporta un mayor agarre en superficies resbaladizas, así como mayor durabilidad.



Características:

- Banda de rodadura más gruesa para mejor protección contra pinchazos en las condiciones más frías.
- Neumático seleccionado por profesionales para carreras en adoquines y pavé. Ganador de Strade Bianche 2018.
- 4 compuestos en la banda de rodadura 4C para

una mayor vida útil, mejor rodadura y mejor agarre en los costados.

- El compuesto GRAPHENE 2.0 aporta una mayor resistencia.

Control Rubino Pro

Rubino Pro Control es un neumático de invierno con una construcción muy robusta que se adapta a las peores condiciones de la carretera sin sacrificar el rendimiento punto fuerte de la gama Rubino. Con envoltura completa de la banda de rodadura, los cortes y las perforaciones se reducen drásticamente y además se refuerzan con la capa antipinchazos del cinturón de alta resistencia a la perforación (PRB) dentro de la carcasa. Rubino Pro Control también



incorpora la exclusiva estructura compuesta 3C, el GRAPHENE 2.0, le aporta larga vida útil, protección contra pinchazos y material ligero súper resistente

Características:

- Pared lateral reforzada para máxima resistencia.
- Carcasa de nylon específica diseñada para máxima durabilidad.
- 3 compuestos en la banda de rodadura 3C para una mayor vida útil y un mayor rendimiento.

- GRAPHENE 2.0 garantiza alta protección contra pinchazos en condiciones húmedas.

Rubino Pro Endurance

En las condiciones de carretera más extremas, el Rubino Pro Endurance te mantiene en movimiento seguro. Un compuesto 3C compatible con todas las estaciones, temperaturas bajo cero, cinturón antipinchazos reforzado y banda de rodadura



de talón a talón hacen que este neumático sea realmente el ideal para el invierno. Además de estos puntos fuertes tiene un diseño especial de banda de rodadura con diamante, un neumático que puede hacer frente a cualquier clima, proporcionar la durabilidad y resistencia frente los impactos. Cuando las condiciones de tu carretera son las más duras, ¡el Rubino Pro Endurance es la elección perfecta!

Características:

- 3 compuestos en la banda de rodadura 3C para una mayor vida útil y rendimiento.
- Capa extra antipinchazos.
- El compuesto GRAPHENE 2.0 aporta un mayor agarre en mojado.
- Diseño de la banda de rodadura Siped para condiciones de frío y humedad.

Pedalea con máxima ligereza con los rodamientos XFORCE de ISB Sport

El XFORCE es un rodamiento cerámico que ha sido evolucionado mediante un proceso tecnológico NanoTech convirtiéndolo en uno de los rodamientos más revolucionarios y competitivos del mercado. El NanoTech se fundamenta en un proceso tecnológico que consigue incrementar la fluidez de giro obteniendo un movimiento extremadamente suave y silencioso.

La alta tecnología aplicada produce una serie de modificaciones en la superficie del metal que reducen intensivamente la fricción y proporcionan una espectacular velocidad de giro. De esta forma, los ciclistas aprovechan al máximo la inercia que se genera en la

fase del pedaleo y consiguen un valioso ahorro de energía. Los tests de comprobación realizados recogen que el rodamiento cerámico XFORCE de ISB Sport proporciona una reducción del 88%-90% de la fricción, un ahorro en 2,5% de energía y entre 7,15 y 9,45 vatios.

Desde **Tradebike** los hemos podido probar y la mejora es increíble!



Lupine, las luces específicas para tu eBike con la mejor visibilidad

El modelo C14 de Lupine es la primera luz trasera del mundo para eBikes integrada en la abrazadera de tu asiento

La marca alemana, especializada en luces deportivas, cuenta con un completa gama de luces para bicicleta eléctrica. Entre ellas hay que destacar la C14, la primera luz trasera del mundo para bicicletas eléctricas integradas en la abrazadera del asiento.

La C14 es una luz trasera excepcionalmente fuerte con 45 lúmenes. Gracias a la última tecnología COB y las potentes lentes Fresnel, la C14 logra una visibilidad muy alta con deslumbramiento reducido. La C14 está conectado directamente al motor de la bicicleta eléctrica y es compatible con todas las bicicletas eléctricas actuales.

En cuanto a las luces delantera contamos con dos modelos las Lupine SL y las Lupine SL F. Estas luces prescindir totalmente de baterías propias, ya que se alimentan de la propia batería de las e-bike. Cabe destacar que todas las luces son desarrolladas y producidas en Alemania. El cuerpo de aluminio extremadamente robusto y de alta calidad protege de manera confiable el foco de golpes, polvo y agua y cuentan con un sensor estéreo de nivel ajustable, que escanea la luz ambiental y cambia de luz de circulación diurna a luz de carretera en el momento preciso.

La Lupine SL proporciona el 100% de su luz directamente al camino y es compatible con distintos motores de E-bike:

- Lupine SL B para motores Bosch: 900 lúmenes

y para pantallas Bosch Intuvia/Nyon

- Lupine SL S para motores Bosch: 900 lúmenes y para pantallas Bosch Purion
- Lupine SL para motores Brose: 700 lúmenes
- Lupine SL para motores Shimano: 700 lúmenes
- Lupine SL para motores Yamaha: 500 lúmenes

La Lupine SL cuenta con 12 LED de alta intensidad y el primer sistema dual de lentes esféricas del mundo para lámparas de bicicleta. Además, la Lupine SL F cuenta con modelos específicos para motores Bosch, Brose y Shimano

- Lupine SL SF: 1.300 lúmenes y para pantallas Bosch Purion o Kiox
- Lupine SL BF: 1.300 lúmenes y para pantallas Bosch Intuvia o Nyon
- Lupine SL F: 1.300 lúmenes para motores Brose
- Lupine SLF: 1.300 lúmenes para motores Shimano

Los focos Lupine SL F para bicicletas eléctricas cuenta con 18 LED automotrices Osram Compact CL y con el primer sistema dual de lentes esféricas para lámparas de bicicletas.

Los focos Lupine SL F cuenta en su posición de luces de cruce con 900 lúmenes sin deslumbramiento y con solo presionar un botón, se activan los 1300 lúmenes, iluminando un área adicional.

Encuentra más información sobre Lupine y otras marcas en la web de CJM Sport, www.cjmsport.com.



Descubre los cascos Leatt MTB y Urbanos

El compromiso de Leatt con la protección es innegociable, por eso todos los modelos cuentan con la misma tecnología de Turbinas 360°.

La gama de cascos Leatt Enduro 3.0 también llegan en el nuevo color verde Forest para 20/20 con sus turbinas 360 y el cierre magnético FidLock. El equipo de Leatt ha lanzado un nuevo medio shell 1.0 MTN, que se vende por 69€ e incluye tecnología de turbinas 360, cobertura trasera profunda para mayor protección y una visera ajustable. Se ve bien, se siente genial y te mantendrá a salvo. Leatt también ha ingresado al mercado urbano con un excelente casco para el viajero bien ventilado con tecnología de turbinas 360° y un PVP de 49 €. ¡Nunca ha sido tan asequible la seguridad de alta calidad!

El compromiso de Leatt con la protección es innegociable, por eso todos los modelos cuentan con la misma tecnología de Turbinas 360°. Este sistema utiliza pequeños discos con forma de turbina hechos de un material que absorbe energía que puede moverse en todas

las direcciones, lo que ayuda a reducir el riesgo de conmoción cerebral hasta en un 30%, y la aceleración rotacional en la cabeza y el cerebro



hasta en un 40%. Todos los cascos están certificados y probados por la CE:AS / NZS 2063: 2008, EN1078, CPSC 1203.



DT-Swiss presenta 232 One Platform, el nuevo sistema de suspensiones para XC

DT-SWISS presenta su último sistema de suspensión, diseñado y evolucionado especialmente para el Cross-Country. Capaz de superar los descensos más técnicos. Centrado especialmente en los dos puntos clave, el rendimiento y el peso.

El 232 ONE PLATAFORM está formado por el conjunto de los tres componentes:

La horquilla F232 ONE: con una relación de

rigidez / peso ideal que ofrece entre 100-120 mm de recorrido con un peso a partir de 1.480 g. Combinado con la curva de resorte LINEAIR optimizada para XC y la amortiguación INCONTROL de tres posiciones. Se ha trabajado especialmente en la reducción de material en los puntos no necesarios, pero siempre manteniendo la rigidez de torsión y flexión óptima.

Tija telescópica D232 ONE: las pistas de cross-

country, con sus constantes cambios entre subidas técnicas y descensos empinados, demandan prestación en ambas situaciones.

Desarrollado específicamente para cross country, el D 232 ONE es súper ligero, fiable y de fácil mantenimiento gracias a la tecnología UPSIDEDROP. El D 232 ONE ofrece un recorrido de 60 mm, y gracias a la abrazadera de asiento de carbono y tubo de asiento pesa solo 369 gramos.



Amortiguador trasero R 232 ONE: permite los descensos más locos o las subidas más dura. Las tres posiciones de ajuste de la amortiguación INCONTROL ofrece el perfecto nivel de compresión para cada situación: bloqueo para sprints, Drive para subidas técnicas y Open para los descensos más brutales. Con un peso de 230-300gr.

F 232 ONE

PAGE 05 -13

D 232 ONE

PAGE 14 -18

R 232 ONE

PAGE 19 -25

226ERS será patrocinador del Movistar Team en la temporada 2020

226ERS y Movistar Team anuncian que la marca de nutrición y suplementación española se convierte, desde esta temporada 2020, en partner oficial de la escuadra telefónica. El conjunto de Eusebio Unzué suma así a su grupo de patrocinadores una empresa de gran relevancia en el campo del cuidado de la salud del deportista, dentro y fuera de su actividad física.

Compañía de capital 100% nacional y radicada en Alcoy (Alicante), 226ERS es una empresa joven que desde 2009 desarrolla y elabora en nuestro país productos nutricionales para alimentar los sueños de deportistas y amantes de la salud. Conscientes de que el deporte y la alimentación son, además de básicos para un buen estado y rendimiento físico, necesarios para un óptimo estado de forma mental, 226ERS comercializa productos de rápida absorción, sin gluten, aptos para veganos, no modificados genéticamente, sin azúcares añadidos y evitando el aceite de palma, para una sostenibilidad ecológica.

En las más de 80 referencias de 226ERS no solo hay productos relacionados directamente con la actividad física, sino también aquellos adecuados para quien quiere cuidar su salud en otros

momentos del día. 226ERS se encuentra disponible actualmente en 14 mercados internacionales.

Con este acuerdo 226ERS ha dado un paso más y ha elaborado nuevos y específicos productos para Movistar Team atendiendo a las necesidades, tan exigentes, que tienen sus competiciones. Pero no solo eso, en citas tan importantes como el Giro de Italia, el Tour de Francia y la Vuelta a España cada ciclista contará, de forma personalizada e individual, con el mejor y más adecuado producto, teniendo en cuenta las características de cada prueba.

El fundador y CEO de 226ERS, Jesús Sánchez, se ha mostrado muy satisfecho con el acuerdo de patrocinio con el equipo español. "Soñábamos con ser, algún día, patrocinadores de un gran equipo ciclista. Tras de 10 años cumplimos ese sueño y somos partners oficiales del Movistar Team", declaró. Por otro lado, Juan Pablo Molinero, Director de Marketing del Movistar Team, señaló que "esta alianza con 226ERS es un paso adelante fundamental para Movistar Team para mejorar el rendimiento de los equipos femenino y masculino".



Productos recuperantes de Full Gas para después del entrenamiento

El objetivo de los productos recuperantes de FULL GAS es ayudar a la reparación del daño producido durante el ejercicio en el tejido muscular y estimular el desarrollo del nuevo tejido.

Optimizar el proceso de recuperación muscular después de entrenamientos y competiciones intensas es algo que preocupa a muchos deportistas de fondo como ciclistas o triatletas.

Tras varias horas de esfuerzo físico prolongado, el objetivo de los productos recuperantes de FULL GAS es ayudar a la reparación del daño producido durante el ejercicio en el tejido muscular y estimular el desarrollo del nuevo tejido. Para ello, se recomiendan productos con carbohidratos, proteínas, vitaminas, pero, sobre todo, con alto contenido en aminoácidos (BCAA's).

Full Recovery

Suplemento especialmente diseñado para todos aquellos atletas que necesitan maximizar su recuperación tras una intensa sesión de entrenamiento. Cada uno de sus componentes han sido seleccionados para lograr una buena recuperación y así mejorar el rendimiento en la

competición o en los entrenamientos diarios. Su magnífica composición está formada por una correcta combinación entre dextrosa, aislado de proteína de suero y proteína de suero hidrolizada y glutamina permite maximizar la utilización de estos nutrientes por los músculos.

Full Complement

Formado por una combinación de hidratos de carbono que recargan el glucógeno agotado de una forma más efectiva que cualquier otro recuperador, junto con proteína de máxima calidad aporta a tus músculos los aminoácidos imprescindibles para la regeneración muscular. Las vitaminas y minerales que componen este producto hacen de él un producto completo, lo que necesita tu cuerpo para una recuperación total.

BCAAs Instant

Los aminoácidos de cadena ramificada (BCAA) son un grupo importante de los aminoácidos esenciales, constituidos por leucina, isoleucina y valina. Constituyen el 35% de los aminoácidos esenciales en las proteínas musculares. La leucina, la isoleucina y la valina son aminoácidos indispensables para cualquier deportista con un gran desgaste físico.



BCAAs + Glutamina

Los BCAAs son los tres aminoácidos más importantes para la construcción de masa muscular, llamados también aminoácidos ramificados, siendo esenciales, por tanto, deben ser aportados por la dieta y son Leucina, Isoleucina y Valina, los que se encargan de la síntesis de las proteínas por parte de las fibras musculares. Estas cualidades hacen que sea un complemento importante a la hora de conseguir la regeneración de tejidos y el crecimiento de estos. Otra de sus cualidades es proporcionar energía al músculo en ejercicio intenso, por lo que se puede tomar pre-entrenamiento.

Presentado el equipo español Kern Pharma, de categoría UCI Continental

La juventud es la nota dominante del equipo, con solamente uno de los catorce ciclistas mayor de 24 años.

Las instalaciones de Kern Pharma en Terrassa (Barcelona) acogieron el pasado miércoles 15 de enero la presentación del Equipo Kern Pharma, nuevo equipo ciclista español que debutará en el profesionalismo esta temporada 2020 encuadrado en la categoría UCI Continental. Se trata de un proyecto deportivo a largo plazo que tiene ante sí toda una historia por escribir en la élite del ciclismo.

El Equipo Kern Pharma nace a partir de la Asociación Deportiva Galibier, club responsable del histórico Equipo Lizarte, la formación sub23 arífice de ciclistas de fama mundial como el vigente campeón del Giro d'Italia, Richard Carapaz, o el ganador de la París-Niza 2018, Marc Soler. El patrocinio de Kern Pharma, Globalia, Giant o Etxeondo permitirá a la escuadra ubicada en Orkoien (Navarra) dar salida a sus talentos en la máxima categoría. En el plano técnico, Manolo Azcona es el presidente de la AD Galibier; Juanjo Oroz ejerce como Team Manager del Equipo Kern Pharma; y Pablo Urtasun es su director deportivo.

Durante la presentación, a la que han asistido además de patrocinadores y medios de comunicación, empleados de la compañía, Raúl Díaz-Varela, presidente de Kern Pharma, ha querido destacar los valores compartidos entre el laboratorio y este nuevo proyecto "compartimos el trabajo en equipo, compromiso, sacrificio y sabemos que el éxito solo está delante del trabajo en el diccionario. Como cualquier equipo sabemos que si trabajamos de manera coordinada y pensando en un objetivo común, conseguiremos los objetivos que nos marquemos".

Por su parte, Juanjo Oroz, Team Manager del Equipo Kern Pharma, comenta que "contar con Kern Pharma nos permitirá desarrollar nuestra labor de formación en el ámbito profesional. Nuestros valores y nuestra esencia seguirán siendo los mismos: creemos en la juventud, en el talento y en el trabajo y en el com-



promiso de los jóvenes corredores a los que llevamos años ayudando a hacer realidad sus sueños y alcanzar su máximo rendimiento. Teníamos muchas ganas de crear un equipo que permitiera a nuestro proyecto y a las personas que lo integran seguir creciendo en categorías superiores".

La juventud es la nota dominante de esta primera plantilla del Equipo Kern Pharma. Sólo uno de los catorce corredores es mayor de 24 años: el navarro Enrique Sanz, procedente de Euskadi-Murias y que, con 30 años de edad y nueve temporadas de experiencia en la élite, está llamado a ejercer de jefe de filas. Sanz se formó en el Equipo Lizarte, igual que otros dos ciclistas profesionales que regresan al seno de la Asociación Deportiva Galibier: el también navarro Urko Berrade, desde Euskadi-Murias, y Jaime Castrillo, desde Movistar Team.

Ocho talentos ascienden directamente del Equipo Lizarte: los catalanes Roger Adrià, Kiko Galván y Marfí

Márquez; el navarro Sergio Araiz; el gallego Marfín Bouzas; el castellonense Iván Moreno; y el vitoriano Ibon Ruiz. Completan la primera plantilla del Equipo Kern Pharma tres fichajes más: el vasco Jon Agirre, formado en Baqué-Ideus-BH; el colombiano Daniel Méndez, procedente de AV Villas-Auteco; y el taiwanés Sergio Tu, que llega desde CCC Development Team.

El Equipo Kern Pharma debutará en competición a finales de enero en la Challenge de Mallorca (30/01 - 02/02). Será el prólogo de un intenso mes de febrero que llevará al nuevo equipo ciclista profesional español a la Volta a la Comunitat Valenciana (05-09/02), la Vuelta Ciclista a la Región de Murcia (14-15/02), la Clásica de Almería (16/02) y la Vuelta a Andalucía - Ruta del Sol (19-23/02). El calendario francés será un coto habitual para los ciclistas dirigidos por Juanjo Oroz y Pablo Urtasun, quienes se estrenarán en carreteras galas en el Grand Prix Cycliste la Marseillaise (02/02) y la Étoile de Bessèges (05-09/02).



Nutrisport cerró el 2019 con un balance del proyecto solidario 12M12C

La marca de nutrición deportiva NutriSport ha celebrado su 35 aniversario con el lanzamiento de un proyecto solidario llamado 12 Meses 12 Compromisos. Un proyecto lleno de compromisos sociales, medio ambientales, y de respeto con los animales con el que se ha logrado conseguir solidaridad, alegría, ilusión y diversidad, a través de diferentes fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro a lo largo de este 2019.

Gracias al proyecto 12M12C y a los seguidores de la marca, durante 2019 se ha conseguido:

- Contratar servicios en el Centro de Trabajo Especial de la Fundación Maresme.
- Colaborar en la recogida de tapones solidarios para la Fundación ASDENT, consiguiendo 550kg para financiar un proyecto de investigación de dicha enfermedad.
- Plantar 405 árboles para ayudar a combatir el actual problema de calentamiento global.
- Apadrinar 16 bicicletas durante 2 años para que niños y niñas de Senegal puedan ir al colegio en bicicleta y mejorar su rendimiento académico.
- 64kg de comida para personas que más lo necesitan mediante el Banco de Alimentos.
- Repartir 400 sonrisas a niños hospitalizados mediante el doctor Sonrisa y la Fundación Theodora.
- Inspeccionar 2 zoos para asegurar que éstos cumplan con la legislación en los parques

zoológicos y sancionen aquellos que no lo hagan a través de la fundación FAADA.

- Colaborar con la fundación ECOMAR en la limpieza de costas.
- Ayudar a la concienciación de donación de órganos colaborando con la Fundación Renal Jaime Arnó y el evento deportivo Transplant.
- Aportar su granito de arena a la investigación contra el cancer de mama y repartir 400 lazos rosas como símbolo de la lucha contra esta

enfermedad.

- Acompañar a 100 participantes del reto "Camina por la Diabetes" con producto NutriSport para realizar el camino de Santiago en colaboración con la Fundación Diabetes.
- Regalar 10 packs solidarios que incluyen uniformes escolares, paquetes escolares, botiquines, juegos, ropa, alimentos, entre otros, a diferentes familias de Bangladesh, Benín, Burkina Faso, etc, mediante la fundación EDUCO.



Jose Antonio Hermida se convierte en nuevo embajador de FullGas

FullGas es la marca de suplementos alimenticios que, con diferentes productos, ofrece soluciones para el antes, durante y después de salir en bici, aportando energía de larga duración.

Con esta nueva colaboración, FullGas tiene la gran oportunidad de contar con un icono del ciclismo como es Jose Antonio Hermida, el mito del MTB español con un gran recorrido a sus espaldas, que brinda la oportunidad de testear la gama y contribuir a ofrecer un producto específico para cada necesidad energética, gracias a un sinfín de posibilidades como geles, barritas energéticas, batidos proteicos, sales minerales, y mucho más.

Sobre Jose Antonio Hermida

Hermida es medalla de plata en los Juegos Olímpicos de Atenas 2004, cuatro veces campeón mundial (en los años 1999, 2000, 2005 y 2010, las tres primeras en la prueba por relevos) y tres veces campeón de Europa (en los años 2002, 2004 y 2007). Participó en cinco Juegos Olímpicos de Verano, entre los años 2000 y 2016, obteniendo una medalla de plata

en Atenas 2004 en la prueba de campo a través. Ganó siete medallas en el Campeonato Mundial de Ciclismo de Montaña entre los años 1999 y 2013, y siete medallas en el Campeonato Europeo de Ciclismo de Montaña entre los años 2001 y 2009. Algunos de sus resultados más destacados son:

JUEGOS OLÍMPICOS

- Sydney 2000: 4º
- Athens 2004: 2º

- Beijing 2008: 10º
- London 2012: 4º
- Rio 2016: 15º

CAMPEONATOS DEL MUNDO

- Campeón del Mundo Élite 2010
- Medalla de Bronce en Pietermaritzburg 2013
- Medalla de Bronce en Livigno 2005
- 4o en Canberra 2009
- Campeón del Mundo sub-23 2000.



LA PRIMERA
MARCA
ESPECIALIZADA
EN ALTO
RENDIMIENTO.

#NEXTGENERATION

WWW.GENPROFESSIONAL.NET



JOAN CAPDEVILA

GEN[®]
PROFESSIONAL

Nace una línea de productos de alto rendimiento para la élite del deporte

La marca ha nacido para satisfacer las necesidades de atletas de alto rendimiento que necesitan productos reales para superarse a todos los niveles deportivos.

Llega la revolución en innovación y eficacia probada de suplementos para el sector de la nutrición deportiva profesional. GEN PROFESSIONAL ha nacido para satisfacer las necesidades de atletas de alto rendimiento que necesitan productos reales para mejorar, recuperar y para conseguir superarse a todos los niveles deportivos,

Son cientos los atletas de alto nivel que han podido comprobar sus resultados tras ponerse en manos de GEN PROFESSIONAL y testar productos hechos específicamente para ellos y sus disciplinas.

¿Pero de dónde nace esta nueva marca de suplementos?

GEN PROFESSIONAL, lleva algo más de tres años establecida encargándose única y exclusivamente de las necesidades óptimas de los profesionales del deporte, médicos, preparadores y deportistas de alto rendimiento. Tras su éxito contrastado y reiterado por todos los atletas que lo han probado, quiere abrir sus puertas y hacerse accesible a todos los deportistas del planeta.

GENPROFESSIONAL es el fruto de la experiencia y la eficacia y su procedencia viene directamente de su hermano mayor PERFECT NUTRITION, marca internacional que cuenta con más de 16 años en el mercado de la nutrición deportiva, con una amplia gama de referencias y cuyos productos entran en el Top10 en cuanto a calidad e innovación en el sector del fitness, endurance y culturismo.

PERFECT NUTRITION, la empresa creadora de esta nueva MARCA de suplementos para deportistas de élite, siempre ha trabajado en productos de necesidad, calidad y bajo rigurosos procesos de elaboración para todos sus públicos.

Siempre han contado con fórmulas propias, algunas magistrales, y sobretodo escuchando y resolviendo las necesidades de los deportistas sin dejarse llevar por las novedades o modas de otras marcas. Siempre con un claro propósito de mejora y ética y con una filosofía basada en la excelencia y el equilibrio. Su objetivo siempre ha sido el de crear buenos productos que sean lo más responsables con su entorno y la de investigar para desarrollar nuevas combinaciones y mejores fórmulas.

Una línea única de productos para profesionales ahora al alcance de todos los deportistas

El creador, Felix Izquierdo gerente y propietario de Perfect Nutrition, después de más de 25 años, al lado de preparadores, médicos deportivos y escuchando las necesidades de atletas profesionales converge en que todos los deportes tratados desde un ámbito totalmente profesional no son tan diferentes y que la base del deportista que quiere llegar a lo mas alto en su deporte debe entrenar en el siguiente orden, ya que si se descuida cualquiera de estos 3 aspectos, nunca llegará a desarrollar todo su potencial.

FÍSICO, TÉCNICO Y PSICOLÓGICO

1. El aspecto físico en todos los deportes está entre: Fuerza - potencia y capacidad -resistencia, la base para un desarrollo total en éste aspecto está en el máximo rendimiento y la recuperación, si no nos recuperamos no podemos rendir al 100% en el siguiente entrenamiento/competición, con lo que no obtenemos una mejora continua que nos llevaría a la maestría, además de correr el riesgo de sobre entrenarnos o de lesionarnos y tener que parar en nuestra evolución obligatoriamente.

2. El aspecto técnico se mejora en base al entrenamiento y la repetición, cuantas más horas entrenamos la técnica, mejor técnica tendremos, con lo que el aspecto físico tiene una gran relevancia.

3. El aspecto psicológico también se basa en el físico ya que se divide en 4 aspectos, la autoconfianza, la capacidad y regulación emocional, la concentración y la motivación. Si físicamente no estamos bien preparados es muy probable que fallemos en este aspecto, es muy complicado entrenar estos 4 aspectos psicológicos si físicamente no estamos al 100%..

Es en base a estas premisas que Félix Izquierdo, junto con el resto de equipo de I+D de GEN PROFESSIONAL, desarrollaron la Marca y sus productos, pensados en aumentar el rendimiento, mejorar la recuperación, facilitar un entreno más exhaustivo y controlar la capacidad mental del deportista.

¿Qué hace a GEN PROFESSIONAL diferente de otras marcas de suplementos?

GEN Professional ha sido desarrollada bajo las máximas exigencias de médicos y nutricionistas deportivos, y probada con atletas de alto rendimiento, bajo nuestra supervisión, y experiencia con mas de 16 años creando fórmulas y productos innovadores.

GEN Professional será la primera marca enfocada exclusivamente para el atleta profesional, dejando de lado todos los aspectos comerciales dando prioridad absoluta a los resultados y la eficacia en el atleta.

Utilizamos primeras marcas mundiales en materias primas, y sobre todo y lo más importante la innovación, año tras año la ciencia en la suplementación avanza a un ritmo vertiginoso, nosotros nos comprometemos a estar siempre por delante del resto. Podemos nombrarte muchas diferencias específicas en la elaboración de los productos por ejemplo: ¿Cónoces la ciclodextrina, o la isomaltulosa, o la amilopectina?, son hidratos de carbono que han demostrado ser mucho más eficientes que los convencionales, sobre todo en deportes de resistencia, donde la recarga de glucógeno y el vaciado gástrico es definitivo (AQUAGEN, AMINOGEN, GLUCOGEN).

Crominex formado de varias patentes, un regulador del azúcar que aun es un desconocido en Europa, mucho mas avanzado que el picolinato de cromo.

DNF10 una innovación que controla el consumo de calorías vacías de Fitexia, (SLIMGEN). Acido tioctico un principio activo que en unos años desbancara a la Betalanina, por efectividad y sobre todo por ser mas seguro en evitar lesiones musculares innecesarias (LACTICGEN).

Hay muchísimas razones de peso que marcan la diferencia, pero es mejor que lo descubras tu mismo en nuestra amplia línea de productos para la competición. Descubrellos!!!!

¿Qué gama conforma la línea de productos de GEN PROFESSIONAL?



Escanéame

GEN PROFESSIONAL en el mundo

La marca tiene una proyección de expansión internacional para los próximos tres años, queriendo establecerse primero en España y, estando ya gestionando la suplementación de grandes deportistas reconocidos nacionalmente, tiene lazos con diferentes mercados

extranjeros que se han interesado en la línea que ofrece la marca y en el concepto de la misma.

Tanto para el atleta como para el profesional del deporte GEN PROFESSIONAL abre sus puertas y se pone a disposición del mundo del deporte sin reservas.

¿Quieres unirte al nuevo concepto de suplementación para el deporte?

GEN PROFESSIONAL
www.genprofessional.net
T. +34 608 96 83 09
@: info@perfectnutrition.es
Instagram: genprofessional
Facebook: GENsupplements



ALIONA
BOLSOVA



JOAN
CAPDEVILA

El equipo UCI CX Nesta Skoda-Alecar estará co-patrocinado por Bryton

Bryton España cerró a principio de temporada el co-patrocinio del equipo UCI de Ciclocross NESTA-SKODA Alecar, que no ha dejado de dar alegrías fin de semana tras fin de semana con triunfos y buenos resultados tanto a nivel nacional como internacional, culminado con los grandes resultados en los Campeonatos de España del pasado fin de semana.

Iván Feijoo revalidó su título de Campeón de España sub-23, Lucía González se proclamó Campeona de España en féminas, extendiendo el dominio que ha tenido a nivel nacional durante toda la temporada. Además, Kevin Suárez lograba un sub-Campeonato de España élite, Alain Suárez se llevaba el Bronce en categoría Juvenil y Daniel Ania un 10º lugar en élite.

El equipo NESTA-SKODA Alecar utiliza el dispositivo Bryton Rider 420, tanto para sus entrenos como en competición. El Rider 420 es el último dispositivo GPS lanzado por la marca hasta la fecha, y que cuenta con una pantalla LCD de 2.3"



de alta calidad que permite la visualización de datos desde cualquier ángulo, además de compatibilidad con los sensores ANT+ y Bluetooth y una autonomía de batería de hasta 35h. Si quie-

res conocer más a fondo las características del nuevo Rider 420, visita la web de Bryton España: www.bryton.es. Bryton es una marca distribuida en España por CycleOn.

Polar Vantage Series ya incorpora las nuevas funciones Strava Live Segments, Fitspark y Race Pace

Polar ha lanzado la actualización de software 5.0 que incorpora a sus modelos Vantage M y Vantage V las funciones Fitspark™, Race Pace y Strava Live Segments®, esta última solo disponible en Vantage V. Para empezar a disfrutar de ellas y sacarle todavía más partido a los relojes GPS Multisport Watches de Polar, basta con enlazar el dispositivo con la App, o el servicio web Polar Flow.

La función Strava Live Segments® permite seguir el rendimiento en tiempo real en running y ciclismo. El usuario define los segmentos de Strava previamente y se reta a sí mismo para mejorar sus tiempos anteriores o para superar a sus compañeros. Sus logros se mostrarán en la pantalla del Polar Vantage V y al descargar la actividad con Polar Flow, también se sincronizarán automáticamente con Strava.

Por otro lado, la función Fitspark™, disponible en Vantage M y V, ofrece una guía diaria de entrenamiento adaptada al estado de forma del usuario, su recuperación y su historial de entrenamiento. Además, se encarga de planificar el entrenamiento más adecuado de forma personalizada y adaptativa.

Finalmente, la función Race Pace permite mantener un ritmo constante y lograr el objetivo marcado para una distancia concreta, un sueño para cualquier deportista orientado a batir marcas. Ahora ya es posible definir un objetivo de tiempo

para recorrer una distancia y observar el ritmo que se lleva en todo momento. Esto le permitirá ver si está por encima o por debajo del ritmo óptimo y ajustar la velocidad para lograr el objetivo marcado.



 bryton



Rider 860

Sigue tu instinto

¡Sigue tu instinto con el GPS Rider 860!
Construido con una pantalla táctil a color de 2,8”
el GPS Rider 860 proporciona la mejor experiencia
de visualización y funcionamiento intuitivo.

Las grandes marchas cicloturistas que os recomendamos para 2020

¿Te has propuesto correr una Granfondo este año? Aquí puedes escoger cuál será tu próximo desafío... o desafíos.



LA CICLOBRAVA SEA OTTER EUROPE

KM: 140 km
Desnivel: 1.750 metros
Etapas: 1
Fecha: 31 de mayo
Lugar: Girona



Coincidiendo con la feria Sea Otter Europe, que se celebra en Girona, la Ciclo Brava permite recorrer las poco confluídas carreteras de la zona, con un atractivo perfil sube y baja en el que entrenan muchos ciclistas profesionales. Además de la versión larga, también dispone de un recorrido corto, de 95 km y 1.000 metros de desnivel.

LA MARXA 3 NACIONS BY AQUADRINK

KM: 140 km
Desnivel: 2.400 metros
Etapas: 1
Fecha: 13 de junio
Lugar: Puigcerdà



La 3 Nacions llega a su 41ª edición y lo hace con su tradicional propuesta de recorrer los Pirineos a través de tres países: España, Francia y Andorra, con la subida al Port d'Envalira. El año pasado José Antonio Hermida tomó el mando de la organización de la carrera, y el resultado fue tan satisfactorio que este año volverá a estar al frente de la prueba.

TERRA DE REMENCES

KM: 175 km
Desnivel: 2.600 metros
Etapas: 1
Fecha: 10 de mayo
Lugar: Sant Esteve d'en Bas



La Terra de Remences ofrece la posibilidad de recorrer los paisajes de la Garrotxa, Ripollès y Osona, atravesando puertos como el de Capsacosta, Canes, Bracons o Cantonigrós en su versión larga, o solo los dos primeros en su versión acortada de 100 km y 1.200 metros de desnivel.

LA PURITO ANDORRA

KM: 120 km
Desnivel: 4.800 metros
Etapas: 1
Fecha: 2 de agosto
Lugar: Sant Julià de Loria



Después de 5 exitosas ediciones, La Purito volverá a reunir a los aficionados al cicloturismo más exigentes que desafían algunos de los puertos más duros de Andorra, como la Rabassa, la Gallina, o els Cortals d'Encamp. Además, tendrá una versión intermedia de 80 km, y otra corta de 28 km.

QUEBRANTAHUESOS

KM: 200 km
Desnivel: 3.500 metros
Etapas: 1
Fecha: 20 de junio
Lugar: Sabiñánigo



Una de las marchas más populares en territorio español. La Quebrantahuesos recorre cuatro puertos de montaña del Pirineo de Aragón y Francia. El Somport, el Marie Blanche, el Portalet y Hoz de Jaca están incluidos en el recorrido largo, mientras que la Treparriscos, la versión de medio fondo, cuenta con el Cotefalbo y Petralba.

LA INDURAIN

KM: 180 km
Desnivel: 2.900 metros
Etapas: 1
Fecha: 18 de julio
Lugar: Villava



Pedalear junto con un cinco veces ganador del Tour de Francia no es algo que se pueda hacer cada día. Además de poder compartir carretera con 'Miguelón', La Indurain ofrece un recorrido con tres puertos de 1ª categoría, incluyendo una crono en el último de ellos. También dispone de una versión reducida de 100 km.

100% TONDO

KM: 126 km
Desnivel: 2.200 metros
Etapas: 1
Fecha: 20 de septiembre
Lugar: Sant Joan les Fonts



La 100% Tondo volverá a las carreteras de la Alta Garrotxa en su versión larga para subir el Volcán de Santa Margarita, la Vall del Bac i el Coll de Santigosa, además de su paso por Banyoles y Olot. Cuenta con una versión corta de 68km y 900 metros de desnivel.

GRANFONDO STELVIO SANTINI

KM: 151.3 km
Desnivel: 4.058 metros
Etapas: 1
Fecha: 7 de junio
Lugar: Bormio



Una de las Granfondo más duras del calendario, con el Mortirolo y la subida final al Stelvio en su versión larga. Todo un reto para los enamorados del ciclismo, que podrán elegir un recorrido de menor dificultad, de 137.9 km, y otra mucho más corta, de 60 km.

LA Cerdanya Cycle Tour

KM: 182 km
Desnivel: 3.510 metros
Etapas: 1
Fecha: 19 de julio
Lugar: Alp



Con tres modalidades, la más larga de ellas 182 km y la más corta 86 km, además de una intermedia de 141 km, La Cerdanya Cycle Tour ofrece un recorrido a través de los puertos más conocidos de la comarca, como el Col d'Egat, el Coll de la Llosa o Masella.

LA FAUSTO COPPI - OFFICINE MATTIO

KM: 177 km
Desnivel: 4.125 metros
Etapas: 1
Fecha: 28 de junio
Lugar: Cuneo



La Granfondo Fausto Coppi - Officine Mattio es una de las cinco marchas con más historia del panorama ciclista internacional. Su recorrido te lleva a descubrir el lado noroeste de los Alpes italianos y en su perfil destaca el duro Colle Fauniera. Además, también dispone de una versión corta de 111 km y 2.510 metros de desnivel.

TRANSPYR BACKROADS

KM: 1.055 km
Desnivel: 19.500 metros
Etapas: 7
Fecha: 14 al 20 de junio
Lugar: Roses a Saint Jean de Luz



La Transpyr Backroads brinda a los cicloturistas la oportunidad de cruzar los Pirineos de oeste a este, desde la Costa Brava hasta el País Vasco francés. Además, este año la organización ha incluido en el recorrido algunos puertos míticos del Tour de Francia, como el Tourmalet, el Aubisque, o el Peyresourde.

MUSSARA REUS

KM: 188 km
Desnivel: 3.400 metros
Etapas: 1
Fecha: 24 de mayo
Lugar: Reus

MUSSARA REUS

Séptima edición de Mussara Reus, que llega con nueva imagen y refuerza sus servicios. Marcha cicloturista que transita las carreteras del Baix Camp i del Priorat, ofreciendo una perspectiva única del paisaje de estas comarcas de Tarragona. Además del recorrido largo, dispone de dos distancias más: 135 km y 95 km.

ALÉ LA MERCKX GRANFONDO VERONA

KM: 129 km Desnivel: 2.600 metros Etapas: 1 Fecha: 7 de junio Lugar: Verona

La Alé La Merckx Granfondo Verona, dedicada a Eddy Merckx, conocido como "El caníbal", y a la famosa marca de ropa para ciclismo Alé, es la única marcha en la que se otorgan los títulos de Campeón Europeo de Granfondo que adjudica la UEC (Union Européenne de Cyclisme). Para la edición 2020, se han confirmado la ruta larga de 129 km con un desnivel de 2.600 metros y la medio de 82 km con un desnivel de 1.450 m.



Granfondo Stelvio Santini 2020: el maillot oficial más sostenible

Cinco botellas de plástico recicladas será el material utilizado para fabricar cada uno de los maillots que vestirán los participantes de la mítica marcha italiana.

En una disciplina como el ciclismo, los materiales cada vez cobran más importancia, y los participantes de la Granfondo Stelvio Santini 2020 podrán comprobar en primera persona la eficacia de una prenda de características técnicas únicas.

El maillot oficial del evento, realizado por Santini Cycling Wear, socio de la Granfondo Stelvio Santini del próximo 7 de junio, será perfecto para comprobar las tecnologías de la empresa estadounidense combinadas con los conocimientos de Santini en la elaboración de prendas técnicas para el ciclismo directamente sobre el sillín y en las curvas de la Alta Valtelina.

Economía circular en la bicicleta: un maillot com cinco botellas de plástico recicladas

Pedalear ya es de por sí un gesto ecológico, pero puede serlo aún más si se llevan prendas ecosostenibles. La característica principal del maillot oficial de la Granfondo Stelvio Santini 2020 es su huella respetuosa con el medioambiente. Los tejidos Power Dry y Delta utilizados en la prenda son elaborados por Polartec en un proceso de recuperación de las botellas de un solo uso de polietilentereftalato, más conocidas por la sigla PET.

Para ser exactos, el 7 de junio de 2020, todos los participantes vestirán literalmente cinco botellas de plástico, lo que supone aproximadamente un total de 18 000 botellas transformadas en tejido: no solo se trata de un gesto simbólico, sino que

es una acción concreta para luchar contra la dispersión de los residuos en el medioambiente y fomentar su recuperación y reciclaje.

Esta cuestión preocupa especialmente a los organizadores de la Granfondo Stelvio Santini, que han dispuesto zonas verdes a lo largo del recorrido de la carrera en las que los corredores podrán tirar sus residuos, como el papel de las barritas y del gel, de forma que ayuden a mantener limpio el maravilloso entorno del Parque del Stelvio. Estos residuos podrán guardarse, entre una zona verde y otra, en el bolsillo lateral adicional presente en el maillot oficial diseñado por Santini y Polartec.

Los tejidos Polartec

Los dos tejidos Polartec utilizados en la elaboración del maillot oficial de la Granfondo Stelvio Santini 2020 son:

Polartec Power Dry recycled, utilizado en el frontal del maillot y en los bolsillos posteriores; este tejido, que es ligero, muy transpirable, resistente a los olores y totalmente reciclado, es el más avanzado en la gestión de la humedad en contacto con la piel. La formación del punto del tejido se realiza con un proceso patentado que utiliza dos estructuras distintas para cada lado del tejido, lo que permite dos superficies diferenciadas: una optimizada para mantener el sudor lejos de la piel y otra para secar rápidamente.

Polartec Delta recycled, utilizado en la parte posterior del maillot, es un tejido excepcionalmente



transpirable, absorbente y fresco al tacto que supera las características convencionales de transpirabilidad y dispersión de la humedad y les suma el enfriamiento corporal: su composición innovadora regula los tiempos de secado y garantiza una mejor transpirabilidad cuando está mojado, lo que proporciona un efecto refrescante sin igual.

Delta está formada por estructuras radiantes especiales tejidas de punto que se mantienen más frescas a temperaturas elevadas aumentando el flujo de aire para la dispersión del calor.

Cetelem volverá a patrocinar la Sea Otter Europe en 2020

Cetelem apuesta, una vez más, por Sea Otter Europe para seguir apoyando al sector de la bicicleta y a su cada vez más creciente número de aficionados. Cetelem, marca comercial de BNP Paribas Personal Finance, especialista en crédito al consumo, ha renovado su acuerdo de patrocinio con Sea Otter Europe para la cuarta edición. BNP Paribas Personal Finance, está presente en 33 países de todo el mundo y cuenta con más de 27 millones de clientes, lo que le posiciona como líder en Europa del sector.

Según el último informe del Observatorio Cetelem Consumo España, el sector de la bici está en auge. Los consumidores españoles encuestados han gastado de media 306€ en este sector, 17% más que en el 2018. La apuesta de Cetelem para

el sector Bike es constante y en aumento. Los servicios de Cetelem son uno de los motores de desarrollo del sector del ciclismo, puesto que facilitan el acceso a la financiación de los usuarios de bicicletas, con una operativa 100% digital, ágil y sencilla; e informan al cliente y a la tienda de forma clara y transparente, en el proceso de compra de crédito.

Por este motivo, Cetelem ha elegido nuevamente el festival Sea Otter Europe, un festival hecho para el amante el ciclismo y para todas las marcas del sector. Un evento que potencia valores sociales, sostenibles, comprometidos y en donde se dan cita no sólo con las marcas, tiendas, distribuidores, sino también el consumidor final.

De la pasada edición de Sea Otter Europe 2019, Cetelem destacó el gran número de eventos, con un alto grado de participación en las pruebas deportivas y en las actividades, con una excelente organización previa y durante el evento.



La Volta hace oficial los 6 equipos invitados para la edición 2020

Los conjuntos españoles Caja Rural-Seguros RGA, Burgos BH y Fundación Euskadi formarán parte de la prueba World Tour, que comenzará el 23 de marzo en Calella

La Volta Ciclista a Catalunya hizo oficial los 6 equipos invitados que, además de los 19 World Tour, formarán parte de la carrera.

En el listado figuran 3 equipos españoles. El Caja Rural - Seguros RGA y el Burgos BH, que repiten participación respecto a la edición pasada, y Fundación Euskadi - Orbea, que logró ascender de categoría a UCI ProTeam recientemente, y debutará en la ronda catalana el próximo 23 de marzo en Calella.

En cuanto a equipos extranjeros, destacan las invitaciones del Arkéa-Samsic, que lideran el colombiano Nairo Quintana y el francés Warren Barguil, y del Alpecin - Fenix, comandado por el campeón mundial de ciclocrós Mathieu Van der Poel. Sin embargo, la participación del holandés en la Volta no está garantizada, ya que podría disputar las clásicas E3 y Gante-Wevelgem en las mismas fechas. Por último, el equipo belga Circus-Wanty Gobert repetirá participación en la carrera.

Estos 6 equipos invitados se unen a los 19 conjuntos World Tour que disputarán la que será la edición número 100 de la Volta a Catalunya, una cifra solo alcanzada por el Tour de Francia y el Giro de Italia, si se tienen en cuenta vueltas por etapas.

Para la edición centenaria, la Volta ha desvelado que recuperará la contrarreloj individual, un formato que había estado ausente en el recorrido de la prueba desde 2007. La contrarreloj se disputará en el Pla de l'Estany, con inicio y final en la localidad de Banyoles, cubriendo una

distancia de 211 kilómetros en un terreno mayoritariamente llano, apto para especialistas. El resto de salidas y finales de etapa también han sido definidos.

La contrarreloj del Pla de l'Estany se suma a las etapas de Calella-Calella, Canal Olímpic-Vallter 2000, Ripoll-Port Ainé, La Pobla de Sgrur-Manresa, Tarragona-Mataró, y Barcelona-Barcelona. Además, como curiosidad, también se ha anunciado que durante la 6a etapa, con final en Mataró, el pelotón recorrerá parte del Circuit de Barcelona-Catalunya, e incluso se disputará un sprint intermedio en la recta del trazado.

Por la variedad y la dureza del recorrido, la Volta siempre atrae a grandes corredores que preparan su participación en grandes vueltas. Sin ir más lejos, el ganador de la pasada edición, el colombiano Miguel Ángel López, ya ha confirmado que estará presente en la salida de Calella para defender su título, y en las próximas semanas se espera que más ciclistas punteros anuncien su participación.

Por último, la Volta ha presentado un rediseñado logotipo para celebrar la edición centenaria, y también ha desvelado que la canción "Eclipsi", del grupo Blaudunat, será la canción oficial de la carrera.



Festibike será la sede del Circuito Scott 7 estrellas MTB 2020

Festibike albergará la sexta prueba puntuable de este prestigioso Circuito federado de MTB en su modalidad de Maratón.

Las Rozas y sus alrededores serán escenario de un espectacular recorrido que espera reunir a un gran número de bikers dispuestos a disfrutar del mejor MTB.

El "Scott 7 Estrellas" es el circuito referente de la zona centro en lo que se refiere a pruebas de MTB en su modalidad de maratón. Un circuito que consta de siete pruebas competitivas y puntuables con un formato federado dirigido tanto a ciclistas

populares como a bikers más especializados y profesionales. Pruebas que constan de dos rutas de 35 y 55 kilómetros aproximadamente que se desarrollan en un inmejorable ambiente.

Recorridos exigentes y divertidos en un entorno de naturaleza y gran belleza donde disfrutar del mejor mountain bike.



Anunciado el calendario oficial 2020 de las World eBike Series

WES Management y la Unión Ciclista Internacional, anunciaron el Calendario 2020 de la WES World e-Bike Series. La próxima temporada verá el desarrollo de la Serie con la introducción de formatos nuevos y revisados que traerán carreras más espectaculares.

Las nuevas características de WES tienen como objetivo aprovechar al máximo las bicicletas eléctricas y desarrollar las disciplinas electrónicas a la vez. En los próximos días se difundirá más información sobre las Series y más detalles sobre el calendario de ronda única.

De momento, Monaco, Ascona - Locarno (Suiza), Bolonia (Italia) y Barcelona (España) son las rondas confirmadas para esta temporada.

En cuanto a los equipos, han confirmado su participación 19 equipos, entre los cuales destacan el Cube Actionteam, el Team Peugeot, el BH e-Racing, el Team Lapierre, el Team Merida o el Scott-MR Wolff-Ebike Store Racing Team.



2020 CALENDAR PROVISIONAL

WES
UCI INTERNATIONAL CALENDAR EVENT

 #1 WES MONACO ROUND
Monaco 06-08 March
 #2 WES SWISS ROUND
Ascona-Locarno 17-19 April
 #3 WES ITALIAN ROUND
Bologna 05-07 June
#4 TBA
TBA 11-13 September
 #5 WES CATALUNYA ROUND
Barcelona 02-04 October

VolCAT, más que una carrera, unos días de verdadera convivencia biker

Semana Santa, vacaciones, convivencia, una pasión en común, recorridos espectaculares, tardes entre amigos... la VolCAT ha configurado un formato en el que se logra que la convivencia sea parte de la experiencia de su carrera. Situada en una época habitual de vacaciones para la mayoría, en plena Semana Santa, es una excusa perfecta para realizar una escapada de varios días que combina actividad deportiva con otras opciones de entretenimiento en un ambiente único.

Gracias a su sede fija para todas las etapas en Igualada la VolCAT es una prueba muy simple a nivel logístico, lo que permite a sus participantes centrarse al máximo en la prueba o exprimir el tiempo libre de la mejor forma posible. Su cercanía con lugares turísticos emblemáticos, como Montserrat o la propia comarca de la Anoia con capital en Igualada, permiten crear unas vacaciones con tiempo para todo. Deporte por la mañana y turismo por la tarde.

Aunque sin duda, la opción que genera la mayor convivencia es formar parte de la comunidad de bikers que deciden emplear la amplia zona de camping para autocaravanas y tiendas habilitada al lado de la misma línea de salida y meta de las etapas. Un entorno perfectamente acondicionado para alojarse durante los días de la prueba en el

que se potencia especialmente la convivencia con otros participantes de todo el mundo y donde, año tras año, se forjan nuevas amistades. Las tardes en la zona de camping tras las etapas son únicas, el lugar perfecto en el que conocer a otros y otras apasionados/as con el MTB como hilo conductor.

Más de 1000 ciclistas llegados de más de 25 países descubrirán los mejores recorridos para practicar la BTT del 9 al 12 de abril.

Presentado el maillot oficial

La VolCAT 2020 se va acercando y las sorpresas y novedades de la clásica del Mountain Bike, van saliendo a la luz. Pocos días después de presentar la tercera etapa, la VolCAT presenta los maillots Inverse que recibirán todos aquellos corredores y corredoras que se inscriban en la presente edición de la prueba por etapas. El

mayor obsequio que puede recibir un corredor por la participación en una carrera UCI.

Después de una multitudinaria votación en las redes sociales de la carrera, los usuarios y futuros participantes de la VolCAT escogieron por un ajustado 52% el maillot de la edición 2020. Ahora sólo queda que los ciclistas se lo enfunden para disfrutar y sentir el verdadero Mountain Bike en las cuatro etapas que harán recorrer más de 200Km y alrededor de 5000 metros de desnivel positivo.



Inscripciones abiertas para la 3ª edición de MMR Asturias Bike Race

Tras dos primeras ediciones de mucho trabajo y que sirvieron como buena toma de contacto, la tercera edición de MMR Asturias Bike Race vuelve con novedades en las fechas, así como en la localización de la prueba.

El primer cambio significativo es el cambio de emplazamiento. La próxima edición arrancará desde Oviedo y se mantendrá durante las tres primeras etapas en la capital del Principado. La última etapa, al igual que pasó en la anterior edición, arrancará y finalizará en Lugones (Siero) como colofón final.

El otro cambio significativo tiene que ver con las fechas. Tal y como sucedió en la primera edición, esta MMR Asturias Bike Race se disputará en el mes de julio. Concretamente del 2 al 5 de julio de 2020, una fecha mucho más atractiva al coincidir con muchas de las vacaciones de los participantes. Desde la organización siempre se ha creído en los planes familiares, más allá de la estricta competición y Asturias es un paraíso natural para ello.

Por lo que respecta a los plazos de inscripción, los cuales se abren hoy, finalizarán el próximo 28 de junio o al llegar a las 1.000 plazas disponibles.

En cuanto a los precios de inscripción, para los primeros 300 dorsales será de 149 euros. Del 201 al 500 o hasta el 31 de mayo subirá a 189 euros. Del 501 hasta el 1.000 o 28 de junio cambiará a 219.



En esta nueva edición, los participantes se encontrarán con un recorrido completamente renovado con 200 kilómetros y cerca de 7.000 metros de desnivel positivo con muchos tramos de sendero, varias zonas con bosque frondoso o el Monte Naranco en la última etapa. Estos serán los ingredientes indispensables en el recorrido de esta tercera edición de la carrera por etapas MMR Asturias Bike Race.

Como en el resto de Bike Race organizadas por Octagon Esedos, el formato será similar a La Rioja Bike Race presented by Pirelli o a la Catalunya Bike Race, donde se iniciará con una FLASH STAGE el jueves por la tarde, es decir, una etapa rápida y corta, y seguirá con tres etapas maratón (XCM) el viernes, sábado y domingo. Un recorrido de puro Mountain Bike en Asturias, Paraíso Natural.

Northwave repite como patrocinador de la Scott Marathon Cup BTT 2020

La marca de zapatillas de ciclismo Northwave repite como patrocinadora del campeonato de marathon bike de más prestigio del país. Este año la Scott Marathon Cup BTT repite los 5 escenarios de la pasada edición, con dos pruebas puntuables para las UCI Marathon Series y una de ellas dentro del Open de España, el calendario es el siguiente:

9/2/20: Sant Joan de Mediona

26/4/20: Cambrils, UCI Marathon Series y Open de España

30/5/20: Girona, Sea Otter Europe, UCI Marathon Series

12/7/20: Vall de Boí, BUFF® Mountain Festival

6/9/20: Fonollosa

Para este tiempo y pruebas de invierno, Northwave protege tus pies del frío, de la lluvia y cualquier inclemencia meteo, puedes elegir entre su completa gama de zapatillas de MTB y membranas Gore-Tex o Thinsulate en función de la climatología de tu zona.



Continental vuelve como Title Partner a Sea Otter Europe 2020

La marca de neumáticos Continental vuelve a Sea Otter Europe como Title partner oficial del festival. Además, toma la decisión estratégica de convertirse en Patrocinador Oficial de todas las ediciones de Sea Otter que se celebran en todo el mundo: Sea Otter Classic en USA, Sea Otter Europe en Girona-Costa Brava, Sea Otter Canada y Sea Otter Australia.

Continental toma esta importante decisión estratégica por varias razones

La gran cantidad de visitantes aficionados al ciclismo que visitan el festival lo hace un espacio ideal para promover y dar a conocer sus productos.

Sea Otter Europe ha crecido de forma muy importante en sus pocas ediciones de existencia, convirtiéndose en uno de los festivales de ciclismo más importantes de Europa. Continental destaca la gran cantidad de marcas internacionales que están presentes en el evento de forma que pueden buscar todo tipo de colaboraciones y sinergias.

Otro factor relevante es la combinación de presencia de marcas en la zona Expo, el amplio programa de eventos de todo tipo de ciclismo que se ofrece y el test demobike, que es muy amplio y completo.

Gama Continental 2020

Continental aprovechará su presencia en Sea Otter Europe para presentar su amplia gama de productos a través de disciplinas de carretera y todoterreno y ofrecer la oportunidad a los visitantes de conocer las características y ventajas que ofrecen para todo tipo de bicicletas.

Girona una ciudad ideal para Sea Otter Europe

Por último, Continental destaca el valor que aporta Girona y su territorio para ser sede de un festival de estas características, sus carreteras, paisajes, clima, gastronomía, cultura... ofrecen un espacio

muy especial para un evento ciclista como Sea Otter Europe.

Continental, también repetirá como title partner de La Ciclobrava de Sea Otter Europe

Por otro lado, Continental repetirá como title partner de la cicloturista de Sea Otter Europe: La Ciclobrava, un evento no competitivo para aficionados ciclistas a la carretera, con dos opciones de recorrido, el corto de 95 km y 1000 metros de desnivel y el largo de 140 km y 1700 metros de desnivel. Una cicloturista preciosa que pasa por algunas de las carreteras más bonitas y espectaculares de Girona.



Recorridos confirmados para la Mediterranean Epic 2020

La tercera edición de la Mediterranean Epic ya está en pleno proceso de preparación. Uno de los puntos clave que han situado a la prueba en primera línea de las citas por etapas a nivel mundial es su recorrido. Un terreno repleto de senderos, ascensiones cargadas de desnivel y bajadas para todos los gustos. Desde 2018 el trazado de las etapas se ha ido puliendo y mejorando año tras año y, en 2020, seguirá partiendo de la misma base para incorporar mejoras y novedades que sigan dando vida a una carrera divertida para todo tipo de bikers, desde aficionados a profesionales, pero, sobre todo, fiel reflejo de todo lo que la región de Castellón puede ofrecer al MTB.

La Mediterranean Epic arrancará el 13 de febrero con una etapa que servirá para entrar de lleno en su terreno desde el primer día. 66 km y 1.400 metros de desnivel positivo. Contará con un 1er descenso muy largo y totalmente novedoso que sorprenderá a todos los participantes. Un trazado con salida y llegada en Oropesa del Mar en el que los bikers se encontrarán con un terreno de constantes subidas y bajadas y un descenso final que recordarán.

El segundo día, con salida y llegada en Castellón de la Plana, será el que cuente con más desnivel



positivo. 1.600 metros de ascensión en 55 kilómetros que hablan por sí solos de la exigencia de esta jornada. En ella sí habrá novedades relevantes. La primera subida aumentará en distancia para llegar a un punto donde partirá una descenso más largo y fluido. Luego, senderos divertidos combinados con tramos de pista y rodar en una proporción ideal de esfuerzo y diversión.

La tercera jornada tiene 85 kilómetros, la más larga de todas, y 1.300 metros de desnivel. Un día en que la carrera volverá a salir y llegar desde Oropesa del Mar, pensado para decidir la carrera entre los que

estén disputando la general. La subida inicial será más larga y a la vez más sostenida en cuanto a pendiente. Con ello habrá cerca de 10 kilómetros en ascensión, ideales para estirar la prueba desde el inicio.

El último día los bikers tendrán la jornada más corta. Que no significa que sea un paseo. En los 50 km de recorrido, con 1.500 metros de desnivel, tendrán que superar al gran coloso de la carrera. La subida al "Bartolo", el punto más alto de la Mediterranean Epic y desde el cual todo será favorable hasta meta.

TRANSPYR Backroads revoluciona su recorrido: llegan puertos míticos del Tour

TRANSPYR Backroads ha revolucionado su formato habitual y en 2020 viajará de oeste a este, empezando en la costa vasca francesa y terminando en la Costa Brava después de siete apasionantes etapas.

Uno de los grandes alicientes que se plantean a los participantes de Transpyr Backroads es, además de una propuesta completamente nueva, el paso por algunos de los puertos más míticos del ciclismo mundial, en los que cada año se escriben auténticas hazañas deportivas con el paso del Tour de Francia. Peyresourde, el inédito Hourcère, Aubisque o el coloso Tourmalet formarán parte del programa, en una hazaña que seguirá combinando su esencia de pequeñas carreteras de montaña, tranquilas y desconocidas, con la ascensión a puertos de montaña legendarios.

La edición 2020 de TRANSPYR Backroads se celebrará del 14 al 20 de junio con las siguientes localidades de puntos de etapa: Saint-Jean-de-Luz, Saint-Jean- Pied-de-Port, Oloron-Sainte-Marie,

Bagnères-de-Bigorre, Vielha, La Seu d'Urgell, Camprodon y Roses. Además de los puertos míticos, ya en la primera etapa los ciclistas afrontarán el paso por Espelette, tramo que formó parte de la contrarreloj individual del Tour de Francia 2018. Y en la tercera etapa, la llegada a Bagnères-de-Bigorre emulará el recorrido de los profesionales del Tour del año pasado, después de afrontar algunos de los puertos más exigentes del ciclismo mundial como el Tourmalet. La entrada en territorio español llegará en la cuarta etapa a través de los míticos Peyresourde y Portillón, y en los días siguientes llegarán las ascensiones a Bonaigua, puerto del Cantó, Collada de Toses o el fronterizo paso de Ares, entre muchos otros retos.



Tras ser considerada una de las mejores aventuras del mundo en bicicleta, Transpyr Backroads amplía horizontes y sin abandonar su esencia coast to coast propone así un recorrido "de vuelta". Desde el mar Cantábrico al Mediterráneo, al revés de como se ha hecho hasta ahora, saliendo de Saint Jean de Luz para cruzar la cordillera de norte a sur, adentrándose en territorio español por la Val d'Aran y terminando en Roses, en el Mediterráneo.

Inscripciones de la 41ª Marxa 3 Naciones by AQUADRINK disponibles

Si queréis seguir formando parte del Mito de la Marxa 3 Naciones by AQUADRINK ya podéis inscribiros a la nueva edición, que se celebrará el 13 de junio de 2020 en Puigcerdà. Como en la pasada edición, la marcha cicloturista de los Pirineos saldrá desde el Polideportivo de Puigcerdà y recorrerá tres naciones: España, Andorra y Francia.

Se volverán a recorrer los 140 km que la han hecho mítica y de la que todos y cada uno de vosotros que habéis formado parte tenéis un buen recuerdo. Volveremos a subir hasta Andorra por la Seu d'Urgell, el Puerto de Envalira, Pas de la Casa y el Coll de Puymorens en territorio francés para bajar la Tour de Carol y volver al punto de inicio, en Puigcerdà.

La inscripción a la 41ª edición tiene un coste de 55 euros para todos los que se inscriban hasta el 25 de mayo de 2020, a partir de esta fecha y hasta el cierre de inscripciones previsto para el 8 de junio, tendrá un coste de 65 euros. Las inscripciones se han puesto en funcionamiento con una promoción exclusiva para los 100 primeros inscritos que incluye de regalo unos calcetines customizados 3 Naciones by AQUADRINK Gobik.

La inscripción incluirá, como en la pasada edición, increíbles servicios al participante con atención personalizada, placa numerada y dorsal, placa con nombre para las categorías Gold, o participantes

VIP, maillot Gobik 'premium' edición 3 Naciones by AQUADRINK con diseño propio para cada categoría, medalla Finisher con la posibilidad de gravar en ella el tiempo realizado una vez cruzada la línea de meta, seguimiento en directo y varios puntos de avituallamientos sólidos y líquidos

además de asistencia médica y mecánica a lo largo del recorrido, regalo Finisher y otros servicios gratuitos en el Paddock. Las inscripciones se tienen que realizar desde la página web oficial y podéis consultar el reglamento en el apartado 'Recorrido'.



El 8.149, número agraciado en el sorteo de la 30a Quebrantahuesos

El sorteo para adjudicar las plazas para participar en la Quebrantahuesos Gran Fondo 2020, celebrado a mediados de enero en LaLiga, Madrid, y emitido en directo a través de los canales de LaLigaSportsTV y la web y redes sociales de la prueba, ha dado como número de corte el 8.149 para la Quebrantahuesos Gran Fondo 2020. Para la Treparriscos Medio Fondo 2019 no ha sido necesario celebrar el sorteo, por lo que todos los inscritos a este recorrido tendrán plaza el 22 de junio.

El sorteo de este año ha recibido un total de 14.284 solicitudes para Quebrantahuesos y 2.458 solicitudes para Treparriscos de un total de 41 países diferentes. *"Es un honor poder presentar el sorteo en la sede de LaLiga e ir de la mano de LaLigaSports"* ha comentado Fernando Escartín, Presidente del Club Ciclista Edelweiss, quien ha aprovechado la ocasión para tener un recuerdo con una parte vital de la Quebrantahuesos, los voluntarios: *"Son una parte fundamental de lo que hacemos"*.

Roberto Bermúdez de Castro, director de Relaciones Institucionales de LaLiga, ha remarcado la asociación y los puentes tejidos al lado de la importante marcha cicloturista: *"Es bueno para ambas partes poder colaborar conjuntamente; se trata de una cita muy especial que nos refuerza a todos"*.

Asimismo, el Presidente de Octagon España, Xavier Bartrolí ha remarcado en declaraciones: *"La Quebrantahuesos crece año tras año y es*

un evento de una importancia muy grande. Estar junto a LaLigaSports hoy nos permite seguir impulsando con ilusión los esfuerzos que entre todos sumamos".

Teniendo en cuenta el número de corte, a la XXX edición de la Quebrantahuesos Gran Fondo pueden inscribirse aquellos que tengan los números comprendidos entre el 8.149 y el 14.284 y el 1 y el 1.864. Para la Treparriscos no ha sido necesaria la celebración del sorteo y todos los inscritos a Treparriscos tienen plaza. Durante los próximos días, los números agraciados recibirán un correo con las instrucciones para tramitar la inscripción final.

Como ya es habitual, la organización busca fórmulas para premiar a los participantes más fieles y a aquellos que no han tenido suerte en los sorteos, por lo que este año han obtenido plaza directa sin necesidad de sorteo los siguientes

grupos: aquellos que hayan finalizado quince o más ediciones de la Quebrantahuesos, aquellos que hayan participado sin fortuna en el sorteo en las tres últimas ediciones incluyendo la de este año, aquellos que no obtuvieron suerte el año pasado en la Quebrantahuesos y se inscribieron posteriormente a la Treparriscos en la primera reasignación, aquellos que sufrieron algún accidente en la pasada edición y constan en el parte médico como hospitalizados y finalmente aquellos que obtuvieron algún dorsal como premio de alguna promoción de los patrocinadores.

Para aquellos que no han sido agraciados, la organización pone a su disposición los Packs Premium y Training, que ofrecen una plaza segura en la prueba y un plan específico de entrenamiento. LaLigaSports pondrá sus plataformas al servicio de la Quebrantahuesos, marcha que por primera vez podrá seguirse en la plataforma de LaLigaSportsTV.



Canyon Pirinexus Challenge 2020, un reto a superar

El 30 de mayo se celebrará la Canyon Pirinexus Challenge, 'la gravel de Los Pirineos', dentro del festival internacional Sea Otter Europe Costa Brava - Girona. Un desafío de 340 Km y 3000 m+ en 18 horas, regresando a Girona antes de las doce de la noche. Tiene la particularidad de que permite descubrir los mejores rincones de la Costa Brava y el Pirineo de Girona, en un recorrido privilegiado que incluso hace una incursión en territorio francés.

Se trata de un recorrido espectacular y de gran belleza, con tramos muy rodantes con un total de 340 kilómetros que combinan pistas de tierra (55% del recorrido) con tramos asfaltados (45%) y algunos urbanos. La sexta edición de esta prueba vuelve a los orígenes y la ruta se recorrerá en sentido de las agujas del reloj: Primero se dirigirán hacia Los Pirineos y se volverá a Girona desde la Costa Brava.

Los participantes cuentan con tres puntos de paso. Para asegurar un buen ritmo en la prueba, los tres puntos tendrán un tiempo límite que se convertirán en objetivos a superar, para alcanzar el gran hito. Todos aquellos participantes que consigan completar el recorrido antes de las doce de la noche, se les obsequiará con el trofeo Finisher para recordar ese glorioso día. Además, los ciclistas que logren llegar antes de la puesta de sol (21:15) se les reconocerá con un obsequio especial.

El 30 de mayo se volverá a vivir un desafío ciclista, dentro de Sea Otter Europe Costa Brava - Girona.



Más de 2.000 ciclistas ya se han unido a la 7ª edición de Mussara Reus 2020

Desde su creación en 2014, más de 27.000 ciclistas han escrito la leyenda de Mussara Reus tiñendo de rosa las carreteras de la provincia de Tarragona. La marcha con más mujeres de toda Europa refuerza, año tras año, su apuesta por el cicloturismo.

El camino hacia Mussara Reus 2020 ya ha comenzado y lo ha hecho a lo grande. Más de 2.000 participantes ya han formalizado su inscripción para formar parte de esta marcha cicloturista en bicicleta de carretera que alcanza su séptima edición.

Prevista para el 24 de mayo, Mussara Reus mantiene su propuesta en tres distancias para dar oportunidad a ciclistas de los más diversos niveles. Así, cada participante puede elegir entre 95, 135 y 188 km.

Un año más, todos los participantes de Mussara Reus irán enfundados en el maillot oficial de la marcha. Una prenda que, desde 2014, es una sella de identidad que logra que todos los ciclistas sean, por un día, miembros de un mismo equipo.

Como en los últimos años, la marca italiana Santini es la encargada de fabricar el maillot. Una prenda de alta calidad que combina comodidad y rendimiento y que mantiene el color rosa como protagonista.

Mussara Reus reivindica en 2020 su apuesta por ser mucho más que una marcha cicloturista.

Mussara Reus es una experiencia que comienza en el mismo instante de la inscripción y que

cuenta con un amplísimo abanico de servicios antes, durante y después de la marcha.



Presentada la marcha cicloturista Vielha Cycling Tour

El pasado diciembre tuvo lugar la presentación de la marcha cicloturista "Vielha Cycling Tour" en la sede de Snowplay, empresa colaboradora del evento. Más de un centenar de asistentes completaron el aforo en el que el alcalde de Vielha e Mijaran, Juan Antonio Serrano y el Conseller de Turismo José Canut refrendaron la apuesta que hacen las instituciones públicas por este acontecimiento deportivo.

Samu Sánchez, medalla de Oro en las Olimpiadas de Pekín, presentó la marcha y desveló un secreto esperado por todos los participantes: el maillot oficial de la VCT de la marca MOBEL. Transmiso su confianza e ilusión por formar parte de la que se convertirá en la prueba cicloturista por excelencia del corazón de los Pirineos. Juanmi Riu realizó la descripción de los dos recorridos (155 y 90 km) que transitarán por la Val d'Aran, el departamento francés de Haute Garone y de Hautes Pyrenees.

Los participantes podrán experimentar en primera persona momentos históricos del ciclismo vividos en etapas de montaña del Tour y Vuelta. Se realizarán ascensiones a los puertos del Pòrtilhon y el Col de Balès, escenarios míticos del ciclismo, que serán los colosos de un recorrido extraordinario.

Destacamos la vocación solidaria del Club Ciclista Vielha que apoya la lucha contra el Lupus aportando un 1 euro por cada inscripción que se realice. El dinero recaudado irá destinado a la investigación de esta enfermedad mediante el proyecto "KMS por el Lupus".

Las inscripciones ya están abiertas y de momento es

un éxito rotundo. En menos de dos horas cuando se abrieron las inscripciones se completó el primer tramo de 100 inscritos y los corredores obtuvieron el dorsal con el precio más económico: 49 €.

El 25 de Julio de 2020 se celebrará la "Vielha Cycling Tour", una ocasión única para que los amantes del ciclismo den rienda suelta a su pasión en un entorno inigualable.



Adif y la Red de Ciudades por la Bicicleta se alían para impulsar la intermodalidad ferrocarril – bicicleta

Ambas partes se comprometieron a impulsar la creación de infraestructuras de aparcamiento seguro de bicicletas y servicios de préstamo en estaciones.

La presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera, y el presidente de la asociación Red de Ciudades por la Bicicleta, Antoni Poveda, suscribieron el pasado 22 de enero en FITUR un acuerdo de intenciones para impulsar políticas de fomento de la intermodalidad ferrocarril – bicicleta, con los objetivos de colaborar en la protección de la salud y de luchar contra la contaminación atmosférica en el ámbito de la movilidad urbana.

El acuerdo tiene como objetivos colaborar en la protección de la salud y luchar contra la contaminación atmosférica en el ámbito de la movilidad urbana. Ambas partes se comprometieron a crear un grupo de trabajo que proponga medidas para implantar infraestructuras de aparcamiento seguro de bicicletas y servicios de préstamo en estaciones, entre otras. El acuerdo, vigente durante cuatro años, prevé la creación de un grupo de trabajo para impulsar la intermodalidad ferrocarril – bicicleta, tanto para la movilidad cotidiana como para la movilidad de ocio y turismo, que propondrá medidas concretas dentro de los siguientes ejes:

-Implantar infraestructuras de aparcamiento seguro de bicicletas en las estaciones de ferrocarril.

-Implantar servicios de préstamo de bicicletas desde las estaciones de tren para realizar la última milla del desplazamiento.

-Facilitar el acceso de las bicicletas a las estaciones de ferrocarril.

-Fomentar el transporte de bicicletas en zonas y períodos donde se concentre la actividad cicloturista.

-Ante realidades como el dato de que más del 50% de la contaminación del aire proviene de la movilidad urbana, y la diversa problemática sobre el tráfico de las vías urbanas e interurbanas, ambas partes coinciden en la necesidad de desarrollar una acción conjunta y coordinada para impulsar el uso combinado del ferrocarril y la bicicleta en los ámbitos urbano e interurbano, con la firme determinación de mejorar la calidad del aire.

Estrategia de movilidad de Adif

Este acuerdo se encuadra en la estrategia de movilidad de Adif, cuyos objetivos actúan en los siguientes ámbitos:



-Garantizar una vida sana y promover el bienestar en todas las edades con la movilidad activa.

-Proporcionar al viajero un recorrido puerta a puerta fácil y ecológico, mediante un transporte energéticamente eficiente y de cero emisiones.

-Garantizar las opciones de movilidad más limpias, seguras y eficientes.

-Garantizar una comunicación interactiva entre los distintos modos de transporte para facilitar una movilidad bajo demanda.

-Sin barreras. Garantizar un acceso a la estación sin barreras físicas ni tecnológicas.

Esta estrategia de movilidad busca reordenar la jerarquía de los actores de la movilidad urbana, priorizando al peatón y situando después, por este orden, a bicicletas, patinetes y motocicletas, transporte colectivo masivo, taxis y VTC, y vehículos compartidos. En último lugar aparecería el coche privado.

El acuerdo permitirá impulsar y desarrollar el proyecto Ecomilla, iniciativa integrada en la estrategia de movilidad de Adif y dirigida a potenciar una movilidad sostenible entre los viajeros, que tiene como objetivo la creación de áreas de cero emisiones en torno a las estaciones de tren.

Además, el proyecto Ecomilla es una de las

medidas incluidas en la línea de actuación de descarbonización y energías renovables del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático que Adif y Adif Alta Velocidad han aprobado para el periodo 2018-2030. El objetivo último del Plan es aumentar la contribución del ferrocarril a combatir este importante reto ambiental con el desarrollo de acciones tanto en el ámbito de la mitigación (reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorando la eficiencia energética del sistema ferroviario), como en materia de adaptación (logrando unas infraestructuras más resilientes).

Red de Ciudades por la Bicicleta

La Red de Ciudades por la Bicicleta está compuesta actualmente por más de 120 ayuntamientos asociados y otras administraciones supramunicipales cuyo objetivo común es generar una dinámica entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación en bicicleta, especialmente en el medio urbano. Su actual Presidente es Antoni Poveda, del Área Metropolitana de Barcelona.

En el período 2020-2023, la Red de Ciudades por la Bicicleta apuesta, entre otros objetivos, por facilitar la intermodalidad entre bicicleta y transporte público, para que todos los modos de transporte público importantes de cada ciudad y región dispongan de un aparcamiento seguro para bicicletas y para plantear la posibilidad de disponer de flotas de bicicletas en las principales estaciones de destino.

Acuerdo de cooperación mutua entre la industria de la bicicleta europea y china

Reunión de alto nivel entre la Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta (CONEBI) y la Asociación China de Bicicletas (CBA). Los máximos representantes de ambas organizaciones, el presidente Erhard Büchel por parte del organismo europeo y el presidente chino Liu Suwen, además del director general de CONEBI Manuel Marsilio y altos funcionarios de la CBA, celebraron un encuentro en el que llegaron a un entendimiento para unir sinergias. El convenio alcanzado trata varios temas, como el respecto a la normativa legal, los sistemas de transporte inteligentes, la cadena de suministro responsable, la fabricación de un producto que cumpla con las regulaciones de la UE, la lucha contra la falsificación y la manipulación, así como el comercio electrónico.

Durante la reunión, celebrada en Beijing, Büchel y Marsilio se reunieron con representantes de las principales empresas de bicicletas como Phoenix, Xidesheng y Bafang. Discutieron sus respectivas actividades, desarrollos de la industria, así como también insistieron en que las dos organizaciones pueden mantener y fortalecer el intercambio de información.

Kits de manipulación de bicicletas eléctricas

"Específicamente, los temas de baterías inseguras y kits de manipulación para bicicletas eléctricas que se venden en el mercado europeo estarán en el centro de un diálogo constante entre la UE y China. La digitalización de la movilidad y el papel de las

bicicletas y eBikes en el futuro transporte urbano multimodal también representará una de las áreas más urgentes para el intercambio de ideas y buenas prácticas", dijo Büchel después de la reunión. Las dos asociaciones también acordaron organizar conjuntamente un Foro Chino-europeo de la Industria de la Bicicleta en 2020.

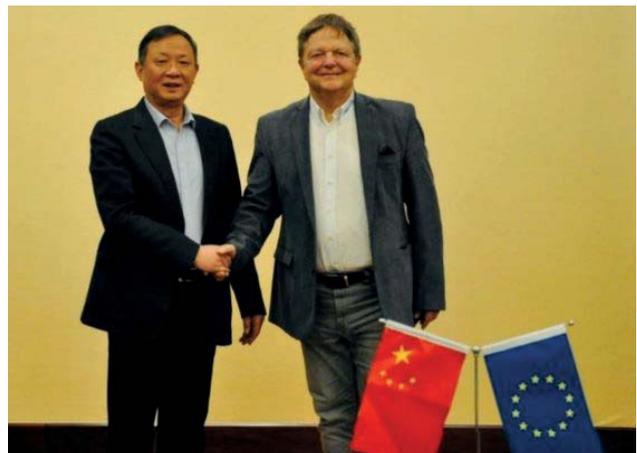
La visita de CONEBI a Beijing también incluyó un simposio con la CBA y la Asociación de bicicletas de Tianjin con la asistencia de varias empresas de exportación, como ASK, Pigeon, Golden Wheel y Bodo. "El intercambio de ideas con CONEBI incluyó presentaciones detalladas de la visión que tienen las empresas chinas, en términos de complementariedad, desde un punto de vista industrial. La reunión profundizó el entendimiento mutuo para la cooperación entre CONEBI y CBA", concluyó Büchel.

Acuerdo verde de la UE

"El intercambio de políticas entre China y Europa es un elemento valioso en el marco de los futuros desarrollos mundiales

de la industria de la bicicleta, que supervisará el enfoque político de la Unión Europea con respecto al recientemente publicado Acuerdo Verde de la UE". "La Comisión Europea se compromete a desempeñar un papel internacional en el establecimiento de estándares para el crecimiento sostenible en las cadenas de valor mundiales, movilizando cientos de miles de millones de euros para brindar apoyo a los sectores industriales para la transición hacia las cadenas de suministro ecológicas", dijo Büchel. "Nos complace llegar a puntos comunes que definitivamente fomentarán beneficios mutuos entre la UE y China".

Fuente: Bike Europe



El gobierno de EEUU excluye a las eBikes importadas de pagar aranceles

La Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos dictaminó el pasado 12 de enero que las bicicletas eléctricas pertenecen a la misma categoría que las motos eléctricas y, por lo tanto, comparten una exclusión de los aranceles que impone el país a los vehículos que provienen de China, la cual fue otorgada en septiembre de 2019 a las motos eléctricas., impulsada por la administración Trump. La decisión significa que los importadores de bicicletas eléctricas de China ahora están exentos de pagar el arancel del 25% que la administración impuso en agosto de 2018. Además, los importadores también deberían poder cobrar los aranceles previamente pagados.

"Estas decisiones aportan la claridad que tanto se necesita para las preguntas persistentes sobre las

exclusiones actuales de productos y su aplicación a las bicicletas eléctricas", dijo Alex Logemann, asesor político de PeopleForBikes. "Estamos agradecidos de ver categorías adicionales de bicicletas que estén exentas de pagar los aranceles, más allá de las bicicletas para niños, que reciben un alivio muy necesario de las tarifas de la Sección 307", agregó, refiriéndose a las exclusiones de aranceles para bicicletas de niños otorgadas en el último mes.

Fue a demanda de un importador de motocicletas eléctricas cuando, el pasado mes de septiembre, el Representante de Comercio de los Estados Unidos anunció la exclusión del sistema de aranceles para de este tipo de vehículos. Las bicicletas eléctricas ya compartían un código de importación en el Sistema de Tarifas Armonizadas

junto con las motocicletas eléctricas y otros vehículos eléctricos de dos ruedas, pero el reciente anuncio de la exclusión, especificaba que esta se otorgaba específicamente a "Motocicletas con energía eléctrica para propulsión", con motores con menos de 1000 vatios de potencia. Por lo que, ahora, los expertos han advertido que los importadores de bicicletas eléctricas deben esperar a una resolución aclaratoria antes de asumir que se aplique la exclusión.

En diciembre, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza resolvió a favor de las solicitudes de aclaración de los importadores de eBikes Kent International y Allco Manufacturing, quienes argumentaron que las bicicletas eléctricas entran en la categoría de motocicletas eléctricas y, por lo tanto, deberían compartir la exclusión de tarifas.



Por **Pablo Velat**
Periodista y colaborador

Amor eterno a las marcas

En una época en la cual la oferta de bicis sigue creciendo coge especial importancia el vínculo de los usuarios con la marca

La oferta de bicicletas cada día es más amplia así como sus modalidades: XC, XCM, All Mountain, ebike, gravel, ciclocross, road, dh, enduro... y, al mismo tiempo, el ciclista de hoy, es cada vez más polivalente. Ya no está enmarcado en una sola modalidad de ciclismo. Por poner un ejemplo, hoy sale por la montaña con sus amigos y mañana tiene una marcha cicloturista.

Por esta razón, coge especial importancia el vínculo de los usuarios con la marca, es decir, cómo las marcas trabajan el "engagement" con sus principales clientes. Al haber una mayor oferta de modalidades y un ciclista cada vez más dispuesto a todo, las oportunidades de compra han aumentado notablemente. Y es aquí donde las marcas deben ponerse las pilas para qué aquél que adquiere una segunda o tercera bicicleta, lo haga comprando la misma marca que ya utiliza.

Una de las cuestiones que más pueden sorpren-

der del sector del ciclismo es que la fidelización todavía está muy poco presente. Si en muchas otras industrias las acciones de fidelización son habituales y permanentes, en el ciclismo parece que la responsabilidad de esta tarea ha caído en manos de los puntos de venta, que son quienes se encargan de ofrecer planes renove, salidas en

bici, test de producto, planes de entrenamiento personal, asistencia en carreras; con el fin de tener contento a su clientela. Cada vez son más las tiendas que ofrecen un valor añadido con el objetivo de retener al cliente, compre la marca que compre.

Desde mi punto de vista, las marcas deben ganar terreno para fidelizar a sus usuarios,

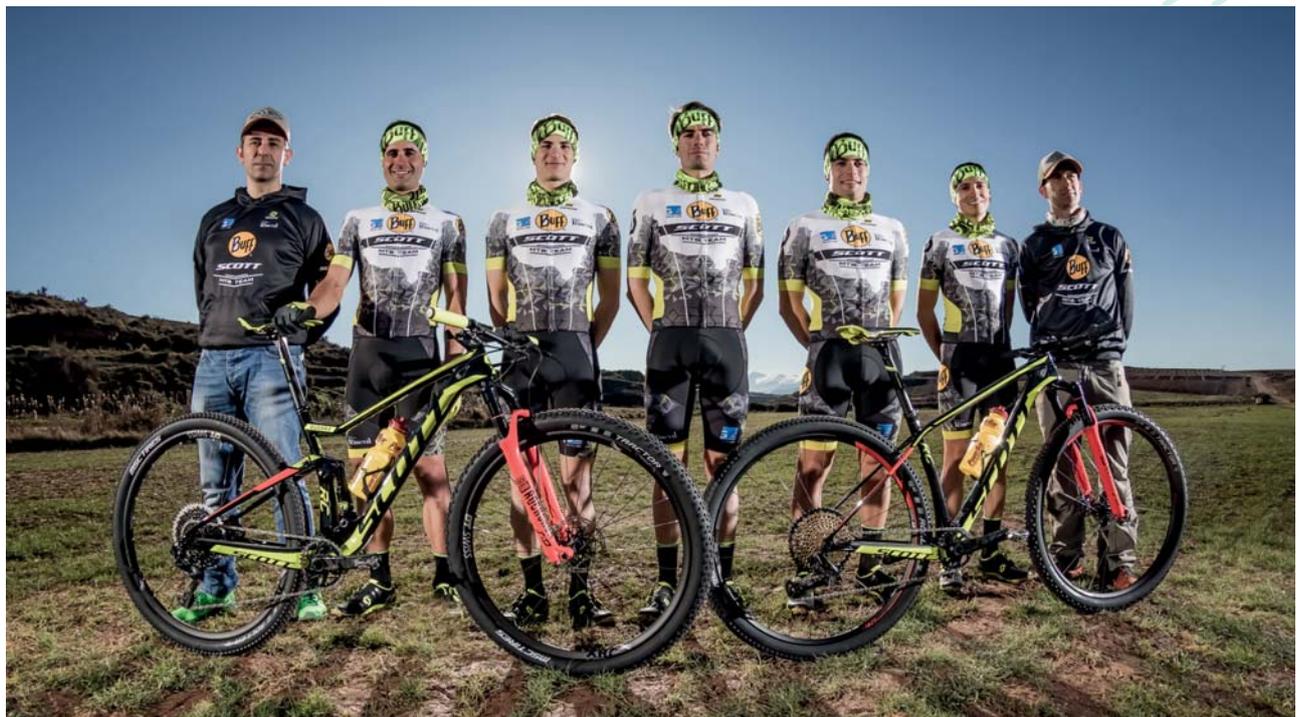
y no vale quedarse únicamente con la personalización del producto (muy de moda en los últimos meses). Se trata de reforzar el compromiso de las marcas y sus productos con sus clientes. ¿A cuántos de nosotros nos encantaría poder conocer las oficinas y la fábrica de nuestra marca preferida?

Acciones a realizar hay infinitas, sin embargo, las tiendas están mucho más cerca de conocer a sus "bikers", que las propias marcas.

En la era del BIG DATA, saber cómo extraer conocimiento del enorme caudal de datos, es prioritario. Sin embargo, las marcas deberían hacer un paso previo, recopilar toda la información con el fin de aprovechar cada insight del consumidor para lograr una verdadera fidelización. Falta mucho camino por recorrer y no hay tiempo que perder. La lucha por el amor eterno de los ciclistas a sus marcas debe empezar cuanto antes.

Las tiendas están mucho más cerca de conocer a sus "bikers", que las propias marcas

En la era del BIG DATA, saber cómo extraer conocimiento del enorme caudal de datos, es prioritario.





COMET quiere equiparte para tus desplazamientos urbanos.

Te proponemos una selección de productos de nuestras marcas que convertirán tu salida en toda una aventura.

Llámanos al 943 331 393 o entra en www.comet.es

BASIL®
spread the cycling joy



Continental
The Future in Motion

CYCLIQ

SKS GERMANY

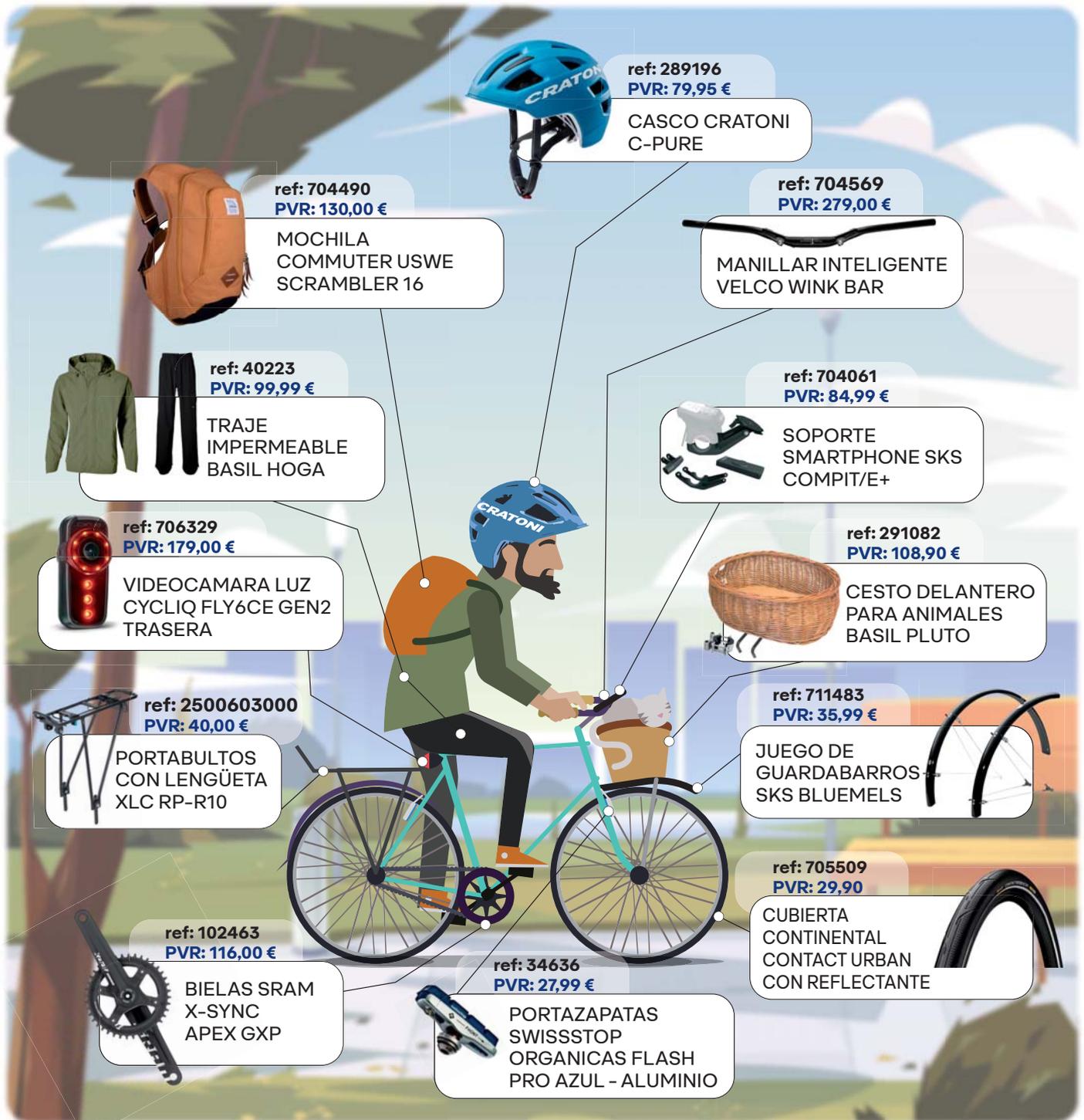
SRAM

SwissStop
cycling brake power

USWE

velco

XLC
xcellent bike components



ref: 289196
PVR: 79,95 €

CASCO CRATONI
C-PURE



ref: 704490
PVR: 130,00 €

MOCHILA
COMMUTER USWE
SCRAMBLER 16



ref: 704569
PVR: 279,00 €

MANILLAR INTELIGENTE
VELCO WINK BAR



ref: 40223
PVR: 99,99 €

TRAJE
IMPERMEABLE
BASIL HOGA



ref: 706329
PVR: 179,00 €

VIDEOCAMARA LUZ
CYCLIQ FLY6CE GEN2
TRASERA



ref: 704061
PVR: 84,99 €

SOPORTE
SMARTPHONE SKS
COMPIT/E+



ref: 291082
PVR: 108,90 €

CESTO DELANTERO
PARA ANIMALES
BASIL PLUTO



ref: 2500603000
PVR: 40,00 €

PORTABULTOS
CON LENGÜETA
XLC RP-R10



ref: 711483
PVR: 35,99 €

JUEGO DE
GUARDABARROS
SKS BLUEMELS



ref: 102463
PVR: 116,00 €

BIELAS SRAM
X-SYNC
APEX GXP



ref: 34636
PVR: 27,99 €

PORTAZAPATAS
SWISSSTOP
ORGANICAS FLASH
PRO AZUL - ALUMINIO

ref: 705509
PVR: 29,90

CUBIERTA
CONTINENTAL
CONTACT URBAN
CON REFLECTANTE





Por **Pol Figueras**
Periodista y colaborador

En bici al cole: la cultura de la bicicleta se forja en las escuelas

La iniciativa, que nació hace más de una década, tenía como objetivo fomentar el uso escolar de la bicicleta entre los estudiantes más jóvenes.



Nefflix ha estrenado recientemente la segunda temporada de Sex Education. En ella, los protagonistas Otis Milburn y Eric Effiong acuden siempre a la universidad en bicicleta. Igual lo hacen muchos de sus compañeros. Se quitan los cascos, aparcen la bici al lado del recinto escolar y se lo pasan geni(t)al en clase.

En Finlandia, concretamente en Oulu, una de las ciudades más al norte del país, sufren constantemente condiciones climatológicas muy adversas en invierno, como frío severo y nieve. Sin embargo, muchos de los niños en edad escolar van a clase en bicicleta. No importa si hay un metro de nieve, si el suelo está helado o si las temperaturas pueden estar durante todo el día por debajo de -15°C. Oulu es un ejemplo de ciudad donde la bici se utiliza en todas las épocas del año. Y hacen uso de ella los adultos y los más jóvenes.

Pongámonos en contexto. Ni estamos en una serie de sexualidad ficticia ni somos un país del Norte. Pero hay una consideración que es evidente. Para que el futuro de nuestro país vea la bicicleta como un medio perfectamente válido para acudir a clase hay que dotarla de las infraestructuras adecuadas y necesitamos mucha pedagogía, educarla a favor de las políticas sostenibles desde muy pequeños. Adoctrinarlos.

¿Qué hacemos (mal) en España?

Aquí, cuando caen cuatro gotas se colapsa el país. Especialmente, las grandes ciudades. Y con temporales de nieve o de lluvia, ya llamamos al trabajo para decir que te es imposible llegar: ni a pie, ni en bici, ni con nuestra querida RENFE ni, obviamente, en coche, ya que el caos es total.

Para nuestro alumnado, no le es rentable ir en bicicleta al centro escolar. Básicamente, porque no se les garantiza un mínimo de seguridad. Ya sea por la conducta de los demás conductores o porque no disponemos de las infraestructuras adientes: no cuentan con una zona segura donde aparcar las bicicletas ni, en muchas ocasiones, carriles bici para que no tengan que compartir la vía con los coches.

Hay un argumento de mucho peso que tampoco ayuda: no se nos pasa por la cabeza convertirnos en una sociedad cuyo medios de transporte sean sostenible y saludables.

¿Como lo podemos mejorar?

Si bien contamos con numerosos e impagables proyectos como la Red de Ciudades por la Bicicleta, IMBA España, Ciclojuristas o Bicicletas Sin Fronteras, nos queda todavía mucho camino por recorrer.

Es por eso que debemos empezar por abajo. Por la generación futura. Y por esta razón nació en 2007 la iniciativa Con bici al cole, promovida por ConBici (Coordinadora en Defensa de la Bici) y subvencionada por el Ministerio de Medio Ambiente (así se llamaba por aquel entonces dicho departamento).

La campaña Con bici al cole nació con vocación integradora: no quería ser una guía cerrada que venga impuesta, sino un compendio de ideas, iniciativas y eventos que se pueden poner en práctica, transformar, mejorar y enriquecer. Sus objetivos eran la protección del medio ambiente, la mejora de la movilidad urbana, la seguridad vial y la adquisición de habilidades sobre la bici. También pretendía implicar a las entidades locales en la creación de caminos escolares o en la solución de los problemas que dificultan llegar a los colegios en bicicleta de forma autónoma y segura.

Dirigida a toda la comunidad escolar implicada en los tres ciclos de primaria, es decir alumnos, familias y docentes, la campaña se desarrolló principalmente dentro de los centros escolares, pero también propuso sesiones por la ciudad (Caminos Escolares, excursiones a plazas, etc.) y salidas a parques o parajes naturales cercanos.



Su funcionamiento se ejecutó mediante tres Unidades Didácticas (Ciclos Primero, Segundo y Tercero) de ocho sesiones cada una. Hubo numerosas actividades en el aula de carácter interdisciplinar (murales, redacciones) y otras que se desarrollaron en el patio (seguridad vial, pruebas de habilidad). Las tres unidades finalizaron con sesiones fuera del colegio (Caminos Escolares, excursiones).

Además, Con bici al cole era un proyecto pedagógico muy transversal que implicaba a varias materias del currículum. La bicicleta reúne muchos de los valores que trata de transmitir la escuela: respeto al medio ambiente, consumo responsable, espíritu cívico, salud y ejercicio físico. La misión no era la de argumentar a favor de la bicicleta y sus virtudes. Ya existe consenso social en cuanto a las ventajas que tiene su uso. Pero sí se pudo trabajar la bicicleta en distintas áreas: educación física; educación artística, visual y plástica; lengua; conocimiento del medio; informática; etc.

En total fueron ocho los centros escolares que sumaron a esta prueba piloto: el Alejandro Rodríguez de Valcárcel de Burgos, el Otero Navascués de Cienfuegos, el Hilarión Gimeno de Zaragoza, el Jorge Guillén de Málaga, el Juan González y Zarzilla de Ramos de Lorca, el Carmelo

Ripoll de Ontinyent, el Ignacio Zuloaga y el Rufino Bianco, ambos de Madrid.

La iniciativa también puso el foco en la creación de Caminos Escolares seguros, lo que suponía una oportunidad de integración de la escuela en

La campaña nació con vocación integradora: quería ser un conjunto de ideas, iniciativas y eventos que se pueden poner en práctica

su entorno, así como un motivo para incidir en múltiples niveles de aprendizaje de sus alumnos. Algunas de las unidades didácticas del presente proyecto, especialmente en las de tercer ciclo, incorporaban contenidos necesarios para llevar a cabo las propuestas de caminos preferenciales para los escolares.

Con la puesta en marcha de los caminos seguros escolares se incrementa la autonomía de los escolares, ofreciendo nuevos espacios de aprendizaje de su entorno cotidiano, y creando hábitos saludables de movilidad en bicicleta, con sus ventajas para la salud (ejercicio), el medio ambiente y una mejor socialización e integración en la comunidad.

Para la administración local fue una estupenda apuesta por la disminución de los atascos a las puertas de los colegios, y por extensión, en las vías de acceso a los colegios, y una manera muy eficaz de disminuir los niveles de contaminación e inseguridad en el entorno escolar. Por otro lado, disminuir los desplazamientos en coche a las escuelas, tiene un efecto acumulativo en la disminución de la contaminación en general, y por tanto de mejora de la salud y la calidad de vida de la ciudad.

Actualmente, la web de Con bici al cole (conbicialcole.conbici.org) sigue activa y en ella se pueden encontrar materiales audiovisuales, juegos online o propuestos de juegos físicos, una calculadora de CO2, consejos para la adquisición de bicis infantiles o para jóvenes y adultos, además de todo el proyecto educativo, con sus unidades didácticas desarrolladas al máximo detalle.

COMET se convierte en el nuevo distribuidor de VISION en España

Para garantizar una excelente atención a las cuestiones técnicas y a la información sobre ventas, VISION dedicará una línea de contacto específica.

COMET Distribuciones Comerciales y VISION anuncian oficialmente su nuevo acuerdo de distribución. A partir del 1 de febrero de 2020, COMET pasa a ser el nuevo distribuidor de VISION para España, consolidando así la red de ventas en una zona estratégica para el fabricante de componentes de bicicleta de alta calidad.

Gracias a este acuerdo estratégico, COMET garantizará una selección más específica y cuidada de los productos de VISION para el mercado español, incluyendo la presencia de un Responsable de Marca de VISION en la compañía.

"Es el momento adecuado para que VISION se centre más en las ventas y el servicio", señala Edoardo Girardi, Director comercial para Europa de VISION. Y continúa: "Nos alegra incorporar a un socio importante para la distribución de VISION en España. Comet es el socio idóneo que nos ayudará a lograr el éxito que nuestra marca merece".

Para garantizar una excelente atención a las cuestiones técnicas y a la información sobre ventas, VISION dedicará una línea de contacto específica. La dirección de correo electrónico es fsc@comet.es, y el Teléfono es el 0034 943448199

Jose L. Pardo, gerente de COMET dice sobre el acuerdo: *"Ampliar la cooperación con FSA-VISION es una gran noticia para COMET. La extensa y productiva relación con la marca italiana se ve ahora incrementada con la adición a nuestro portfolio de VISION asegurando una oferta de productos innovadores de calidad contrastada".*

VISION desempeña un papel protagonista junto con muchos equipos profesionales como EF Education First, Jumbo-Visma, Cofidis, Caja-Rural y Fundación Euskadi y también es protagonista entre los triatletas profesionales en las carreras IM (Ironman) más importantes de todo el mundo. Además, el acuerdo de distribución comienza en un momento muy especial para VISION, que es el nuevo proveedor oficial de ruedas del equipo Bahrain-McLaren liderado por el escalador vasco Mikel Landa, uno de los ciclistas más destacados de España. Con sus nuevas ruedas Metron y cockpits de VISION, un campeón como Mikel Landa dará la máxima visibilidad a VISION en su país.

De hecho, VISION no se limita a patrocinar a atletas y equipos de talla mundial sino que trabaja en estrecha colaboración con ellos y aprovecha su experiencia así como sus opiniones y observaciones para desarrollar las gamas de productos Vision Metron 55 SL wheel y Vision Metron TFA Aerobar.

VISION, una marca líder

Desde su creación en la década de 1990, VISION no ha escatimado recursos en la resistencia al viento. Los últimos años han sido testigos de la innovadora aplicación de fibra de carbono y del diseño de formas ideales para mejorar el rendimiento. VISION es la marca por excelencia, que lidera las pruebas cronometradas y los triatlones creando productos aerodinámicos super rápidos con un ajuste idóneo que permiten al ciclista superar sus límites en la

competición. VISION optimiza, somete a pruebas e innova constantemente en la búsqueda de la velocidad, desarrollando productos líderes del sector.

Puedes seguir a VISION en su página web oficial www.fullspeedahead.com, en Facebook, Twitter, Youtube e Instagram.

Comet, la referencia en distribución

COMET, perteneciente a Accell Group, es el mayor y más completo distribuidor de accesorios para la bicicleta del Sur de Europa. Con un portfolio de más de 200 marcas y 25.000 referencias, da servicio en España, Francia y Portugal a más de 5.000 clientes desde su planta estratégicamente localizada en la frontera entre España y Francia. Puedes encontrar más información en su página web, www.COMET.es.



INDUSTRY NINE EUROPE



CUSTOM CYCLING COMPONENTS
i9 PERFORMANCE - NOW ASSEMBLED IN EUROPE

INDUSTRYNINE.COM

AMBE suma dos nuevas incorporaciones: CJM Sport - Alpcross y Canyon Iberia

Buenas noticias nos llegan desde la Asociación de Marcas y Bicicletas de España, quien ha anunciado la incorporación de dos nuevos asociados: la distribuidora CJM Sport - Alpcross y Canyon Bicycles Iberia.

La joven distribuidora, que nace de la integración de las estructuras de CJM Sport y Alpcross firmada en abril de 2019, ha decidido sumar su compromiso a la labor de AMBE y unir sus fuerzas con el resto de las empresas de la asociación para este 2020, contando con un amplio porfolio de marcas premium como Tune, Absolute Black, New Ultimate, Hirzl, SMITH y Bike Ahead. También la marca propia Alpcross, que goza de un reconocido prestigio dentro del sector ciclista o las incorporaciones en los últimos meses como Squirt, W2W, Limar, Ritchey y Continental.

"Entendemos que las relaciones profesionales se construyen desde la colaboración y el trabajo conjunto, velando por los intereses de tus clientes", declaró Ignacio Peralta, Director Comercial de CJM Sport - Alpcross. "En CJM Sport - Alpcross estamos convencidos que

incorporándonos a AMBE estaremos en una mejor posición para velar por nuestros intereses y de ahí nuestra decisión. Igualmente, esperamos recibir sus servicios de apoyo y asesoramiento que la caracterizan, además de las ventajas concretas de estar dentro de la asociación empresarial del sector", comunicó Peralta.

Por otro lado, la filial de la marca teutona Canyon Iberia, que ya estaba presente en la Asociación a través de su anterior modelo comercial para España, renueva así su compromiso con el sector en nuestro país, ahora, a través de su propia filial para la península ibérica.

Canyon siempre se ha caracterizado por abanderar ideas innovadoras, también dentro de AMBE, con su implicación y participación en la Asociación. Compromiso que, a través ahora de su filial, seguirá contribuyendo al desarrollo conjunto de iniciativas y propuestas en favor de todo el sector.

"En momentos de incertidumbre, respecto de la situación económica y de mercado, es cuando más necesario es permanecer unidos en torno a una Asociación que defienda nuestros intereses y promocióne el uso de la bici", comentó Fernando Boada, Market Manager de Canyon Iberia.



Giant Ibérica sella un acuerdo de colaboración con Giant France

Des de este año 2020, Giant Ibérica pasará a operar través de Giant Francia, para consolidar de esta manera el mercado más importante para Giant a nivel global, con una facturación que superará ampliamente los 100 millones de euros.

Este acuerdo comercial, basado en la coordinación de aspectos tan fundamentales como el marketing/comercialización, la logística o el desarrollo de producto que atiende a las demandas del mercado específico del suroeste de Europa, tiene como objetivo consolidar el importante crecimiento que Giant ha experimentado en los últimos años en el mercado francés, donde se ha consolidado como marca líder.

"Giant Francia, con su experiencia y fuerte liderazgo, nos va a aportar el conocimiento necesario para defender, y en definitiva hacer crecer a nuestros clientes en un momento tan cambiante del mercado como el actual. No tengo ninguna duda de que va a ser un gran acuerdo para todos" ha dicho el veterano director general de Giant Ibérica, José Casla.

Por su parte Jerome Chagnon, director general de Giant Francia desde hace dos décadas,

ha expresado su optimismo sobre el acuerdo, manifestando: "Después de largas conversaciones con el Sr. Casla, estoy convencido de que los mercados ciclistas del suroeste de Europa (Francia, España, Portugal y Andorra) tenemos importantes aspectos aglutinadores que vamos a saber aprovechar en este ilusionante proyecto

que ahora iniciamos juntos".

El acuerdo, que será efectivo a partir de 1 de enero del próximo 2020, comenzará con una concentración de las dos plantillas, compuestas por más de 50 trabajadores, en la sede social de Giant France sita en Aix en Provençe.



Endura se compromete a plantar un millón de árboles anualmente

Como compañía global, Endura es enteramente consciente del impacto medioambiental y está trabajando en un número de frentes para reducir su huella medioambiental. El foco de atención sobre la industria textil está creciendo, ya que sus emisiones de carbono son solo superadas por la industria petrolífera. Al contrario que este nuevo fenómeno, el kit Endura ha sido diseñado para durar más. Sin embargo, la compañía reconoce que queda todavía mucho trabajo que completar. Mientras se han tomado pasos hacia el cambio necesario, sus productos están libres de PFC desde 2018, ofrecen un servicio de reparación y donan el 1% de sus beneficios a buenas causas, existen todavía retos mucho más grandes.

"La realidad del impacto ambiental de nuestra marca se compone de tres áreas principales", explica Pamela Barclay, Directora y co-fundadora de Endura. "El proceso de teñido de los tejidos, la energía necesaria para el funcionamiento de la fábricas y el fin de vida del producto". Mientras Endura puede, y lo hace, controlar el proceso de teñido al escoger fábricas éticas, no pueden influenciar en la infraestructura energética china, tampoco puede por sí sola resolver el asunto del ciclo de vida del producto.

En Endura hay una investigación en curso para encontrar un proceso de reciclaje químico que pueda operar a gran escala y que pueda cambiar la mentalidad de la industria. Pero estos cambios son sobre infraestructuras que necesitan años para cambiar.

Las investigaciones muestran que la reforestación es una de las mejores soluciones para reducir los niveles de dióxido de carbono, pero al necesitar los árboles décadas para crecer, y la presión aumenta cada día, el tiempo perfecto para actuar sería ahora. A partir de 2020, Endura se ha comprometido a plantar un millón de árboles anualmente para ayudar a reducir la cantidad de dióxido de carbono en la atmósfera.

No todos los árboles son iguales y necesitan estar plantados en el ecosistema idóneo. Los bosques en regiones boreales cubren mucha menos superficie que en los trópicos, por lo que, para el primer proyecto, Endura ha elegido restaurar los manglares de Bahía de Maputo en Mozambique. La región estuvo una vez cubierta de bosques de manglares gigantes y estuarios, pero estos se han visto reducidos debido a la actividad humana de las últimas décadas.

Endura trabajará con comunidades locales para restaurar, replantar y proteger estos vitales bosques, proporcionando importantes hábitats para especies protegidas de aves y mamíferos, además de crear puestos de trabajos locales. Como añadido, Endura está también trabajando en un proyecto cercano local para plantar especies nativas de árboles en su escocia natal. *"Continuaremos trabajando duro para impulsar sostenibilidad alrededor de nuestra oferta de producto y el negocio globalmente," explica Pamela, "pero a nuestra marca le queda un largo camino por recorrer."*



1 MILLION

Ghost traslada la producción de cuadros de carbono a Europa

Accell Group y REIN4CED han anunciado su colaboración para producir cuadros de fibra de carbono de alta gama para Accell. Las primeras unidades de bicicletas rígidas de la marca alemana Ghost con la nueva tecnología "Feather" estarán disponibles en Alemania, España, Austria, Suiza, Italia y República Checa.

El fabricante REIN4CED creó una nueva instalación de fabricación automatizada en Bélgica. Con el traslado de la producción de Asia a Bélgica, Accell beneficiará de muchas ventajas tanto a nivel logístico como a nivel de sostenibilidad. Y ofrecerá una mayor flexibilidad y eficiencia de la cadena de suministro.

Para Ton Anbeek, CEO del Grupo Accell, *"fabricar en Europa permitirá reducir drásticamente los costes de expediciones y de almacenamiento en el extranjero, así como un impacto positivo a la emisión de CO2 y una entrega más rápida. Esta colaboración coincide con la estrategia global y con la ambición del Grupo Accell de reforzar su compromiso con la sostenibilidad de sus productos. Una producción local con mayor durabilidad y seguridad para nuestros*

usuarios usando la nueva tecnología FEATHER. En dos palabras: esta innovación es inteligente y ecológica".

El nuevo material denominado Feather es clave en poder automatizar procesos, mantener e incluso mejorar las propiedades del cuadro e iniciar políticas que permitan su reciclaje. Se trata de un compuesto que combina carbono y acero con objetivo de mantener ligereza del carbono y mejor ratio rigidez-peso.

Según Michaël Callens, CEO de REIN4CED, *"Accell Group es líder mundial y pionero en la industria de la bicicleta, estamos contentos de trabajar juntos. REIN4CED desarrolló una nueva línea de producción automatizada para cuadros híbridos de bicicleta compuesta en sus instalaciones*

de producción en Lovaina (Bélgica), con una capacidad de producción anual de hasta 20.000 cuadros. Accell y sus usuarios beneficiarán de nuestro producto ya que el nuevo material compuesto FEATHER ofrece una resistencia extrema al impacto. Nuestro compuesto híbrido de fibra de carbono y acero ofrece cuadros de bicicleta de alta gama para garantizar la máxima prestación a los usuarios. El material FEATHER combina la rigidez y las características livianas del carbono con la dureza del acero".



Sport Needs, nuevo distribuidor de Bend36 en España, Portugal y Andorra

Desde principios de año, SPORT NEEDS es el nuevo distribuidor de BEND36 marca de cosmética deportiva propiedad de Alberto Contador e Iván Basso. BEND36 cubre un nicho de mercado dentro del ciclismo y los deportes de resistencia. La amplia gama de cremas y geles musculares de BEND36 son productos de altísima calidad y muy técnicos.

Productos específicos y que actualmente no existen en el mercado como el Pro Endurance Gel 150ml, un gel antiácido láctico que previene la tensión muscular y evita la formación de ácido láctico a nivel muscular. Otro de sus productos estrella es la Chamois Cream 150ml, con una fórmula mejorada que hace que sea la mejor del mercado, crema muy habitual para los ciclistas donde mejora y evita las rozaduras y la hidratación de las partes sensibles que tienen contacto con la badana y el sillín. También

dispone de la versión femenina, Chamois Cream Woman, altamente desarrollada incluido previene las bacterias e infecciones en la mujer.

BEND36 dispone de productos para antes y para después de la actividad deportiva. El recuperador Light Less es el producto desarrollado para la recuperación muscular, eliminando la fatiga muscular y la retención de líquidos de las piernas post entrenamiento / competición.

Con la marca BEND36, SPORT NEEDS amplía su catálogo de marcas Premium del sector Endurance. Realizando una distribución 360, SPORT NEEDS gestiona el marketing local de las marcas, eventos y ferias del sector, acuerdos con deportistas, representación con embajadores, venta online y distribución al Retail. SPORT NEEDS gestiona la

representación de la marca de una forma global en España, Portugal y Andorra.



Bicimax se hará cargo de la distribución de Santa Cruz en España

Bicimax Artigos Desportivos, distribuidores de los productos FOX Factory, Marzocchi, Race Face, Easton y Kenda, tiene el placer de anunciarles que a partir del próximo mes de Enero será el distribuidor de las bicicletas Santa Cruz y Juliana, y los productos Reserve, para los mercados de España, Portugal y Andorra.

Después de 26 años de exitosa colaboración con BikeComp, los dirigentes de Santa Cruz han decidido acompañar la evolución que está protagonizando la industria de la bicicleta, realizando un importante cambio de distribución.

"El equipo de BikeComp ha sido un importante distribuidor para nosotros y respetamos su compromiso con el desarrollo del ciclismo de montaña en España. Me gustaría agradecerles su continuo apoyo", anunció Tom Larter, Director de Ventas Globales de la marca. "Santa Cruz es

una de las marcas pioneras del MTB y de las más emblemáticas del sector, y es todo un honor y una gran responsabilidad que Bicimax haya sido escogido para su representación", declaró Nuno Silva, Gerente de Bicimax.

Todas las solicitudes de los distribuidores relativas a pedidos abiertos, productos comprados o garantías, fueron atendidos por BikeComp hasta el 12 de diciembre. Des del día 2 de enero, todos los nuevos pedidos, soporte al cliente y consultas de garantía deben ser enviados directamente a Bicimax Artigos Desportivos, S.A.

Los actuales propietarios de Santa Cruz no se verán afectados por estos cambios de distribución. Continuarán siendo atendidos por su distribuidor local y la garantía de por vida y los privilegios de reemplazo de rodamientos gratuitos, permanecerán completamente intactos.



Cambio de redactor en Tradebike

El periodista Joan Requena asumirá el puesto de redactor jefe en la revista Tradebike, la publicación de ciclismo B2B (Bussines to Bussines). Requena es graduado en Periodismo por la Universitat Autònoma de Barcelona.

Es un gran apasionado del mundo del deporte, y en especial del ciclismo. Colabora con diversos blogs de ciclismo de competición, y también practica el cicloturismo de montaña y de carretera. "Estoy muy contento con este nuevo reto, poder dedicarme al

mundo que me gusta y hacerlo en una revista como Tradebike es ilusionante", declaró el nuevo redactor jefe. "Espero estar a la altura del anterior redactor, a quien agradezco su ayuda en esta transición".

Requena cogerá las riendas del puesto de manera completa a principios del mes de febrero. Si desean ponerse en contacto con el nuevo redactor o con la revista Tradebike, para cualquier aspecto, pueden hacerlo dirigiéndose a su dirección de correo electrónico, joan@tradebike.es.





Descarga la APP de Tradebike

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

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

Disponible para iOS y Android. Descarga gratuita.



android



Apple

Sergi Labori, nuevo Director Comercial de Carmela Bikes

Carmela, el fabricante de bicicletas eléctricas diseñadas en Barcelona, ficha a Sergi Labori como nuevo Director Comercial para España y Alemania.

Sergi Labori se incorpora como Director Comercial en Carmela Bikes. La consolidación del modelo Carmela24 como una de las bicicletas eléctricas urbanas más ligeras y seguras del mercado ha ocupado un lugar difícilmente asumible por otros modelos ultra plegables y de rueda pequeña o mediana. En este contexto, Carmela apuesta por un perfil joven y de fuerte vínculo ciclista llamado a liderar los nuevos retos de crecimiento de la compañía.

Sergi Labori destaca por su dilatada trayectoria en el comercio internacional desarrollando oportunidades de negocio en el Oeste y Sur de Europa, Medio Este y África para Compressport International. En enero de 2020, se incorpora al equipo de Carmela como Director Comercial.

La ruptura con los estándares del ciclismo urbano

"Un concepto diferencial. Las necesidades del ciclista urbano pasan siempre por la practicidad -ligereza y tamaño- y el control -estabilidad y manejo-. Carmela es la combinación de ambas en un diseño tan simple como cuidado al detalle", afirma Labori. La bicicleta se ha diseñado y se ensambla en la ciudad condal, con componentes fabricados en todo el mundo, desde Canadá hasta Barcelona. Cada uno de ellos elegido por su afinidad con el diseño y las exigencias de rendimiento tanto mecánico como electrónico. Una ebike que apunta a un nuevo concepto de movilidad sostenible.

"Durante los últimos años ha habido mucho escepticismo hacia cualquier solución que se alejara lo más mínimo del sistema Brompton o los pesados motores centrales. Ahora, la cultura del ciclismo urbano se abre otras opciones. El usuario conoce sus necesidades y quiere elegir.

Encontramos calidad y un gran servicio posventa en otras marcas, distintas a las de siempre. Y este es el mensaje vamos a liderar" – sostiene el ejecutivo.

De la venta directa al soporte a tiendas

Hasta el momento, Carmela ha centrado su estrategia en la venta directa; tanto online -en su propio ecommerce- como offline -en el showroom de Barcelona-. Esto ha llevado su modelo Carmela24 a ciudades de toda Europa, con especial atención a las principales capitales alemanas. Labori, ya en plenas funciones como Director Comercial en Carmela, encabeza el desarrollo y ejecución del plan de expansión. *"Uno de los pilares de la estrategia es la transición de la venta directa al soporte a tiendas",* asegura. Un cambio de modelo que acercará la bicicleta al usuario final mediante una red de tiendas y profesionales que ya ha comenzado a tejerse.

"Hay grandes profesionales en las tiendas y queremos contar con ellos. El asesoramiento

personalizado y la experiencia del test de producto son imprescindibles. Tenemos una gran bicicleta eléctrica que debe probarse", apunta Sergi.

Los retos del sector, ¿o sectores?

El catálogo de bicicletas eléctricas de ciudad es cada vez mayor, sin contar con los nuevos formatos como patinetes y Scooter. Nuevas marcas que se suman a las de siempre, aquellas que eran puramente deportivas y no han dudado en apostar por el tipo urbano.

Esto adelgaza -más si cabe- la línea entre sectores. ¿Ciclismo o movilidad? Según el último informe Technology, Media, and Telecommunications Predictions 2020 publicado por Deloitte, en 2022 el número de usuarios habituales de bicicleta en las principales ciudades del mundo se habrá doblado respecto a 2019. Incluso en aquellas en las que pedalear para ir al trabajo todavía no es común. La compañía proyecta para 2020 superar las 600 unidades vendidas y una facturación superior a 1.000.000€.



Superior Bikes se reafirma en España

Sportmed, empresa de distribución de marcas deportivas, informa de la nueva alianza junto al fabricante de bicicletas checo Superior Bikes.

Tras varios intentos de afianzar su presencia en el mercado español, Superior Bikes ha decidido confiar en la empresa Sportmed para que apoye en su proceso de implantación en el mercado español y, en especial, para que los aficionados al Mountain Bike descubran la popular marca checa de bicis con gran tradición y popularidad en el centro de Europa.

Las prestigiosas bicicletas Superior Bikes destacan por desarrollar nuevas tecnologías, por buscar diseños funcionales y, sobre todo, por su excelente relación calidad-precio. Prueba de ello es el nuevo modelo Team XF 29 Issue R que sobresale por ser una bici doble liviana con un espíritu Racing, entre otros modelos de su amplia colección.





FUERTE. LIGERO. PROTECCIÓN.



Construido con precisión para actividades de carretera, XC y gravel, el MotivAir, de 220 gramos (talla M), es único en su clase. Diseñado con nuestra propia tecnología exoCarbon™ rígida, delgada y ligera, hemos creado una carcasa exterior de carbono que eleva el factor de protección en comparación con los cascos estándar. La construcción ofrece una gestión mejorada de los impactos oblicuos y rotacionales, y está diseñada con una espuma de EPS de baja densidad. Esto mejora la relación resistencia-peso y nos permite maximizar las ventilaciones para el enfriar, sin comprometer la integridad. Dentro o fuera de la carretera, el MotivAir, ligero y de alto rendimiento, ofrece una diferencia que se puede sentir y una protección en la que se puede confiar.

MOTIVTMAIR



www.lemhelmets.eu

Catlike baja la persiana después de 25 años en el mercado

Después de cesar su producción el pasado mes de julio, a finales de enero se ha conocido que Catlike ha entrado en concurso de acreedores.

La empresa española Catlike, especializada en la fabricación de cascos y accesorios para ciclistas, echa el cierre después de 25 años en el mercado.

Esta empresa aficada en Yecla (Murcia) fabricaba cascos de gran calidad, incluso llegando a patrocinar al Movistar Team durante 6 años, además del Euskaltel - Euskadi, o la Real Federación Española de Ciclismo. También se destacó en la producción de gafas y zapatillas de ciclismo.

Después de cesar su producción el pasado mes de julio, a finales de enero se ha conocido que Catlike ha entrado en concurso de acreedores, el cual ha sido aceptado por un juzgado mercantil de Murcia, con el objetivo de saldar todas sus deudas.

La empresa fue fundada en 1996 por el exciclista profesional Pepe del Ramo. En su etapa de profesionales, Del Ramo identificó las necesidades del ciclista, y cuando se retiró, se propuso diseñar un casco que fuera más cómodo, creativo y seguro que los existentes.



Catlike era la única empresa que producía sus cascos en territorio español y una de las referencias a nivel mundial con unos de los cascos más ligeros, ventilados y seguros del mundo.

Actualmente, disponía de una capacidad de producción de 100.000 cascos anuales, utilizando tecnologías como el grafeno, la aramida o el Crash Energy Splitter.

Trek inaugura X-Madrid y llega a las cinco tiendas de gestión propia en España

Si a finales de septiembre Trek Iberia se abrió camino en Barcelona con la inauguración de la tienda Trek Barcelona Centre, ahora es Madrid donde la marca ciclista de referencia a nivel mundial intensifica su apuesta con la tercera store en la Comunidad. Y es que con el nuevo establecimiento de 300 metros cuadrados ubicado en el centro comercial X-Madrid, Trek Iberia suma ya cinco tiendas de gestión propia en España, junto con la ya mencionada Trek Barcelona Centre, Trek Castelldefels, Trek Madrid Norte y Trek Madrid Príncipe de Vergara.

La apertura de X-Madrid, a apenas media hora del centro de la capital española, refuerza la presencia de la marca en la zona sur de Madrid, y sitúa a las concept store de Trek Iberia en un nuevo medio: un centro comercial. Y no es un centro comercial de los de toda la vida, ya que ofrece desde surfear hasta un rocódromo pasando por un skatepark. Incluso en primavera está prevista abrir un centro de buceo. Sin obviar servicios como restaurantes y tiendas de todo tipo.

En X-Madrid el cliente podrá encontrar todo tipo

de bicicletas de la marca, desde los últimos modelos lanzados como la Supercaliber hasta eBikes y bicis infantiles, además de los accesorios Bontrager. Y para que la experiencia del usuario sea la más completa, en Trek X-Madrid ofrecen todo tipo de servicios, como el taller con los técnicos certificados Trek y con una garantía de entrega de 24 horas, y en el caso que tú bicicleta aún no esté lista, te prestan una mientras la tuya

está en el taller. Con la quinta tienda de gestión propia operativa, Trek Iberia no tiene previsto, de momento, más aperturas de este modelo de negocios. Las concept store responden al objetivo de Trek de representar la marca en zonas donde la cuota de mercado esté más baja, y mantienen su compromiso de mantener los puntos de venta que representan la marca en los diferentes territorios de España.



Bicimarket amplía su red de tiendas y talleres, y ya suma 56 puntos

La red de ciclismo Bicimarket, ha ampliado el número de tiendas y talleres adheridos con la apertura de dos nuevos puntos y la adhesión de otras tres tiendas ya en funcionamiento, alcanzando así los 56 puntos.

Las aperturas han tenido lugar en el barrio de Simancas, donde la enseña cuenta desde finales de enero con una tienda con 200 metros de exposición y taller, y otro punto en la localidad barcelonesa de Gironella, con foco al servicio de taller especializado.

Por su parte, las adhesiones a la red corresponden a tiendas ya existentes en las localidades de Lanzarote (Canarias), Fuensalida (Toledo) y Torrent (Valencia), que mediante este acuerdo ven reforzada su competitividad frente a los grandes operadores locales y nacionales.

Estos cinco puntos podrán acceder y ofrecer el amplio catálogo de productos de Bicimarket, recibirán el soporte de la enseña en acciones de marketing y comunicación online-offline y par-

ticiparán del programa 'Click & Collect', mediante el cual los clientes podrán recoger en estas tiendas los pedidos realizados en la web de la red, www.bicimarket.com.

Con estas aperturas Bicimarket se consolida como la cadena multicanal con más puntos de venta presente en el mercado español y una de las mayores de Europa

A qué servicios accede una tienda BMK

- Acceso mayorista a más de 25.000 productos
- Campañas de marketing online y offline
- Programa 'Click and collect'
- Cesión de bicicletas en depósitos
- Productos exclusivos en condiciones imbatibles
- Sin compras mínimas, ni implantaciones
- Acompañamiento personalizado



**YOU RIDE
WE BRAKE!**



**GALFER
BIKE**
GALFERBIKE.COM

FROM MOTOGP TO A NEW MTB BRAKE REVOLUTION

Probike celebra su 30^a aniversario con una gran fiesta llena de sorpresas

Probike celebró a mediados de diciembre los 30 años con una fiesta de las que no se olvidan. Más de 300 personas apasionadas por la bici y unidas por el estilo de vida Probike disfrutaron de una noche llena de emociones y espectáculo.

La fiesta comenzó a las ocho de la tarde con la recepción de los invitados y un Photocall que inmortalizó el momento. Los asistentes se pudieron fotografiar con algunos de sus ídolos.

Cientes históricos, trabajadores, proveedores, corredores, periodistas... y muchas, muchas caras conocidas de la historia del ciclismo, como Marcel Zamora, Tomi Misser, Haimar Zubeldia y el periodista especializado en retransmisiones ciclistas Carlos de Andrés. El sector tuvo una buena representación, con asistentes de las marcas y empresas tan conocidas como Akrovalis-Tannus, Gore, Mavic, Myrco Sport, Orbea, Progress, Specialized, Sportful o Top Fun.

La primera sorpresa de la noche apareció en bicicleta mientras por los altavoces sonó la emblemática canción de la Vuelta Ciclista a España de los años ochenta (funky Town). Quien la conduce y recorre la tienda saludando a los invitados es el incombustible Pedro Cahué, jefe de Probike, que viste el maillot original del año 89.

Tras los aplausos empiezan los parlamentos y Pere Cahué dirige al auditorio para agradecer y hacer partícipes a los invitados de este éxito empresarial que ya cuenta con más de 50 trabajadores y una facturación anual de 9 millones de euros. La clave hay que buscarla en el factor humano, treinta años formando ciclistas y estando a la vanguardia del conocimiento y la innovación, acompañados por la pasión que los 50 trabajadores ponen a su trabajo hacen que Probike sea la tienda de referencia del ciclismo en Barcelona. Sus casi 2.000m² de tienda la sitúan entre las tiendas especializadas en bicicletas más grandes de Europa

Carrera Indoor de Brompton

El evento estuvo marcado por una espectacular carrera de las emblemáticas bicicletas plegables Brompton. La particularidad de la carrera es que el circuito transcurrir por el interior de la tienda aprovechando los casi 2.000m² de local. Quince invitados ganadores del sorteo han podido competir en una cronoescalada por las rampas de Probike. La parte final del acto la ha protagonizado la entrada del pastel. Los trabajadores de Probike han formado un pasillo y el color de las bengalas ha entrado el dulce de cumpleaños con las velas de rigor y el posterior brindis con cava.



¿Eres de los que siempre va un paso por delante?



ÚNETE A LA PRIMERA COMUNIDAD PROFESIONAL DE BIKE & TRIATLÓN



Suscripción España y Canarias (+4% de IVA)

suscripción anual 7 números 37€
suscripción 2 años 14 números 58€
suscripción 3 años 21 números 70€

Incluye un Newsletter semanal y acceso libre a toda la comunidad TRADEBIKE.ES

Formas de pago:

- Transferencia
- Domiciliación Bancaria

Nombre _____

Apellido _____

Empresa _____

Cargo _____

CIF/DNI _____

Dirección _____

Población _____ CP _____

Provincia _____

Tel. _____

E-mail _____



Por **Joan Requena**
Redactor
redaccion@tradebike.es

Es el momento de la bicicleta

En pleno debate sobre cómo reducir la contaminación para luchar contra el cambio climático, la bici adopta un papel esencial en la movilidad cotidiana

2019 ha sido un año muy marcado por la emergencia climática. Por un lado, los efectos del calentamiento global continúan haciéndose notar, en una tendencia que seguirá al alza en los próximos años según las previsiones científicas. Por otra parte, la aparición de movimientos ecologistas como el de Fridays For Future, liderado por jóvenes de alrededor del mundo, ha puesto la cuestión del cambio climático en el centro del debate social y político.

En este contexto, no hay duda que urgen soluciones para, al menos, frenar los efectos que pueden tener los cambios en el clima a nivel global. Y una de ellas, obligatoriamente, pasa por impulsar el transporte sostenible en las ciudades. Buses eléctricos, trenes o tranvías adquieren una importancia creciente en ese sentido, pero si hay un vehículo cuyo uso se debe potenciar, ese es la bicicleta.

Mucha gente en España sigue viendo la bicicleta como un vehículo para salir los fines de semana, es decir, como una actividad de ocio

Nuestras ciudades ofrecen infinitas posibilidades de mejora del uso de la bicicleta para el día a día, y, aunque muchas de ellas pasen por limitar el uso de vehículos privados de combustión en las áreas urbanas, es necesaria una mejora de las infraestructuras. Los carriles bicis en las áreas céntricas, puentes y túneles para bicicletas, la implementación de equipamientos en los lugares de trabajo que permitan a los empleados acudir hasta

allí pedaleando, como duchas o vestuarios, o la instalación de aparcamientos de bicicletas grandes, seguros y situados estratégicamente son algunos ejemplos de las medidas que se deberían empezar a tomar para hacer de la bicicleta un medio de transporte cotidiano y seguro.

En ese sentido, la Red de Ciudades por la Bicicleta y ADIF llegaron a un acuerdo recientemente para impulsar la intermodalidad ferrocarril – bicicleta en las estaciones de tren, creando aparcamientos seguros para que los usuarios que vienen de fuera de la ciudad utilizando el ferrocarril puedan seguir eligiendo un transporte sostenible gracias a la bicicleta.

Estos aparcamientos deben ser amplios, seguros y estar bien situados, cerca de vías ciclables para poder hacer lo más cómoda posible la transición del ferrocarril a la bicicleta, y al revés. Una medida para incentivar su uso sería hacerlos gratuitos por un tiempo limitado, y luego que el usuario abonara una pequeña cantidad, para así poder garantizar su mantenimiento y viabilidad. Adicionalmente, que estuvieran abiertos las 24 horas del día y que dispusieran de un sistema de localización de plazas libres, haría de la experiencia algo

mucho más cómodo y atraería a más usuarios.

Además de los carriles bicis urbanos, un aspecto en el que se debe trabajar son las vías interurbanas que conectan diversas poblaciones. Estos recorridos pueden ser clave para hacer que mucha gente que vive en las afueras o en las localidades metropolitanas pueda acceder a los centros urbanos con mayor fluidez, algo que incrementaría el porcentaje de usuarios que optarían por pedalear diariamente a sus empleos o estudios.

Mucha gente en España sigue viendo la bicicleta como un vehículo para salir los fines de semana, es decir, como una actividad de ocio. Esa es, quizás, la diferencia más importante respecto a la cultura ciclista que tienen países como Holanda o Dinamarca, en los cuales sus ciudadanos ven la bicicleta como un medio en el que confiar para realizar sus actividades diarias. De este modo, no sólo contribuyen a generar menos contaminación, sino que consiguen liberar mucho espacio urbano, reducir los atascos, realizan ejercicio físico y se ahorran el coste de viajar en vehículo privado. Además, está demostrado que ir en bicicleta hace que socialicemos más con la gente y con nuestro entorno.



**TAKE
THE
LEAD**

TRIMAX 30 DISC

VERSATILIDAD SIN LÍMITES

La nueva Trimax 30 disc es una rueda ligera y versátil. Incorpora lo último en tendencia y tecnología, es tubeless ready y viene preparada para frenos de disco.

Ideal en cualquier superficie, garantiza duración y rendimiento en el entrenamiento y, por supuesto, grandes sensaciones en competición.

Gracias a la alta fiabilidad del aluminio empleado, los productos de la gama TriMax destacan por su rendimiento y... ¡su precio!



VISIONTECHUSA.COM #WINWITHTHEWIND



Distribuidor Oficial:
COMET Distribuciones Comerciales, S.L.U. | Pol. Erratzu 440 20130 URNIETA (Gipuzkoa) Spain.
www.comet.es

VISION



SAISON 9
IR MÁS ALLÁ



SAMEDI 27 OPEN XROAD 5

[MOUSTACHE
BIKES

www.moustachebikes.com

powered by

