

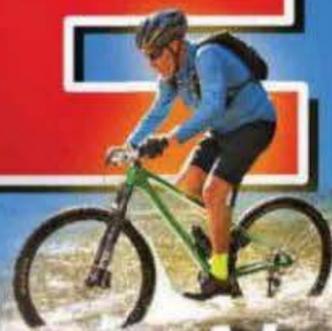
BYNE

EL AMOR ES UNA AMISTAD MUSICALIZADA



Todas las **BICIS** de **NINO SCHURTER**

» Una vida ligado a Scott



A la **CONQUISTA** de **SORIA**

» Un paraíso cercano

Pág. 84

Núm. 398
Ed. 11-2025

4,95€



mountainbike.es



E-MTB Experience

By **BOSCH & Mondraker**

¡Un evento único!!



INTERNATIONAL MOUNTAIN BICYCLING ASSOCIATION

IMBA SUMMIT

» Cita en Aragón

ENLACE AL CANAL

[x.com/byneontelegram](https://www.instagram.com/byneontelegram)

O escanea el código QR:



MECÁNICA:

INSTALAR MOUSSE

» Haz tus ruedas indestructibles

¡NUEVA!
**GIANT REIGN
ADVANCED E+**

» La reina del e-DH

**BIKE RACING:
UCI MTB
WORLD SERIES**

» Última de la "Era Schurter"

WWW.MOUNTAINBIKE.ES // BIKE 398 // EDICIÓN 11 2025 //

BIKE

Spiluk



SENDA

"LOS VISITANTES EXTRANJEROS VIENEN CADA VEZ MÁS A PEDALEAR A NUESTRO PAÍS, DESCUBRÁMOSLO NOSOTROS TAMBIÉN."

EL DESTINO PREFERIDO

Hablar de España es hablar de un destino ideal para la práctica del ciclismo en cualquiera de sus modalidades, y por supuesto el mountain bike. El clima de la península es, en general, no excesivamente riguroso para nuestros vecinos del norte de Europa, que ven en nuestro país un lugar perfecto para seguir ciclando en los meses de invierno que se avecinan.

Son muchas las Comunidades Autónomas que ya han puesto en marcha diferentes planes para atraer este turismo desestacionalizado que alimenta de visitantes a zonas que durante mucho tiempo han tenido en el sol y el verano su punto fuerte. Este pasado mes de septiembre se celebró en Boltaña (Huesca) el segundo encuentro de IMBA internacional que se celebra en nuestro país, y en diferentes ponencias se pudieron ver ejemplos de acciones que convierten zonas casi despobladas en un punto de interés y encuentro para los practicantes de MTB. El ejemplo de Sicilia, con sus más de 9.000 visitas anuales, o los propios ejemplos de Aragón, que lidera a nivel nacional la captación de visitantes en sus diferentes opciones de recorridos por sus valles son un ejemplo.

Este mes pedaleamos por Soria, en una muestra más de la riqueza de nuestro territorio, lo mismo que podemos hacer en prácticamente todas las provincias de nuestra geografía. Hay opciones para todo tipo de uso, desde rutas más pedaleadoras a centros donde la parte técnica cobra un mayor protagonismo. Los visitantes externos lo saben, lo valoran y nos visitan, cada vez más, aprendamos nosotros también a conocer nuestro país.



Julio Vicioso
Director BIKE
jvicioso@slib.es



GRANDE NUNO
Siempre es difícil decir adiós cuando se tiene la certeza de que todavía no es el momento.

En el caso de Nuno Silva, un hombre lleno de proyectos y de futuro, lo es todavía más.

Como CEO de Bicimax, la empresa distribuidora de FOX, Santa Cruz, Cervelo o Motul... entre otras, Nuno fue capaz de hacer crecer una empresa a través de un equipo joven, que ahora se enfrenta a un increíble reto de seguir adelante sin su figura de líder.

Siempre tan cercano como profesional, dejará una huella que seguro perdurará en el tiempo, porque no solo deja una familia, sino dos, la suya propia y la de Bicimax, una familia de futuro.



BIKErevista



@BIKErevista



REVISTABIKE



@revista_BIKE



BIKE



Foto: JCD Fotografía

20

¿QUÉ BIEN LO PASAMOS!

Así fueron los eMTB Experience Days by Bosch y Mondraker.

28

UNA E-MTB

SOBRADA
Capacidades DH para la nueva Giant Reign

36

PURA HISTORIA MTB

Cómo fueron cambiando las bicis de Nino Schurter desde sus comienzos.

46

VISION GLOBAL

Probamos la versátil gravel Stevens Camino Pro.

52

MOUSTACHE GAME CX-R

Además de preciosa, es una bici con pedigrí de carreras.

72

MICROTEST

Así se comportan las nuevas ruedas para gravel de Vision.

74

MONTAR UN MOUSSE

Para proteger nuestras llantas y evitar pinchazos, hay que hacer esto.

86

DESPEDIDA

La Copa del Mundo se despidió en Norteamérica con sorpresas de última hora.

¿QUÉ QUIERES VER EN BIKE?

¿Qué artículos te gustaría ver en los próximos números?

Escríbenos con tus sugerencias: bike@mountainbike.es

¿QUIERES MÁS BIKE?

Suscripciones: 91 060 44 83.

suscripciones@slib.es

Contacto BIKE:

bike@mountainbike.es

#CONNECTING BIKEPEOPLE

#LEEREVISTAS

#MEGUSTABIKE

398



ADEMÁS:

ENTREVISTA: 16

FOCUS THRON: 58

PERSONAL TRAINER: 66

CONSULTORIO: 78

TALAJARA: 82

RUTA SORIA: 92

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



BIKE TAMBIÉN EN VERSIÓN DIGITAL



Carga este código QR y accede a BIKE en digital.





NUEVA

REIGN ADV E+

LA E-SUPERENDURO DE UNA INMENSA MINORÍA



GIANT

Nº1 MUNDIAL





¿QUIERES MÁS INFORMACIÓN SOBRE CADA NOTICIA?

Carga este QR en tu terminal o entra en mountainbike.es



AMPLIANDO POSIBILIDADES

GIANT TALON E+

Giant acaba de hacer pública la nueva generación de su gama Talon E+ y Talon E+ EX equipada. Su diseño renovado combina ligereza, potencia y tecnología inteligente e integra de manera más limpia la batería en el tubo diagonal, lo que aporta también espacio para dos portabidones o un extensor de autonomía EnergyPak Plus, ampliando las posibilidades para rutas largas. La nueva Talon E+ cuenta con un cuadro ALUXX SL de aluminio fabricado mediante técnicas de hidroformado y gravity casting.

El resultado es una estructura un 13 % más ligera que la generación anterior. El corazón de la Talon E+ es el motor Sync-Drive Sport 2, compacto y optimizado para el Trail, con 75 Nm de par y un soporte máximo del 400 %. Incorpora el modo Smart Assist, que utiliza seis sensores para ajustar automáticamente la asistencia según la cadencia, el esfuerzo y la inclinación del terreno. En cuanto a sus precios, son de 2.599 € la versión base y 2.799 € la versión equipada.

[+INFO] www.giant-bicycles.com



> Thok eBikes anuncia mediante un comunicado oficial la conclusión de su colaboración con Stefano Migliorini, quien ocupaba el cargo de director ejecutivo desde la fundación de la marca y que ahora afrontará nuevos proyectos profesionales. En esta nueva etapa, la empresa especializada en el diseño y fabricación de bicicletas eléctricas de montaña continuará su desarrollo bajo la dirección de Giuseppe Bernocco, presidente del TCN Group.

> Batalla entre Strava y Garmin. La segunda reclamaba unas condicio-

nes a la primera para poder incluir las rutas registradas en sus dispositivos, que debían incluir una atribución visible. Strava reaccionaba quejándose, y días después demandaba a Garmin por supuesta infracción de patentes al utilizar funciones patentadas como segmentos en vivo y mapas de calor. El último capítulo de la disputa es la retirada de esta demanda y la aceptación por parte de Strava de las condiciones de visibilidad reclamadas por Garmin, aunque no está claro que esto vaya a ser el final de esta historia. Veremos.

> La Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE) celebra la aprobación en el Congreso de la Ley de Movilidad Sostenible, que por primera vez reconoce a la bicicleta como medio de transporte prioritario en la legislación nacional. No obstante, insisten en que esta norma "es solo un punto de partida" hacia una movilidad verdaderamente sostenible.

> Doctor Bike, taller especializado en el mantenimiento y reparación de suspensiones de bicicletas y motores de bicicletas eléctricas, anuncia

su entrada en el mercado francés como siguiente paso de su estrategia de internacionalización en Europa. La compañía da este salto después de haber implantado con éxito su modelo en España y Portugal.

> El gobierno de EE. UU. ha retenido envíos de bicicletas de Giant debido a acusaciones de trabajo forzoso en sus fábricas de Taiwán. A raíz de la orden de retención, Giant ha negado las acusaciones, afirmando que sus envíos en tránsito no han sido retenidos y que está tomando medidas para im-



ALTÍSIMO NIVEL

CALENDARIO SUPERCUP MASSI 2026

La Shimano Super Cup Massi anuncia las fechas y sedes de su temporada 2026, en la que volverá a reunir a los mejores especialistas de la disciplina en un formato que combina historia, espectáculo y un altísimo nivel técnico. La Nucía abre el 7 y 8 de febrero, y siguen Banyoles, Sabiñánigo, Santa Sussana, Vitoria Gasteiz (la gran novedad de la temporada), Naturland y cierra el circuito, como es habitual, la prueba de Sea Otter, el 19 de septiembre. www.supercupmtb.com

MUCHO ESTILO

FOX JACKSON GOLDSTONE LE

A sus 21 años, Jackson Goldstone se ha consolidado como uno de los grandes referentes del Descenso internacional tras lograr el título de Campeón del Mundo UCI 2025 y de la Copa del Mundo 2025. Fox Racing lanza su primera colección signature, que refleja tanto el estilo agresivo como la elegancia técnica del piloto canadiense. La Jackson Goldstone Limited Edition (LE) está inspirada en las texturas del granito y los tonos azul cobalto del espinela, dos elementos presentes en el entorno natural de Squamish, cuna del freeride y del propio Goldstone. **[+INFO]** www.foxracing.com

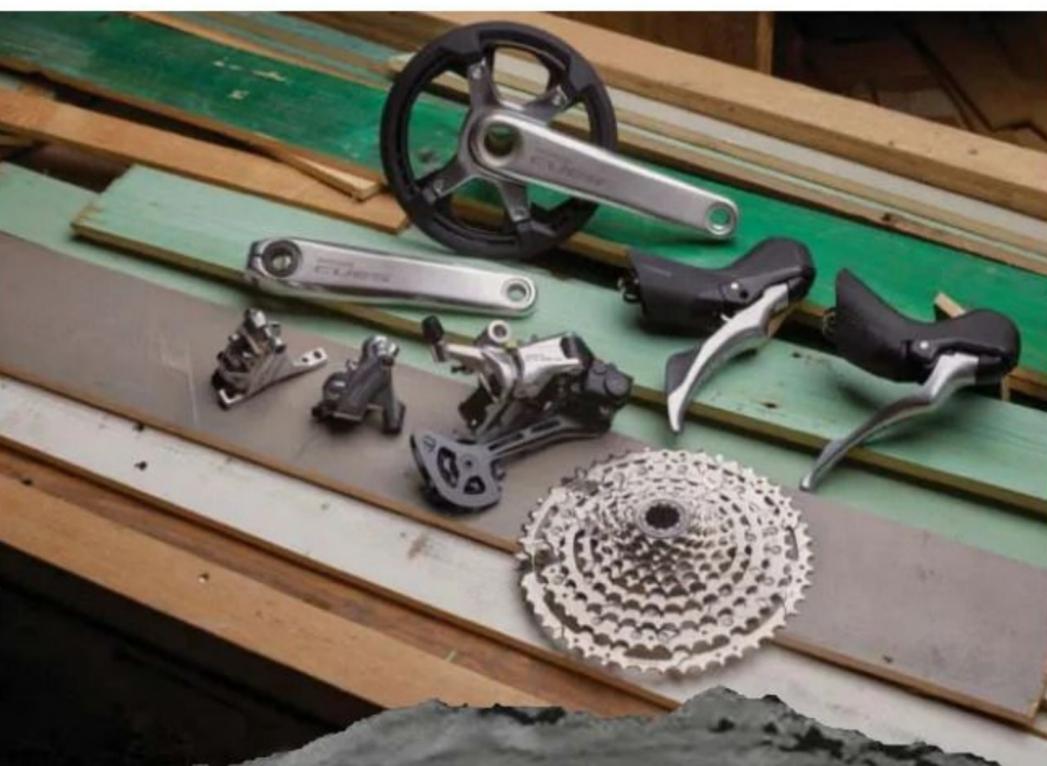


» Tus primeras zapatillas

ZAPATILLAS SPIUK SENDA

Spiuk amplía su catálogo de calzado con el lanzamiento de las Senda. Con un precio de 109,90 €, el modelo busca ofrecer un equilibrio óptimo entre rendimiento, confort y accesibilidad, destacando por su cierre BOA, suela de composite avanzado y taqueado profundo. Están disponibles en tres colores y en tallas de 37 a 49, posicionándose como una gran opción a tener en cuenta para quienes comienzan en el mundo del MTB. **[+INFO]** www.spiuk.com

TOPNEW



UN GRUPO BRILLANTE

SHIMANO CUES EDICIÓN ESPECIAL

Shimano vuelve a unir pasado y presente en un mismo lanzamiento. La marca nipona acaba de presentar los nuevos componentes CUES 1x10 velocidades de edición especial en aluminio pulido, un conjunto que busca enamorar tanto a ciclistas urbanos como a quienes disfrutan del gravel o las rutas de montaña con un toque de estilo atemporal. El sistema CUES destaca por su compatibilidad cruzada entre diferentes transmisiones y tipos de bicicleta, algo poco habitual en su segmento. **[+INFO]** www.bike.shimano.com

pugnar la orden de la U.S. Customs and Border Protection (CBP).

> YT Industries ha atravesado problemas de financiación tras el abandono del principal accionista, un fondo de inversión privado, lo que llevó a la insolvencia a la empresa. Tras un periodo de captación de inversión, ha sido finalmente el propio fundador de YT, Markus Flossman, el que ha acudido al rescate para evitar el cierre, recomprando la empresa. Esperemos una recuperación para esta emblemática marca muy unida a las competiciones gravity.

> Leatt España anuncia la puesta en marcha de la renovación de su página web leatt.es, un portal completamente actualizado que busca facilitar el acceso a la equipación técnica para aficionados y profesionales del off-road. El cambio llega con un diseño más limpio y visual, optimizado para cualquier dispositivo, y con una arquitectura de contenidos pensada para el usuario.

> Tras el cierre del fabricante de llantas CSS Composites, la compañía detrás de Forge + Bond y otras llantas de marca blanca incluidas

las utilizadas por Chris King, Revel y otras, Reynolds ha decidido dar soporte a los usuarios de estas llantas, con precios especiales de remplazo en caso de rotura fuera de garantía o sustitución.

> Scott-SRAM, coincidiendo con la despedida de Nino Schurter, ha fichado a Fabio Puntener ya antes de finalizar esta misma temporada y hemos visto ya competir a la revelación de la temporada con los nuevos colores a partir de la prueba de Lenzerheide.

> En el pasado mundial de carretera en Ruanda se anunció que Trentino, en Italia, albergará en 2031 un Super Mundial, con todas las disciplinas del ciclismo disputando sus títulos mundiales a lo largo de dos semanas, tal como vimos hace unos años en Gran Bretaña.

> Un año antes, en 2010, Italia también será la sede del Campeonato del Mundo XCM, en Val Gardena, organizado por los responsables de la actual Copa del Mundo y la Dolomitas HERO Südtirol. La fecha será del 13 al 16 de junio.



NO ES UNO MÁS

ROTOR UNO

Esta es la última gran apuesta tecnológica de Rotor: UNO, un grupo electrónico inalámbrico diseñado para bicicletas de gravel y montaña. El nuevo sistema se compone de un desviador trasero y un pulsador para manillar, con un peso total de solo 453 gramos, incluida la batería. Incorpora conectividad inalámbrica mediante Bluetooth® y ANT+™, y es configurable para casetes de 10 a 13 velocidades. Fabricado en aluminio anodizado y nylon reforzado con fibra de vidrio, el desviador integra un microprocesador y un encoder que aseguran precisión en el cambio en 150 ms por marcha. La batería interna soporta hasta 15.000 cambios, mientras que el pulsador utiliza batería CR2032 y dispone de avisador luminoso. Para MTB Rotor UNO soporta casetes de hasta 52 dientes, con una caja de aluminio de 93 mm y roldana de 12 dientes. En gravel, la variante incluye una caja más ligera de 75 mm, compatible con casetes de hasta 46 dientes. [+INFO] rotorbike.com



ABRIENDO FRONTERAS

GALFER USA

Industrias Galfer anuncia la apertura oficial de Galfer USA, su nueva sede operativa en Norteamérica. Ubicada en Orlando (Florida), la filial atenderá de forma directa los mercados de Estados Unidos y Canadá, consolidando más de tres décadas de presencia en la región a través de distribuidores locales. La dirección estará a cargo de Armando Riva, profesional con amplia trayectoria en el mercado norteamericano de componentes de frenado.

[+INFO] www.galfer.eu



UNA NUEVA ETAPA

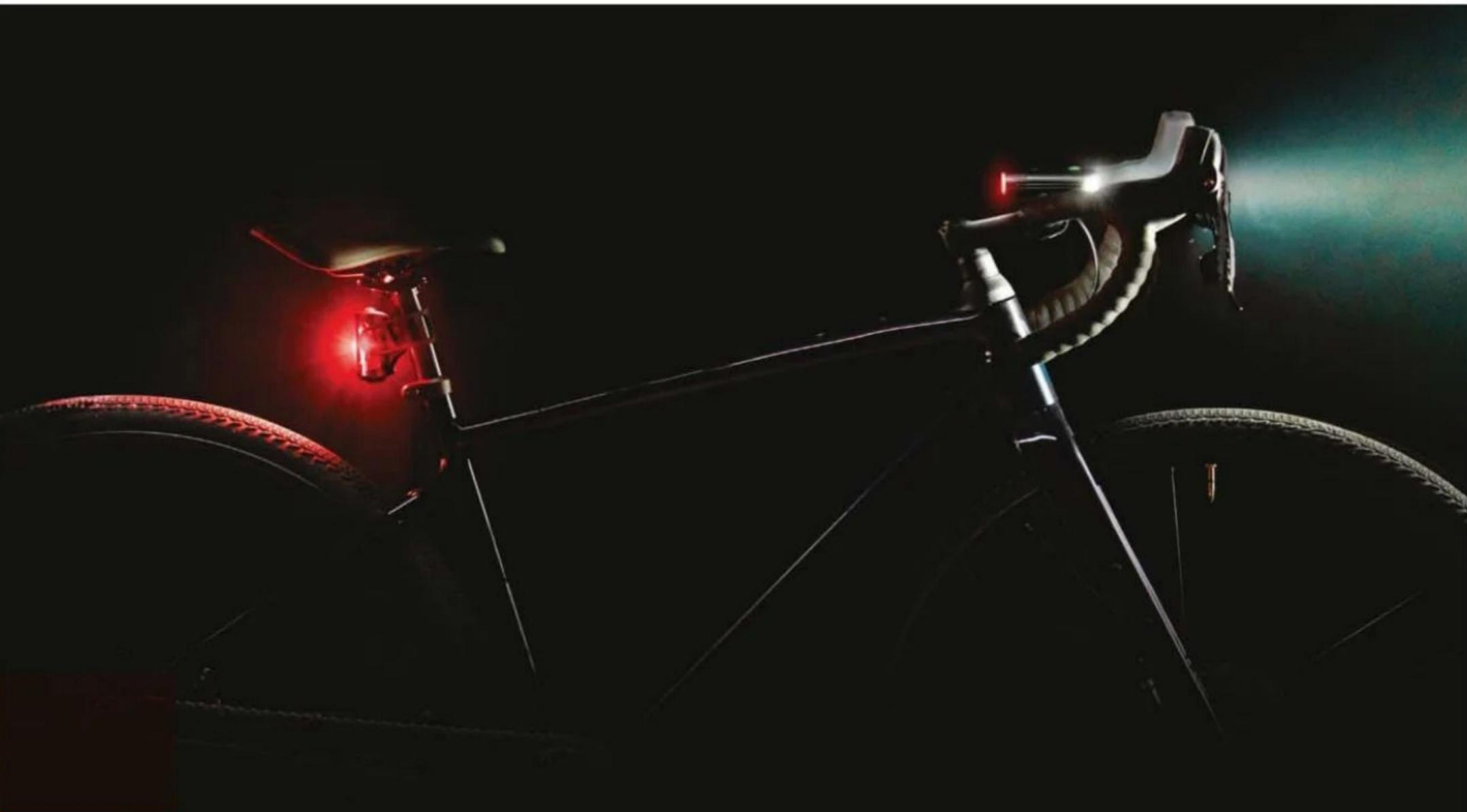
DAVID VALERO DEJA EL XCO

A sus 36 años David Valero anunció, a través de un emotivo vídeo publicado desde el paddock de Mont-Sainte-Anne, que la prueba canadiense sería su última participación en la competición más prestigiosa del cross country, la Copa del Mundo XCO.

Valero deja tras de sí una carrera brillante que lo convierte en uno de los corredores más destacados de la historia del MTB español. Entre sus logros sobresalen la medalla de bronce en los



Juegos Olímpicos de Tokio 2020, el subcampeonato del mundo de XCO en 2022, la victoria en la Copa del Mundo de Snowshoe 2022, 10 podios en la Copa del Mundo, 10 títulos de Campeón de España XCO y un récord de 44 semanas consecutivas liderando el ranking UCI. Valero no dice adiós a las carreras, sino que se va a volcar en las próximas temporadas en las carreras XCM y por etapas, y todo apunta a que lo hará en una nueva escuadra que pronto conoceremos.



TU SEXTO SENTIDO CICLISTA

LA MÁS POTENTE Y AVANZADA TECNOLOGIA DE RADAR

Disfruta de una visibilidad total con el increíble e innovador sistema Lezyne Radar React. Activa la avanzada detección de vehículos por radar, el llamativo modo intermitente diurno y la potente visibilidad nocturna. Por fin, la tecnología de radar se integra de forma inteligente en las luces para bicicleta líderes del sector de Lezyne.

Activa tu sexto sentido ciclista.



RADAR REACT SYSTEM

Elige tu conexión de tres formas distintas y disfruta de tu sistema Radar React: la aplicación Radar Ally, una unidad principal GPS compatible o nuestra luz delantera React Drive.

UNIDAD RADAR LUZ TRASERA



RADAR ALLY APP AUDIO EN TIEMPO REAL/ALERTA VISUAL



UNIDAD GPS ALERTA VISUAL EN LOS GPS COMPATIBLES



LEARN MORE

UNBOX
YOUR
POTENTIAL

POTENCIA X 4

POTENCIÓMETROS 4iiii

ENTREVISTA:

JOSE CARLOS DORANTES. JEFE DEL SERVICIO TÉCNICO 4iiii

La distribuidora andaluza Surbikes no solo es la distribuidora de los potenciómetros 4iiii, desde sus instalaciones también se atiende gran parte del mercado europeo. Hablamos con Jose Carlos Dorantes, "la persona 4iiii" en nuestro país.

¿Cuál es el proceso del Factory Install de 4iiii realizado por Surbikes para quienes deseen instalar un potenciómetro integrado en su biela?

Recibimos la biela en nuestras instalaciones, la cual ha sido enviada previamente a nuestro laboratorio por el cliente o por la tienda. Ofrecemos este servicio tanto a clientes finales como a tiendas. A continuación, se le instala un microchip a la biela pasa por una prueba de temperatura, calidad, calibración, estanqueidad y conectividad. Una vez concluido este proceso, la biela es enviada al cliente o a la tienda.

¿Qué control de calidad tiene este tipo de instalación?

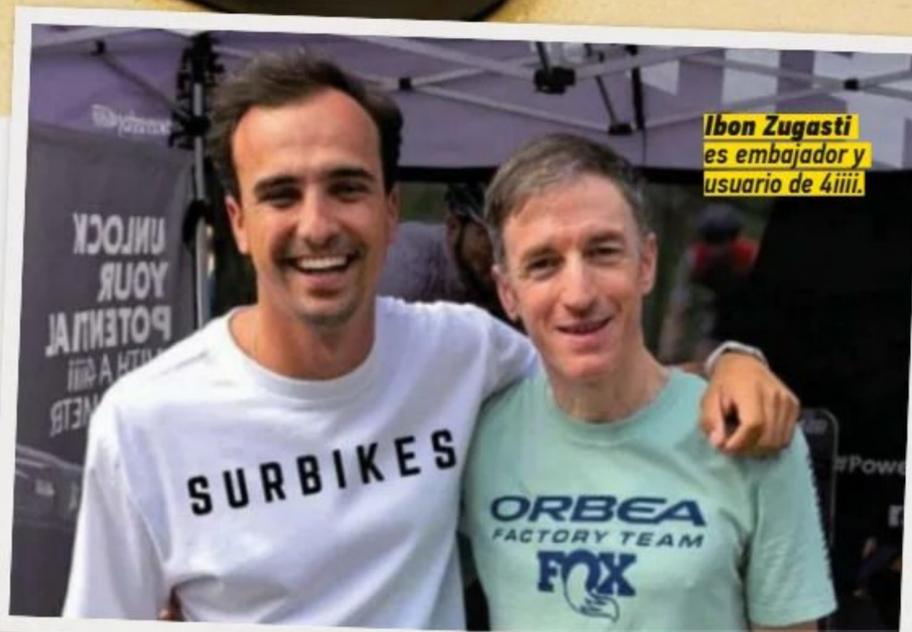
En el laboratorio de Surbikes realizamos 5 controles: el primero es un control de calidad y temperatura, es un proceso que realizamos a través de un sistema informático. En segundo lugar se realiza un control de calibrado que se lleva a cabo con una maquinaria específica de calibración. Posteriormente se pasa un control de estanqueidad: comprobamos que el potenciómetro está pegado correctamente y la biela y que no se produce ningún tipo de filtración. Y por último, un control de conectividad, en la aplicación comprobamos que el potenciómetro se conecta correctamente.

¿Cuáles son los plazos del Factory Install?

Los plazos dependen del tipo de bielas, siendo para las bielas izquierdas de un plazo de 5-6 días hábiles. Con las bielas derechas el plazo se amplía a unos 8-10 hábiles y por último con las bielas duales tardamos entre 10 y 12 días hábiles en tener terminado el proceso.

¿Qué tipos de bielas se pueden montar en el Factory Install de Surbikes?

Esto también depende, de si es biela izquierda, derecha o dual. Nosotros comenzamos con las instalaciones de los potenciómetros en biela izquierda y desde este año, tras un intenso training con 4iiii y recibir la maquinaria necesaria, ya realizamos instalaciones duales. En cuanto a biela izquierda instalamos en Shima-



Ibon Zugasti es embajador y usuario de 4iiii.



no Ultegra 8100, Shimano Dura Ace 9200 en carretera, Shimano GRX 810, Shimano GRX 820 para gravel y Shimano XT y Shimano XTR de mountain bike. En cuanto a Dual se limita por ahora a Shimano Ultegra 8100 y Shimano Dura Ace 9200.

¿Qué tipo de formación recibe el equipo que realiza las instalaciones?

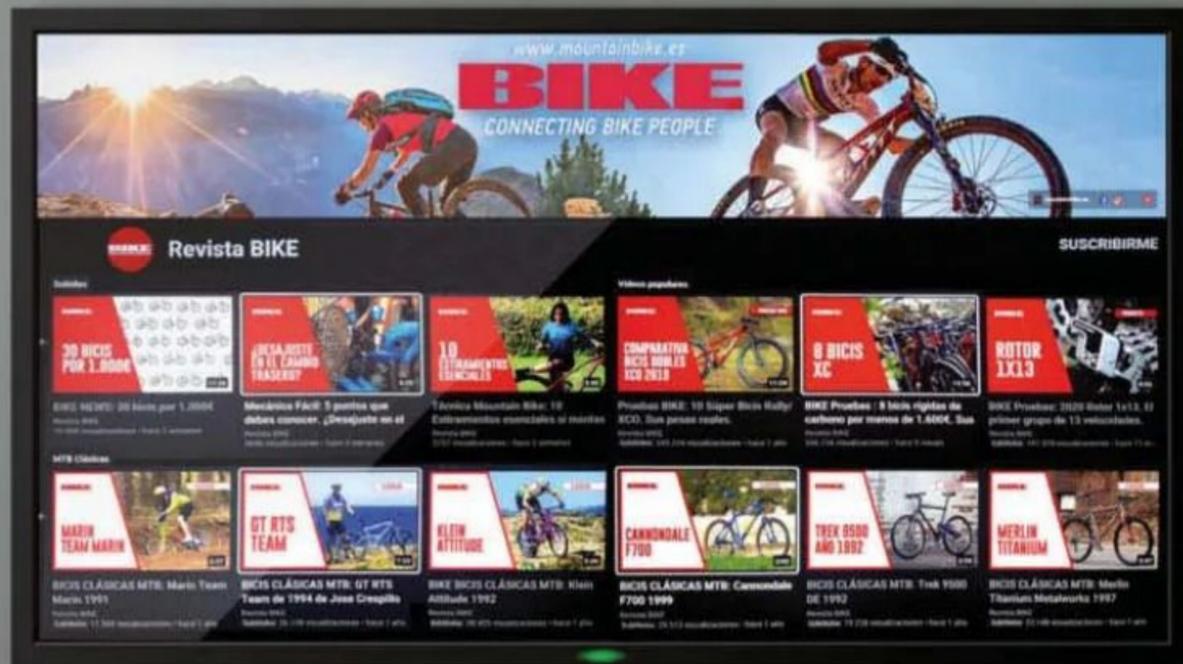
Desde 2021 estoy trabajando con 4iiii en las instalaciones de los potenciómetros. Todos los años realizamos dos training presenciales en nuestro laboratorio de Surbikes (Sevilla) con la marca. Los técnicos vienen desde Canadá y nos forman tanto en las novedades como en los últimos productos sacados a mercado y en la gestión de las garantías. Todo para poder dar un servicio preciso y profesional.

¿Con qué tres palabras definiría el Factory Install?

Confianza, rapidez y confort.

[+INFO] 856 04 38 40. www.surbikes.com

Dale al play



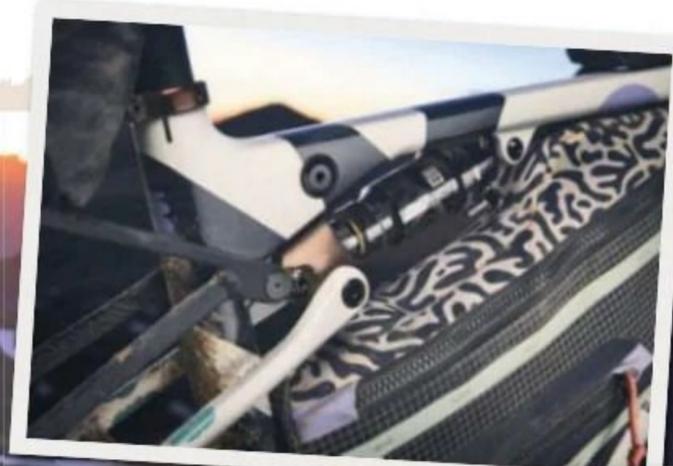
Revista BIKE

Suscríbete a nuestro canal de Youtube
y descubre el Cine Mountain Bike en casa

www.youtube.com/revistaBIKE

BIKE
www.mountainbike.es

»TERRITORIO«
Mundo
GRAVEL



CRUCE DE CAMINOS

TREK CHECKOUT

Trek presenta la nueva CheckOUT, una bicicleta de gravel con manillar de carretera y flare muy ancho, y doble suspensión de 55/60 mm, diseñada para ser más rápida que una bicicleta de montaña en carreteras asfaltadas y más eficiente que una bicicleta rígida de gravel en senderos exigentes. Ideal, pues, para aventuras en carretera, grava y senderos estrechos, eventos de ultra resistencia, viajes largos con equipaje y mucho más. Cuadro de carbono, paso de rueda ancho, hasta 18 puntos de anclaje para accesorios... hay dos montajes a partir de 4.999 € y cuadro suelto. [+INFO] www.trekbikes.com



A TU GUSTO

NUEVOS SABORES 226ERS

226ERS anuncia la incorporación de nuevos sabores a sus productos High Energy Gel y High Fructose Gel, dos de sus líneas más populares. Los nuevos sabores son Lime y Speculoos en High Energy Gel y Neutral en High Fructose Gel. Además, los sabores Speculoos y Neutral también estarán disponibles en el nuevo formato XS.

[+INFO] www.226ers.com



CLARAS INTENCIONES

ROCKSHOX RUDY XL

Tras dos años de desarrollo, la nueva RockShox Rudy XL muestra claramente sus intenciones con su recorrido aumentado a 60 mm (configurable a 50 mm) y un actualizado cartucho hidráulico Charger Race Day 2, con un tarado para mantenerse firme en tramos rápidos y activa cuando el terreno se hace impredecible. Es compatible con neumáticos de 2,25" y hay dos versiones, Rudy XL Ultimate (1.010 €) y Rudy XL (sólo primer montaje), además de un guardabarros compatible (25 €). RockShox mantiene el modelo Rudy XPLR con hasta 40 mm. de recorrido. [+INFO] www.rockshox.com

CAR-LITE

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



LA NUEVA LUZ DE EMERGENCIA GEOLOCALIZADA.

Máxima visibilidad y seguridad.

OBLIGATORIA A PARTIR DE ENERO DE 2026.
El único dispositivo legal de preseñalización de peligro en carreteras.
CAR-LITE, la baliza más avanzada del mercado.



**Visibilidad total,
incluso a plena
luz del día.**



59,90 €*
***Envío gratis**

Certificada por la DGT – Cumple con la normativa V-16.

12 años de conectividad garantizada, sin cuotas ni suscripciones.



Gastos de envío GRATIS con SPORT LIFE,
por tiempo limitado. Escanea el QR y no te
quedes sin ella.

CONECTADA CON
DGT 3.0
Dirección General
de Tráfico

**SIEMPRE
VISIBLE.
SIEMPRE
SEGURO.**

»TERRITORIO«
eBike



PONTE AL DÍA

BOSCH EBIKE FLOW 1.30

Bosch lanza la actualización eBike Flow 1.30. La nueva versión de la App de Bosch para bicicletas eléctricas introduce importantes mejoras en personalización, ajuste de rendimiento con el motor Performance Line SX, navegación o mejoras del

sistema de cambio electrónico eShift, destacando el diagnóstico mediante código QR que permite al usuario identificar averías y acceder directamente al Help Center con la solución específica para su eBike. [+INFO] www.bosch-ebike.com



PARA LOS DÍAS QUE VIENEN

GUARDABARROS ZEFAL FM40

La marca francesa Zefal amplía su catálogo de accesorios para ciclismo con el lanzamiento del guardabarros delantero FM40, un modelo de diseño discreto que puede ser usado tanto en bicicletas de montaña musculares y como eléctricas, ofreciendo cobertura frente al barro, el agua y la suciedad. Su precio recomendado es de 19,95 €, posicionándolo como una opción asequible dentro de su categoría premium. [+INFO] www.zefal.com



VAMOS DE VIAJE

EVOC BIKE TRAVEL

EVOC renueva su gama de bolsas para bicicleta Bike Travel. El modelo más destacado de la colección es la Mountain Bike Bag PRO, una bolsa completamente rediseñada. Gracias a su geometría optimizada, ya no es necesario desmontar el manillar o el cockpit por completo; basta con girar el manillar 90 grados y retirar las ruedas y pedales. Esta solución es especialmente útil para bicicletas con cockpits integrados o cableado interno. Además de otra versión para bicicletas de carretera, la colección se completa con la Bike Bag PRO, la más versátil de la gama, ideal para quienes viajan con distintos tipos de bicicleta. [+INFO] bicimax.com



EN EXPANSIÓN

EDUARDO ROLDÁN, CEO DE MERIDA ITALIA

Merida Bikes SWE S.A. anuncia oficialmente la adquisición del control accionarial de Merida Italia, un movimiento estratégico que fortalece su expansión en el mercado europeo y reafirma el compromiso de la marca con el desarrollo del ciclismo en la región. En el marco de esta operación, la compañía ha nombrado a Eduardo Roldán como nuevo CEO de Merida Italia. Roldán, hace un año nombrado CEO de Merida Bikes SWE y con una sólida trayectoria en gestión internacional y en la industria ciclista, será el encargado de liderar la nueva fase de crecimiento de la filial, enfocada en la innovación y la excelencia en el servicio. [+INFO] www.merida-bikes.com



TU FUTURO

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

LALIGA BUSINESS SCHOOL lanza una nueva edición del Máster en Organización de Eventos Deportivos, un programa diseñado para formar a los profesionales que liderarán la creación, planificación y ejecución de eventos deportivos a nivel nacional e internacional. Con un enfoque práctico y totalmente conectado con la industria, el máster prepara a los alumnos para asumir responsabilidades reales desde el primer día aprendido en clase en contextos reales, y trabajando áreas como logística, marketing, sostenibilidad, innovación, protocolo y gestión operativa. El claustro está compuesto por profesionales en activo de entidades como Sport Life Ibérica, federaciones deportivas y clubes profesionales.

[+INFO] <https://business-school.laliga.com/masters/master-en-organizacion-de-eventos-deportivos>

GALFER[®]

Brake like a PRO



DISC SHARK[®]
& PRO PADS

EL MEJOR COMBO

El combo de frenado Disc Shark & Pro Pads de Galfer para MTB ofrece un rendimiento excepcional, garantizando una frenada potente, estable y constante incluso en las condiciones más extremas.

- MÁXIMA POTENCIA DE FRENADO Y CONTROL
- MENOR TEMPERATURA DE FUNCIONAMIENTO Y MAYOR RESISTENCIA AL CALOR
- MAYOR DURABILIDAD DE LAS PASTILLAS DE FRENO
- LISTO PARA USAR, SIN NECESIDAD DE RODAJE INICIAL



TODAS NUESTRAS SOLUCIONES DE FRENADO EN

 galfer.eu

**ENTREVISTA: FRANCISCO SÁNCHEZ
FUNDADOR Y PRESIDENTE DE MONDRAKER**

25 AÑOS NO SON NADA

DESDE SU NACIMIENTO EN 2001, MONDRAKER HA IDO ROMPIENDO BARRERAS A LO LARGO DE SUS CASI 25 AÑOS DE HISTORIA. HOY ENTREVISTAMOS A FRANCISCO SÁNCHEZ, FUNDADOR Y PRESIDENTE DE MONDRAKER.

Cuando en 2001 Francisco Sánchez decide crear Mondraker, su experiencia en el sector de la distribución ya había dejado huella. Una pequeña empresa en Elche, Team Bike, estaba revolucionando el sector de la distribución enfrentándose a las grandes empresas del momento. ¿La clave? Conseguir la distribución en exclusiva de marcas premium que iban a ir ampliando su oferta año tras año. Marcas como Finish Line, Camelbak, Giro o Marzocchi entre otras, iban a consolidar las bases de una distribuidora que, además, contaba con una marca de bicis entre sus representadas.

Team Bike, fundada en 1992, fue la distribuidora que posicionó la marca francesa Sunn como una de las marcas referentes en el mercado ante la avalancha de marcas americanas, y tras la desaparición de la marca, Schwinn o Rocky Mountain fue-

ron las marcas sustitutas, hasta que nuevamente, afectadas por los vaivenes de la industria, ceden en su distribución y en aquel momento se planta la primera semilla de Mondraker.

El reto fue crear su propia marca, y así no depender de terceros a la hora de especificar o desarrollar sus gamas. Desde el primer momento, Miguel Pina se convierte en el CEO y alma mater de Mondraker, a la que, juntos, imprimen un carácter que refleja su visión del mountain bike, imprimiendo un enfoque muy centrado en las disciplinas gravity y en el desarrollo propio de producto, separando los caminos de la distribuidora y la marca de bicicletas. Aportaciones tecnológicas como la Forward Geometry, reconocida como la inventora de la geometría moderna, o el sistema Zero Suspension, han marcado el ADN de la marca, creando su propio camino y extendiéndose a nivel internacional como una marca premium asociada a la tecnología e innovación.

Así pues, su crecimiento ha ido ligado a sus innovaciones tecnológicas, siempre acompañados por una presencia constante

en la competición al más alto nivel, como banco de pruebas y de desarrollo. Mondraker fue la primera marca española en ganar una Copa del Mundo de descenso UCI - en 2009 de la mano del francés Fabien Barel en Maribor, Eslovenia- y en 2016 lograron un hito histórico e inigualable hasta el día de hoy al copar los tres peldaños del podio en el Campeonato del Mundo de Val di Sole, uno de los circuitos referentes en el circuito internacional. Ronan Dunne acaba de lograr la medalla de bronce en el Mundial 2025, y el año pasado en la misma cita, su corredor Dakota Norton acarició el arco iris hasta el último momento.



TEXTO:
Redacción BIKE
FOTOS:
Mondraker

**“LA
ESTRATEGIA
ES CRECER Y
DESARROLLAR
TODO EL
POTENCIAL
DE LA MARCA”**





El 100% de las eMTB se ensamblan en las instalaciones centrales de Mondraker, una bici por persona. La marca está presente directamente en varios países de Europa, como Alemania, Francia, Italia o Austria.

Francisco, echando la vista atrás, el gran éxito de Val di Sole hace diez años también coincide con el inicio del mercado de las eMTB, también incipiente en aquellos momentos. ¿Cuánto ha cambiado Mondraker en este tiempo? ¡Mucho! Hace diez años coincidieron esos dos hitos que mencionas, más el inicio de nuestra distribución directa en centro Europa. En 2015 iniciamos una nueva etapa profesional del departamento de Ventas que nos permitió posicionarnos fuertemente en países clave como Alemania y Austria.

¿De qué forma las bicis eléctricas han cambiado vuestro modelo de negocio desde vuestros primeros modelos allá por 2005? Echando la vista atrás, cuando empezamos con las primeras Crafty y Vantage, no imaginábamos que hoy las eBikes fuesen nuestros modelos más demandados. Fuimos rápidos en ver el movimiento porque encajaba muy bien con nuestra filosofía de marca, ese enfoque centrado en la diversión por encima de todo, y fuimos capaces de presentar unos modelos muy competitivos capaces de hacer puro eMTB desde el primer día.

La evolución de las eMTB en los últimos años ha sido imparable y habéis conseguido haceros un hueco a nivel internacional como una de las marcas referentes. ¿Qué supone para Mondraker esta familia en vuestra facturación anual y cómo vais a hacerla crecer o mantener en los niveles actuales? Las eMTB representan una parte muy importante de nuestra facturación actual, y con el permiso de las Gravel, la previsión es que siga aumentando. Las innovaciones venideras en las bicis eléctricas van a convencer a más usuarios, hay mucho campo de desarrollo, y los modelos de hoy, poco tendrán que ver con los de mañana.

Siendo una empresa siempre más enfocada en las disciplinas gravity, vuestros esfuerzos en el XC creando vuestra propia estructura Mondraker Factory Racing, ¿Son una declaración de intenciones de que queréis posicionarnos como una de las grandes compañías europeas presentes en todas las disciplinas? Sin duda nuestras raíces e identidad están en el Descenso, pero desde siempre hemos defendido una gama de Mountain

Bike completa, donde el rendimiento de nuestros modelos de Cross Country ha sido fruto de un desarrollo propio con el que hemos conseguido marcar nuestra identidad como marca en la disciplina llegando a conseguir victorias en las UCI MTB World Series como este año con Mona (n.d.l.r. Mona Mitterwallner, que ganó este 2025 en la prueba de Nove Mesto de las UCI MTN World Series). Creemos firmemente en lo que Warner Bros quiere hacer con la Copa del Mundo, y hemos querido intensificar nuestra imagen en competición defendiendo las dos categorías reinas; el XCO como deporte Olímpico y el DH como Formula 1 del MTB.

En este punto, a nivel nacional, y aunque las cifras no se pueden saber con exactitud, Mondraker sería la segunda empresa a nivel de facturación por detrás de Orbea, perteneciente a la Cooperativa Mondragón. ¿Qué se siente al ser el fundador de una empresa que con tan solo 25 años ha conseguido llegar a este nivel con más de 100 M de facturación anual? Si, en teoría ese es el ranking, pero en este sentido siempre hemos estado muy centrados en lo nuestro sin mirar demasiado hacia los lados. Somos muy autocríticos y exigentes con nosotros mismos, nos gusta más pensar en qué es lo siguiente, cual es la próxima meta, buscando retos que nos puedan subir al siguiente escalón. El sentimiento es el de un trabajo bien hecho gracias al equipo que hay detrás y a tener las ideas claras de lo que queremos como marca.

Desde hace muchos años, vuestra apuesta ha sido la de ensamblar en vuestras propias instalaciones un gran porcentaje de vuestras bicicletas, teniendo así un mayor control de calidad de la cadena de producción. ¿Cuándo y por qué se tomó esa decisión y cuáles son las ventajas? Históricamente hemos montado casi todo en casa, pero desde el Bike-Boom de la pandemia y la ruptura de la cadena de suministro, decidimos traernos el 100% a Elche. Tenemos un organizado y eficaz departamento de Operaciones, y pensamos que es muy importante tocar el producto, sentirlo, y darle este toque final de bici completa terminada, con nuestros detalles y nuestro control de calidad casi enfermizo. Nuestro sistema es muy artesanal, cada montador ensambla una bici

desde el principio, hasta el ajuste final, esto marca la diferencia.

Vuestra irrupción en el gravel, con vuestro modelo Arid, tanto en versión eléctrica como normal, ¿es un paso más hacia el mercado de carretera? ¿Vemos pronto una Mondraker "road"? No al menos a corto plazo, a diez años vista quien sabe. El objetivo es claro, seguir creciendo y desarrollando el potencial de Mondraker, todavía queda mucho por hacer, y el Gravel es un buen ejemplo, la aceptación del mercado está superando todas las expectativas.

La situación actual del mercado, tras el boom post pandemia con un mercado que lo absorbía todo, se ha tornado en una crisis que se está prolongando en el tiempo, más allá de lo que todos los analistas y expertos esperaban. ¿Cómo ha encajado Mondraker esta situación y cuál es la situación actual como empresa? Nuestra estrategia fue clara, en tiempos de crisis es cuando más hay que invertir en la marca; iniciamos la filial de Mondraker USA, arrancamos nuestros propios equipos Factory ganado Copas del Mundo desde el primer día, primero DH y luego XC, lanzamos Mondraker TV con el fichaje de Doddy... y de hecho seguimos en esta línea; acabamos de adquirir un nuevo terreno de 8.000m2 para nuestro futuro almacén logístico, y estamos trasladando nuestra sede a California donde inauguraremos un Experience Center abierto al público en la zona de Santa Cruz. La empresa siempre ha destacado por la responsable gestión de los recursos, administrarlos en el tiempo, y destinarlos a seguir creciendo generando valor.

Sabemos del interés de algunas empresas y los acercamientos a Mondraker de inversores desde hace años, ¿la situación actual hace que esto cambie de alguna manera? ¿La marca tal y como la conocemos podría pasar a otro estatus en un futuro más o menos cercano? El sector de la bici entero tuvo un acercamiento mayoritario de potenciales inversores durante el Bike Boom post-pandemia, esta tendencia decreció ante la saturación del mercado, y en la actualidad se ha reactivado, en cierto modo esto funciona así. Seguimos escuchando



Imagen del interior de las instalaciones de la sede central de Mondraker en Elche. Un nuevo almacén de 8.000 m² servirá de almacén logístico en un futuro próximo.

y aprendiendo de los más experimentados, pero nuestro foco siempre está en el largo plazo, por lo que no hay encaje de momento.

Con tan solo 25 años de historia, habéis demostrado que siguiendo vuestro propio camino, aunque haya sido más difícil, se pueden conseguir las metas. ¿Cómo será Mondraker dentro de diez años? La estrategia de la empresa es crecer y desarrollar todo el potencial de la marca en los distintos mercados de manera global. El sector tiene un futuro brillante, competimos contra empresas multinacionales muy grandes, y el margen de expansión y crecimiento es enorme, lo seguiremos haciendo realidad tal como lo hemos hecho hasta ahora. ○○



Vista exterior de la sede central de Mondraker Bikes en Elche, Alicante.



En el primer año de vida del equipo Mondraker Factory Racing, Mona Mitterwallner ha logrado una importante victoria.

Síguenos también en:



LA REVISTA N°1 DE LA BICI DE MONTAÑA
BIKE

Director General de Deporte: Fran Chico
Editor Adjunto/Director: Julio Vicioso
Redactor Jefe: Miguel Lorenzo

Director de Arte Area Deportes: Francisco Miguel Yestera
Director de Arte BIKE: Juanjo Contreras

Colaboradores, pruebas y producto: Iván Mateos, Miguel Ángel Sáez, Carlos Morcillo Jose Luis Arce, Nacho García, Juan Manuel Montero, Jose María Fernández, Fernando Villares, Jose Antonio Hermida, David Vázquez López, Israel Romero.
E-mail: bike@mountainbike.es

DEPARTAMENTO DE ARTE: Juanjo Contreras (Director de Arte), Francisco Javier Hernández (Jefe de equipo).

Fotografía y vídeo: César Cabrera, JCD Fotografía. **Tecnología Editorial:** Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director). **Producción:** Manuel Torres (Director). **Copyrights:** Motorpress Ibérica, Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

EVENTOS DEPORTIVOS: Tino Pérez, Fernando Sebastián.
E-mail: eventos@slib.es

Directora de Marketing y Comunicación: Henar Calleja.

Director de Publicidad: Raúl Moreno, rmoreno@slib.es. Tel. 618 95 34 90
Publicidad Norte: Javier Aizpurúa, Tel. 609 938 548.

Coordinación de Publicidad: Begoña Calvo, Raquel Carrasco, Tel. 91 347 01 00.
coordinacionpublicidad@slib.es.

Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez-Millet
Director de Desarrollo de Negocio Digital: Juanma Montero

SPORT LIFE
NOVELAS, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: MARÍA WANDOSSELL ALCINA

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es

Teléfono: 91 060 44 83

web: <https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/deportes/bike>

Horario: Lunes a Viernes de 09:00 h a 18:00 h. julio y agosto de 08:00 h a 15:00 h.
información puntos de venta: encuentratukiosco@logista.es

SEDES:

Madrid: Nestares 20. 28045 Madrid. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52.

Imprime: ROTOCOBRI, S.A. Ronda de Valdecarrizo, 13. 28760 Tres Cantos (Madrid).

Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches a Torrejón de Ardoz (Km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 91 830 45 91.

Líderes en revistas de deporte

BIKE
mountainbike.es

Ciclismo
a fondo

Gran Guía de ENTRENAMIENTO & NUTRICIÓN

Sport Life

eBike

Triatlón

Mundo GRAVEL

Oxígeno

Trail Run

YOGAFIT

CORREDORA

Depósito legal: M-8946-1992

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías en cualquier tipo de soporte, incluyendo digital, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Precio: 4,95 euros, IVA incluido. Canarias: 5,10 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,95 euros, gastos de transporte incluidos.

Printed in Spain.



PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es

ARI **FIPP**



eMTB EXPERIENCE by BOSCH y MONDRAKER



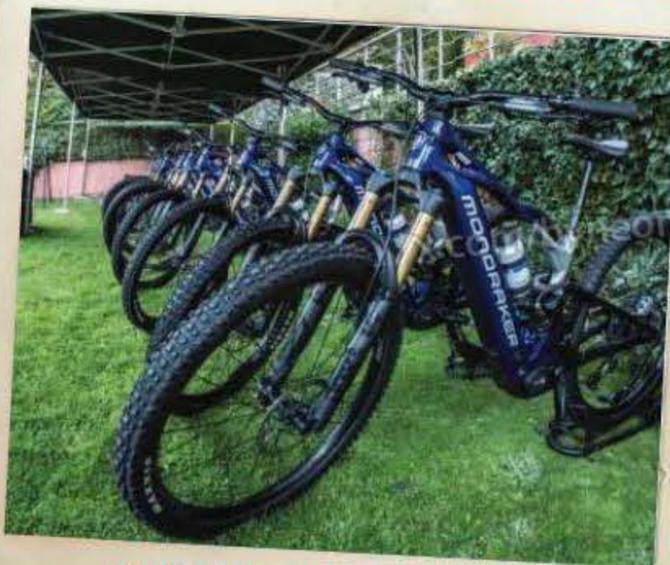
AZUL ELÉCTRICO

ÉXITO DEL PRIMER EMTB EXPERIENCE BY BOSCH Y MONDRAKER, CON DOS INTENSAS JORNADAS EN LAS QUE LOS PARTICIPANTES HAN PODIDO CONOCER DE PRIMERA MANO TODAS LAS TECNOLOGÍAS DE AMBAS MARCAS.

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



La Mondraker Crafty Carbon RR fue el modelo seleccionado para estos primeros eMTB Experience Day BOSCH.



Buen ambiente y muchas experiencias en tan solo una jornada por grupo. Dos días de puro eMTB.



Bosch disponía de diferentes motores seccionados de diferentes generaciones para poder ver su evolución.

TEXTO:
Julio Vicioso

FOTOS:
JCD Fotografía



BOSCH



Ajustes previos a la salida, después de una introducción al sistema Bosch y a su app FLOW con la que sacar el máximo partido.



El Bosch Performance Line CX Gen 5 fue el protagonista del primer eMTB Experience by Bosch&Mondraker.





Durante el recorrido se podían probar todas las tecnologías del Bosch, muchas de ellas desconocidas para los usuarios.



"DOS JORNADAS DE APRENDIZAJE Y DISFRUTE A PARTES IGUALES"

DURANTE DOS DÍAS, Y EN UN ENTORNO NATURAL INCOMPARABLE, EN PLENO CORAZÓN DE LA SIERRA DE GUADARRAMA, LOS ASISTENTES AL PRIMER EMTB EXPERIENCE BY BOSCH Y MONDRAKER HAN TENIDO OCASIÓN DE CONOCER DE PRIMERA MANO, Y EN DOS GRUPOS REDUCIDOS, TODO LOS SECRETO DE LAS TECNOLOGÍAS BOSCH Y MONDRAKER, DE MANOS DE ESPECIALISTAS DE AMBAS MARCAS, QUIENES EXPUSIERON LAS ÚLTIMAS NOVEDADES.

En cada una de las dos jornadas, el grupo recibía una bienvenida por parte de Laura Sánchez, directora de Marketing de Bosch ebikesystem en España, para a continuación participar en una introducción de las tecnologías Bosch: *"Es un evento pionero que hemos organizado por primera vez en España y el resto de Europa para estar más cerca de los usuarios, conocer de primera mano sus inquietudes y necesidades, y al mismo tiempo darles a conocer cómo le pueden sacar más partido a nuestros productos gracias a las últimas actualizaciones o el uso más en profundidad de nuestra app FLOW"*.

Tras una primera parte teórica, llegaba el momento de pasar a la acción con el ajuste de todas las Mondraker Crafty Carbon RR disponibles para todos y cada uno de los participantes, convenientemente personalizadas en tallajes, ajuste de suspensiones o pedales.

En un recorrido de puro mountain bike, los participantes pudieron comprobar en la práctica cómo aplicar correctamente las diferentes tecnologías del Bosch Performance CX Gen 5 como el Extender Boost, Walk Assist, la Asistencia Dinámica o el Hill Hold de ayuda al arranque en subida. Por ejemplo, para Carolina Recio, antes de llegar a la zona de explicación de esta tecnología, ya la había puesto en práctica: *"No conocía cómo aplicarlo, y es una manera muy sencilla de arrancar en cuesta, simplemente pulsando un botón"*.

Como ella, todos los participantes, pudieron contar con las explicaciones sobre la marcha de Stephan Schlie (@bikeschlie en Instagram), embajador de Bosch y Mondraker, y un verdadero amante de la tecnología cuyo trabajo va más allá de ser imagen de estas marcas, ya que también forma parte del equipo de desarrollo de Bosch en sus productos antes de que estos lleguen al mercado: *"Desde el primer momento hasta llegar a hoy, el desarrollo de los motores para eMTB han vivido una evolución imparable, con mejoras inimaginables hace apenas 10 años. Hoy, junto a los motores de asistencia, hay otros productos que seguro veremos crecer en los próximos años, como el sistema de freno ABS que todavía no es popular"*. En este punto, Juan Manuel Montero, como uno de los referentes como probador de mountain bikes desde hace dé-

casas, aportaba su visión neutral sobre el sistema: *"Cuando probé el primer sistema hace años me decepcionó, pero al probar las diferentes evoluciones, se ha llegado a un punto en el que es difícil poder decir que frenarías mejor sin ABS. Se ha evolucionado tanto que parece que al frenar lo estás haciendo con ayuda de un "humano entrenado" de lo bien que funciona".*

Tras la salida en bici, tiempo para poder contrastar sensaciones en la zona "chill out" de Bosch, antes de poder comer compartiendo mesa con técnicos de Bosch como Javier Portillo, la propia Laura Sánchez, Juan Manuel Montero por parte de BIKE, o Julio José Picó y Paul Berckholtz, que pudieron dar detalles sobre las bicicletas en las que se había rodado durante la mañana.

Tras la comida, de nuevo tiempo para poder preguntar y salir de dudas en una mesa redonda en la que la participación activa y sin filtros le dio un valor añadido al propio evento, resolviendo dudas sobre garantías, hablando abiertamente sobre los competidores o la actual escalada de potencia o prestaciones en los motores de ebike y la importancia de lograr una auto regulación en aras de poder seguir disfrutando del deporte sin enfrentarse a posibles futuras regulaciones más estrictas tanto a nivel técnico como de uso.

Por parte de Paul Berckholtz de Mondraker, se pudo ver una interesantísima exposición sobre el desarrollo y evolución de la nueva Mondraker Crafty Carbon, modelo clave en la gama de la marca alicantina, que ha sido recientemente renovada, con un diseño que, sin perder la esencia, mejora en algunos puntos clave la versión anterior, con una evolución de la suspensión trasera como eje principal de esta nueva versión.

Para algunos de los participantes, la experiencia se resume en una frase: *"Jamás he estado en un evento de un nivel como este, tanto en la atención personal por parte de la organización, como en el nivel de la información tan útil que he podido aprender en solo un día, además montando en bici con unos guías excelentes".* ○○

"UN BINOMIO IMPARABLE, BOSCH GEN5 Y LA NUEVA CRAFTY"



La ayuda técnica por parte del staff de Bosch simplificó cualquier duda que se presentase.



Stephan Schlie y Juan Manuel Montero ejercieron de guías y "profes" durante las dos jornadas.



Hubo tiempo para preguntar, poder tocar y conocer en profundidad todo lo que ofrece el Gen5 de Bosch.



Si una expresión vale más que mil palabras, nos quedamos con esta imagen, y la expresión de felicidad en marcha.



LAS OPINIONES...



César Madurga

"Conocerlo de primera mano con la gente de Bosch, Mondraker y BIKE ha superado las expectativas, ha sido un gran día. Nuevas sendas desconocidas para mi en un entorno espectacular."



Manuel Ruiz

"Quería ver cómo funciona el nuevo Kiox 400 y poder interactuar con el nuevo motor, y he podido hacer ambas cosas en un pedazo de paisaje impresionante."



David Osorio

"Disfrutar de una Crafty es como si tuvieras un parque de atracciones en casa, yo tengo la versión anterior y puedo decir que he disfrutado todavía más gracias a las explicaciones sobre todo lo que ofrece el nuevo Bosch."



Conocer la App FLOW es clave para sacarle el máximo rendimiento y entender mejor lo que ofrece Bosch smartsystem.



* EVENTOS



Paul Berckholtz fue el responsable de dar todos los detalles sobre la nueva generación de Mondraker Crafty.



"PROBAR SOBRE EL TERRENO ES LA MEJOR FORMA DE CONOCER UN PRODUCTO"



LAS OPINIONES...



El tiempo invertido antes de salir, multiplica la experiencia y consigue que el entendimiento con la bici y su sistema sea mayor.



Laura Sánchez y Javier Portillo fueron los responsables de las explicaciones técnicas por parte de BOSCH.



David y Fernando García

“Ha sido un planazo, no esperábamos un evento así. Una jornada maravillosa en la que conocer el nuevo motor Bosch de primera mano. También es la primera vez que hemos montado en esta zona, todo genial.”



Rodrigo Rodríguez

“Nos ha enganchado a todos. Soy de la vieja escuela, vengo del paleolítico, y el eMTB Experience de Bosch&Mondraker ha sido un viaje al futuro. Enhorabuena por crear un evento como este.”



Emilio de Castro

“Soy cliente Mondraker, y acabaré comprando una eMTB. Sobre hoy, qué decir, es la mejor bici con el mejor motor. Para mi Bosch es sinónimo de confianza, garantía, robustez y fiabilidad, así que he estado en el sitio correcto el día indicado.”





PRESENTACIÓN GIANT REIGN ADVANCED E+

MINI DH

LA NUEVA REIGN ADVANCED E+ NO ES UNA EMTB MÁS. ESTRENA UNA CATEGORÍA DONDE LAS PRESTACIONES Y RECORRIDO SE ANTEPONEN A LA AUTONOMÍA, EN UN PAQUETE TECNOLÓGICO DONDE TODO ES NUEVO.

SIGÜENZA, COINCIDIENDO CON LA PRESENTACIÓN A TIENDAS DE LA GAMA 2026, FUE EL LUGAR ESCOGIDO POR GIANT PARA LA INTRODUCCIÓN DE LA NUEVA GIANT REIGN ADVANCED E+, UNA BICI CLARAMENTE ENFOCADA A LOS AMANTES DEL EMTB MÁS "GRAVITY", CON UNAS PARTICULARIDADES ÚNICAS.

La llegada de la nueva Giant Reign Advanced E+ es el avance de toda una nueva familia de eléctricas por parte del primer fabricante del mundo, que prometen interesantes novedades en cuanto a escalonamiento de gama y también autonomías. Aunque hoy es el día grande para la nueva Reign, más y mejor bici que su antecesora, yendo un punto más allá en cuanto a recorridos y prestaciones.

"Crear la bici y el motor de forma simultánea nos permite realmente diseñar el cuadro que queremos, y mantener todas las prestaciones del sistema de suspensión MAESTRO, algo que no sería posible si simplemente "insertamos" un motor en nuestro cuadro". Y

así, es, en Giant han creado la eMTB más "bestia" jamás creada en su gama, creciendo 10 mm las suspensiones en ambos ejes respecto a la anterior Reign, ahora con 180 mm en la parte delantera y 170 mm en la parte trasera manteniendo el concepto Mullet de ruedas delantera 29" y 27,5" detrás.

Una bici de Súper Enduro, o una Mini DH, alejada de la guerra pura de la autonomía, con un concepto diferente para los amantes del eMTB con un marcado acento gravity. Giant sigue apostando por posibles variaciones geométricas con el montaje de unos flipchip en los tirantes traseros, con una pieza para posición low/high y otra para la posición mid, pudiendo así personalizar la bici. En la parte delantera también se puede variar el reach en +-5mm de forma muy sencilla en la propia pipa de dirección.

MÁS AGRESIVA

El cuadro tiene ahora unas formas más planas y rectas, menos redondeadas, que la anterior versión, logrando una imagen más agresiva, especialmente en la zona de la direc-



 180mm	 170mm
 29/27,5"	 Enduro / DH
 560WH	 90Nm
 23,540	 6.699

TEXTO:
Julio Vicioso/
Diego T. Gómez

FOTOS:
Jose Pacheco/
Giant



Con la colaboración de Marco Veiga
(Campeón de España de Enduro 2025)





EXCLUSIVA

INTEGRACIÓN

MAESTRO

Muchas eMTB, y conocemos grandes marcas de prestigio que lo han hecho, adaptan sus cuadros y sistemas de suspensión al proveedor de motores de turno, sacrificando prestaciones.

En el caso de Giant, junto a Yamaha, en el desarrollo de este Sync Drive Pro 3, desde el inicio los ingenieros han buscado mantener toda la calidad y finura del sistema MAESTRO, rediseñando o diseñando simultáneamente, las formas del nuevo motor.

En este gráfico se aprecia como la bieleta inferior del sistema encuentra su lugar traspasando el tubo de sillín o vertical del cuadro, por encima del motor.

Los 170 mm de recorrido aporta una primera parte muy suave y activa de la suspensión que gracias al diseño con su pivote virtual va transformándose en una suspensión más progresiva en la segunda parte de su recorrido para poder absorber mejor los impactos más grandes. La esencia del MAESTRO, afinada.



**"LA EMTB
MÁS POTENTE
CREADA POR
GIANT HASTA
LA FECHA"**

ción. 100% fabricado en las factorías de Giant en Taiwán, su proceso es casi manual, debido a la complejidad de algunos de sus puntos.

Hay que destacar la zona de la bieleta inferior del sistema MAESTRO que ahora es abrazada por el cuadro, en lugar de ir por la parte exterior. Todo este diseño ha permitido ensanchar la parte inferior del cuadro junto al pedalier y el motor dando así mayor rigidez a este punto, necesario con la escalada de potencia de los motores, este Sync Drive Pro 3, por cierto, actualizado a 90Nm. Giant también destaca la mayor sencillez con este nuevo diseño a la hora de quitar el amortiguador para su mantenimiento.

Uno de los puntos que más llama la atención al ver la nueva Reign es su protector bajo el cuadro. Se ha recurrido al titanio con el que se ha logrado un protector prácticamente indestructible e integrado con el guíacadenas, junto a MRP, pero que además cuenta con una absorción para que esos impactos no resulten tan bruscos, resolviendo dos problemas en uno, la durabilidad del propio protector, y la amortiguación de los impactos.

La tapa de la batería funciona también como cubierta completa del tubo diagonal, lo que llaman DT Protection, ayudando a la reducción de impactos y ruido. Tiene una forma ondulada que recorre toda la parte inferior del tubo diagonal como se puede ver en la imagen y se desmonta de una forma muy sencilla, sin necesidad de llave o herramientas.

DE 36 A 48 VOLTIOS

La Giant Reign Advanced E+ incorpora el nuevo Sync Drive Pro 3 que se estrena en esta bici con todo el ecosistema E + SYSTEM que incluye nuevo mando, display y prestaciones. El motor, desarrollado como siempre en Giant con Yamaha, es completamente nuevo. Menos peso, ahora 2.6 kilos con las placas exteriores de magnesio, más potencia y par incluso a cadencias más bajas, con 90 Nm y 800 vatios de pico, y como novedad se pasa de un voltaje de 36 a 48 voltios. La marca anuncia un ahorro de unos 150 gramos respecto a la anterior versión.

Otras de las grandes novedades es el aumento de 36voltios a 48 voltios en el sistema, lo que se traduce en diferentes mejoras en marcha. "Al aumentar el voltaje a 48v se reduce en un 30% aproximadamente la demanda de intensidad a la batería. Y al tener menos pérdidas por temperatura, se consigue un menor consumo y una mayor eficiencia de todo el sistema" nos indican desde Giant. Esto es crucial en motores que generan tanta potencia como es la tendencia actual y para

EXTENDER

HASTA 840WH

La batería interna de 560 Wh va a ser uno de los temas de debate desde su lanzamiento.

En un mundo donde todo se basa en "autonomía" es difícil explicar el mensaje y concepto de esta Reign, donde prima no la autonomía, sino el funcionamiento global de la bici como una verdadera mini DH o Súper Enduro, con un objetivo claro, como recorridos de bike park u otros realmente exigentes, donde la capacidad de la batería no lo es todo.

Aún así, la versión tope de gama se vende de serie incluyendo un range extender con una capacidad de 280Wh, que sumados a los 560Wh de la batería interna, por cierto, sumamente fácil de extraer, suman 840Wh.

El peso oficial del extender es de 1.5 kg y se ancla con un soporte especial en el mismo lugar del portabidón.



VARIABLE & SENCILLA

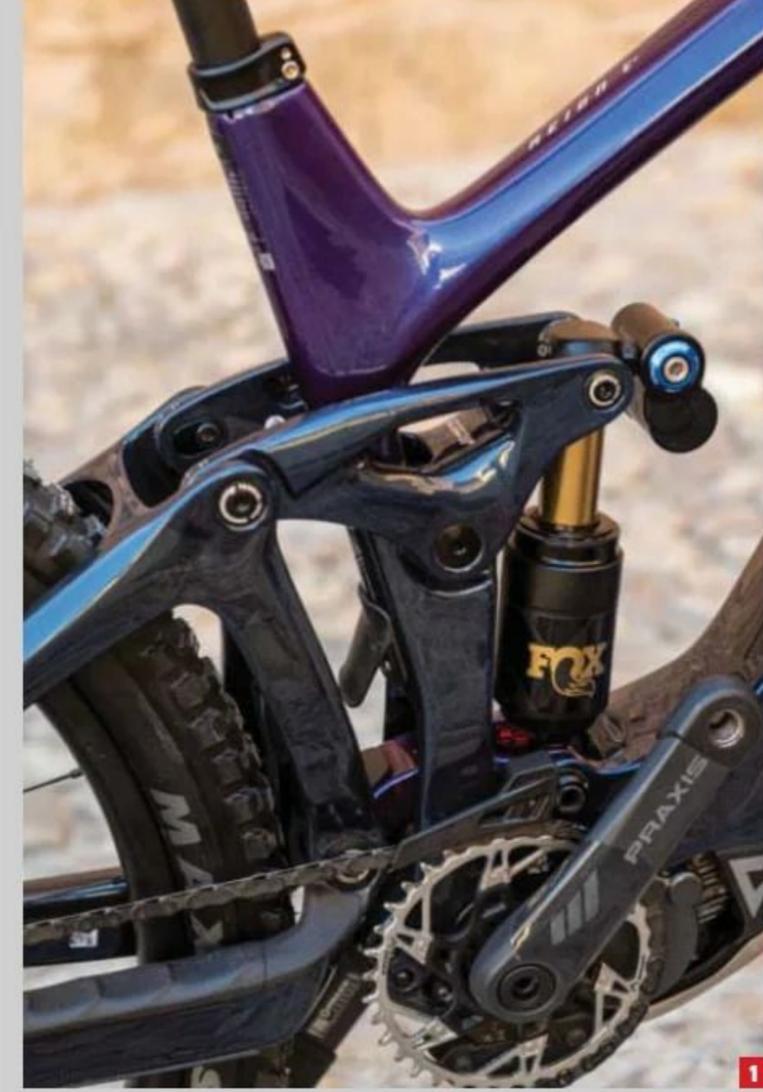
GEOMETRÍA

Giant sigue apostando por posibles variaciones geométricas con el montaje de unos flipchip en los tirantes traseros, con una pieza para posición low/high y otra para la posición mid, pudiendo así personalizar la bici.

En la parte delantera también se puede variar el reach en +-5mm de forma muy sencilla en la propia pipa de dirección. La bici viene montada en la opción neutra, y cambiar la cazoleta es una labor bastante sencilla a nivel mecánico, que cualquiera puede hacer.

De las tres versiones, solo la superior, la 0, cuenta de serie con el conjunto potencia manillar SLR Trail de Giant que también permite variar la distancia entre 40, 45, y 50mm y +3/0/-3grados de ajuste.





1 3

2 1-2> Sistema Maestro. Se acciona en la parte inferior por una bieleta que atraviesa el cuadro en la zona inferior. El protector inferior es de titanio y cuenta con un sistema para amortiguar los impactos.

3> Sync Drive Pro3. Es la nueva unidad que Giant ha desarrollado para esta nueva Reign, pasando el voltaje de todo el sistema de 36 a 48 voltios.

4-6> Display Go Lux de 2". Regulable en intensidad lumínica en función de la luz ambiente. La tope de gama incluye de serie el conjunto de potencia manillar Trail SLR de fibra de carbono.

7> Aegis Tire Checker. Todas las nuevas Reign E incluyen el sistema de control de presión de los neumáticos Aegis Tire Checker. Cada vez que encendamos la bici, automáticamente en la pantalla de inicio nos indicará la presión de ambas ruedas y si están dentro de los parámetros elegidos.



4 5



7 6

(Viene de página 31)

poder mantener esa alta potencia durante mas tiempo sin perder rendimiento ni provocar un consumo excesivo. Giant también anuncia una menor pérdida de prestaciones por calor en el cableado, cifrándolo en el 10% y un aumento de la potencia máxima en un 16 %. Un dato a tener en cuenta es que la marca anuncia que la vida útil de la batería es de 2.300 ciclos de vida, mayor que cualquier otra eMTB del mercado.

En cuanto al nuevo display, el Go Lux tiene una pantalla de 2" a color, que te indica en función del color el modo de asistencia utilizado de los 5 posibles (ECO, Tour, Active, Sport, Turbo). El brillo de la pantalla se ajusta automáticamente a la luz ambiente y cuenta con un solo botón, perfectamente integrado en el tubo superior, que sirve para poner en funcionamiento el sistema. Puedes configurar hasta 10 pantallas con los datos personalizados, como velocidad, cadencia, tiempo, batería restante o auto-

nomía, reloj horario y más. Resistente al agua con un valor IPX7.

El mando Ride Control Ergo 4 se puede colocar en ambos lados del manillar. Con buen tacto, puedes manejar el menú del display Ride Control Go Lux de manera sencilla y tiene un tamaño ideal.

Todo el E + System que consigue dar vida a esta Giant es ahora mucho más potente que las versiones precedentes y tiene nuevas funcionalidades como el Apple FIND MY o el e-Lock, para bloquear el sistema o saber en todo momento dónde está nuestra bici.

Es rápida, manejable y configurable, y toda la parte posterior parece supervitaminada. Creemos que esta sensación de solidez se debe en parte a la nueva configuración junto al amortiguador, pero también al impresionante triángulo trasero que transmite toda la potencia del nuevo Sync Drive 3 Pro,

que es 100% configurable a través de la app Giant RIDE CONTROL.

Un detalle que nos ha encantado en la Reign es que cada vez que la enciendas, lo primero que te dirá es cómo estás de batería... pero justo a continuación, y esto es lo que nos ha gustado mucho, es que te informa de la presión de los neumáticos... Adiós a estar comprobando con la bomba si has estado unas semanas sin salir con tu eMTB... La nueva Reign te "chiva" si estás listo para salir, o si le tienes que ajustar la presión gracias al Aegis Tire Checker, el "guardián" de tus presiones.

Sumando todo lo que hemos visto hasta ahora, ¿qué tenemos? Una Super Enduro/Mini DH, muy capaz, que baja y sube por donde quieras y ha conseguido contener el peso gracias a todas las tecnologías en las que han trabajado en Giant durante más de 2 años y medio. ○○

3 BICIS, 1 CUADRO

LA GAMA

La Giant Reign Advanced E+ está disponible en tres modelos, 0, 1 y 2, compartiendo en los tres casos el mismo cuadro, basculante y sistema E+ System con el motor Syncro Drive Pro 3, de origen Yamaha, pero desarrollado y evolucionado por los ingenieros de Giant.

La gama empieza con la Giant Reign Advanced E+ 2 cuyo precio es de 6.699€. Dispone de un color mate que a nosotros al natural nos encantó, y en suspensiones es la única que cuenta con RockShox, una ZEB Select delante, montando atrás un amortiguador Float X. La transmisión y frenos son Shimano, con el Deore en la transmisión y unos frenos Shimano SLX de 4 pistones y discos de 220 mm de diámetro.

La versión intermedia, la 1, es la que hemos podido probar nosotros, destacando los frenos TRP DH-R Evo con discos de 220 mm de diámetro también. Nos ha gustado su tacto y capacidad de retención de frenada. Las suspensiones son una FOX 38 Performance Elite y FOX Float X detrás, siendo la transmisión mecánica SRAM Eagle 90 casi en su totalidad para un precio de 8.299€

La versión tope, la 0, llega cargada de Kashima, con horquilla, amortiguador y tija firmados por FOX, llantas de fibra de carbono TRX de Giant, transmisión electrónica SRAM X0 y frenos SRAM Maven Ultimate con discos de 200 mm. También monta el conjunto potencia manillar de fibra de carbono SLR de Giant, y en su precio de 10.999€ se incluye la batería externa o Range Extender de 280Wh.



EXCLUSIVA



DESCUBRE
NUESTRO VIDEO
SOBRE LA
GIANT REIGN
LEYENDO ESTE QR





LA HISTORIA DEL MTB A TRAVÉS DE LAS BICIS DE NINO SCHURTER

NINO EL INNOVADOR

SE HA RETIRADO NINO SCHURTER, EL BIKER MÁS GRANDE DE LA HISTORIA, PERO NO ÚNICAMENTE POR SU IMPRESIONANTE PALMARÉS. EL SUIZO HA ESTADO SIEMPRE A LA VANGUARDIA DE NUESTRO DEPORTE, EMPUJANDO LA EVOLUCIÓN DEL XCO HASTA LO QUE ES HOY EN DÍA, PROBANDO NUEVOS PROTOTIPOS, ARRIESGANDO CON REVOLUCIONARIOS AVANCES TECNOLÓGICOS QUE NO SIEMPRE SALIERON BIEN, PERO QUE, EN SU MAYORÍA, FINALMENTE SE IMPUSIERON. CONOCER SUS BICIS ES CONOCER LA RADICAL EVOLUCIÓN DEL MTB Y CONCRETAMENTE EL XC EN LAS DOS ÚLTIMAS DÉCADAS. VAMOS A VIVIR ESA HISTORIA, QUE COMENZÓ SÓLO UNOS AÑOS DESPUÉS DE ESTRENADO NUESTRO SIGLO XXI...

TEXTO:
Miguel Lorenzo

FOTOS:
Archivo BIKE/
Archivo BIKE,
Scott Sports



El más grande. Nino es irrepetible, por sus triunfos y su carácter innovador.





La bici de su primer Mundial élite.
Rígida, ruedas de 26",
acoples de manillar,
dos platos, tija integrada...



Todavía era sub23.
En Beijing 2008
consiguió la
primera de sus
tres medallas
olímpicas.



Campeón del Mundo sub23 2008, por
segunda vez consecutiva, por delante de
Burry Stander y Mathias Flückiger. Ganó
el Mundial junior en 2004.



Una de las primeras Scott Spark V1, ya
con bloqueos remotos
en ambas ruedas,
todavía con acoples,
ruedas de 26" y tija
integrada al cuadro.

» 2008-2009 JJOO BEIJING, SU PRIMER MUNDIAL ÉLITE...

MTB DE LA VIEJA ESCUELA

Tras destacar con varias medallas y Campeonatos del Mundo con Suiza en Team Relay y en categorías inferiores, un jovencísimo Nino Schurter se mide por primera vez, aún como sub23, a la élite mundial en los JJOO de Pekin 2008, y consigue el bronce tras Absalon y Peraud. Está integrado desde 2003, profesional desde 2007, en el equipo Swisspower (Scott Swisspower a partir de 2009 hasta 2013), un equipo impulsado por Thomas Frischknecht y que se fundó en 2002. Frischknecht, que todavía competía en esos primeros años, que había sido uno de los más grandes corredores de los comienzos del MTB, se convertía en el principal mentor y consejero de Nino, y lo iba a acompañar durante toda su carrera.

Para conseguir su gran logro en Pekin, la primera de las que finalmente iban a ser tres medallas olímpicas, Nino usa una Scott Scale de 26" con tija integrada, tubulares Dugast, transmisión SRAM GripShift con dos platos, frenos Avid/SRAM, ruedas Ritchey Carbon, manillar con acoples y horquilla DT Swiss. Sólo una temporada después, en 2009, y ya en su primer año como elite, Nino gana su primer Campeonato del Mundo en la máxima categoría, imponiéndose a su gran rival Julien

Absalon y a Florian Vogel. En este su primer Mundial elite Nino utiliza una Scott Scale de 26" con SRAM XX con pulsadores Trigger, tija integrada, ruedas Ritchey Carbon, tubulares Dugast y horquilla DT Swiss. Todavía con manillar con acoples.

Son tiempos en los que las bicis rígidas dominan completamente las parrillas, sin embargo a partir de 2008, el equipo Swisspower ya dispone de la primera versión de la Scott Spark, una doble orientada al XC, aunque todavía no es utilizada en carreras más que en contadas ocasiones.



A la primera de cambio.
En su primer
año como
élite Schurter
ganó el
Campeonato
del Mundo.



La Scale de su primer Mundial elite incorporaba pulsadores Trigger de SRAM.



Comienza la evolución.
En 2012 llegan las ruedas de 27,5" y con ello manillares más anchos y sin acoples.



Jaroslav Kulhavy batió al sprint a Nino en Londres.



La Spark en carreras. Nino comienza a utilizarla, como en Cape Epic.

» 2010-2012 COPAS DEL MUNDO, J.J.OO. LONDRES

LLEGAN LAS RUEDAS DE 27,5"

En 2010 Nino ya gana su primera prueba de Copa del Mundo elite en Dalby Forest (Reino Unido), además de su primera clasificación general de la Copa del Mundo. 2012 es también un gran año, porque vuelve a ganar la general de la Copa del Mundo y también gana su segundo Campeonato del Mundo elite en Leogang.

Ese año 2012 Nino ha estrenado la medida de rueda de 27,5", a la que Nino será fiel bastantes temporadas, en unos años que van a ser de debate en cuanto al diámetro de ruedas. Continúa utilizando tubulares Dugast, pero además de la medida de rueda, hay otras importantes innovaciones en su Scott Scale, como la transmisión SRAM monoplato o el manillar sin acoples. En la bici de Nino también se vuelve a montar una tija convencional tras la fallida época de las tijas integradas. DT Swiss, además de la suspensión delantera, también equipa las ruedas. Comienzan a cambiar las cosas en el XC, y las carreras evolucionan hacia una menor duración y una mayor exigencia técnica en los circuitos.

En 2012 también llegan los segundos JJOO de Nino Schurter, y en Londres mejora una

posición para conseguir la plata superado al sprint por su gran rival de la época, Jaroslav Kulhavy (con doble suspensión y ruedas de 29") y con Marco Aurelio Fontana tercero. Esta medalla de plata la consigue también con una Scale rígida de 27,5", personalizada con los colores de Suiza.



DT Swiss equipaba las suspensiones y ruedas.

Primera Scott Spark V2 presentada en 2012, todavía con dos platos.





Ojo al detalle. La Spark V2 ya disponía de un pequeño flipchip para cambio geométrico.



En lo alto del podium. Aquí con Ralf Näf, Julien Absalon, Florian Vogel y Stephane Tempier.



Grandes rivales. Carreras épicas enfrentándose a Julien Absalon.

»2015 VALLNORD: PRIMER MUNDIAL SOBRE UNA DOBLE SUSPENSIÓN

La segunda versión que Scott ha diseñado de su modelo Spark es una doble suspensión más solvente, con ruedas de 27,5", con peso por debajo de los 10 Kg, y que el equipo empieza a utilizar a partir de 2012, y que ya va siendo elegida paulatinamente cada vez en más carreras conforme comenzaban a hacerse más técnicos los circuitos de Copa del Mundo. Desde 2014, la estructura del equipo de Nino pasa de ser Scott Swisspower a Scott Odlo, aunque se mantienen los principales patrocinadores a nivel de material: SRAM y DT Swiss, y Nino sigue utilizando tubulares Dugast en rueda de 27,5".

En 2015 sucede un hecho que simbolizaba la evolución del MTB XC, cuando Nino Schurter conseguía su primer mundial a bordo de una doble suspensión. El técnico circuito de Vallnord, donde se disputaba en 2015 el Mundial, hizo decantarse a Nino Schurter por la doble suspensión Spark V2 para esta carrera y victoria, su cuarto Mundial elite ya.

En esta bici, que comienza a tener un aspecto más moderno, encontramos ya estándares actuales, como la transmisión monoplato, o las suspensiones de ambas ruedas con bloqueo remoto desde el manillar. Las suspen-

siones y ruedas son de DT Swiss, patrocinador principal del equipo por aquellos años.



Primer mundial de la Spark. En Vallnord 2015 Nino apostó por la doble.

SCHURTER CONSIGUIÓ POR FIN EL ORO OLÍMPICO EN RIO

Sprint épico.
Nino venció in extremis a Absalon en Albstadt 2016.



»2016 ORO OLÍMPICO: LLEGA UNA NUEVA SPARK

En 2016, con la Scott Scale, Nino protagoniza uno de los momentos más míticos de su rivalidad con Julian Absalon, con una memorable carrera en Albstadt llegando al sprint con el francés, donde se impuso Nino. Mucho se habló en ese momento del papel que tuvieron en esta victoria los desarrollos disponibles en las transmisiones Shimano de Absalon y SRAM de Schurter. También se comparaban las ruedas de 27,5" que Nino seguía utilizando, con las de 29" que usaba Absalon y que se iban imponiendo en las carreras y en la industria. La rivalidad iba de lo deportivo a lo tecnológico.

Esta victoria la consiguió con una bici rígida, sin embargo, se mantenía el avance de las dobles suspensiones, y además Nino iba a disponer ese mismo año de una nueva herramienta de trabajo, la Scott Spark V3, una de las bicis más exitosas de la historia, a todos los niveles. La bici, presentada en 2016 para la colección 2017, incorporaba ruedas de 29", y Nino iba a poder sacarle partido ya en los JJOO de Rio 2016, donde, tras el bronce de Beijing y la plata de Londres, llegaba su ansiado oro olímpico. Menuda manera de comenzar la de esta nueva bici, que también era la bici ganadora en mujeres con Jenny Rissveds. Con esta nueva bici Schurter también abandonaba los tubulares Dugast para decantarse por neumáticos tubeless convencionales.

Nino Schurter también es precursor del uso de ruedas de mayor anchura interior de llanta y más balón de neumático, algo que hoy se ha impuesto en el XC moderno, con llantas de 30 mm interno muy extendidas. Nino empezó a probar en 2016 con llantas más anchas. En esos días se manejaban llantas de 22 mm internos o incluso menos, y Nino empezó a usar llantas DT Swiss desarrolladas para all mountain, de al menos 25 mm internos, con neumáticos más anchos. Sí, pesaban más, pero esa desventaja compensaba en otros aspectos. DT Swiss

tomó nota y poco después presentó sus XCR SPLINE con anchura interior de 25 mm y sus XCM SPLINE con anchura interior de 30 mm, ambas desarrolladas para XC.



Recién llegada.
Aún no estaba en la serie, pero Nino disputó los JJOO de Rio con la Spark V3.



SRAM y RockShox.
Desde 2017
ambas marcas
ligadas a Nino
Schurter.



Arco iris. Unos
colores que Nino
ha llevado muchas
temporadas.



**Estreno
accidentado.**
Primera carrera
con el prototipo
SRAM AXS, y
algo falló. Dos
días después, su
primera victoria.



Dorsal 1.
En la bici
Campeona del
Mundo 2019.

»2017-2020 LLEGA EL SCOTT-SRAM: TIEMPOS DE INNOVACIÓN

Desde sus comienzos, el equipo de Nino Schurter siempre utilizó transmisiones SRAM, sin embargo la relación entre la marca norteamericana y el equipo suizo da un salto de nivel en 2017 con el estreno de la época Scott SRAM, que alcanza hasta nuestros días. Con la llegada de todo el universo de SRAM, incluyendo las suspensiones RockShox, nace una época de increíble simbiosis entre SRAM y el equipo, y particularmente con el inquieto Nino Schurter, que va a acabar poniendo a prueba en carreras las novedades que SRAM fue sacando a la palestra en la época más revolucionaria de la marca estadounidense.

Uno de los episodios que ejemplifican este nuevo escenario de estrecha colaboración, y que se relata en el episodio "The Innovator" de la serie de videos NINO Beyond, es el estreno del primer cambio AXS Wireless de SRAM en la cita de Copa del Mundo de Albstadt. Nino montaba este revolucionario cambio en la prueba XCC. Se dio la salida, y de repente el cambio no funcionaba. En fase de prototipo, este fallo derivado del protocolo de comunicación entre mando y cambio, fue analizado y corregido después del short track, y, lejos de echarse atrás y montar de nuevo un cambio mecánico, Nino confió en su equipo y mecánico Yannik

y salió en la carrera XCO de ese mismo fin de semana de nuevo con el prototipo. Al final le dio suerte y Nino consiguió la victoria en la primera carrera XCO del SRAM AXS.

La Scott Spark V3 es una bici plenamente adaptada a los circuitos del momento, más exigentes a nivel técnico, con unos recorridos de 100 mm en ambos ejes, una cinemática que mejoraba la capacidad de pedaleo y la suavidad de la suspensión, con cambio remoto de dureza y recorrido de suspensión y una geometría más moderna con mayor reach y ángulo de dirección más tumbado.

Con esta bici la norma ya es usar la doble en el equipo Scott SRAM y sólo en contados circuitos menos técnicos se iba a usar la Scale rígida. Con la Spark Nino sigue ganando títulos, como en la impresionante temporada 2017 en la que lo gana TODO, todas las pruebas de Copa del Mundo, el Campeonato del Mundo y Cape Epic. Nino sigue ampliando su leyenda, con títulos como el Campeonato del Mundo 2019 en Mont Sainte Anne. La Spark con la que ganó en Canadá ya estaba montada con SRAM AXS, aunque todavía sin tija telescópica, una de las innovaciones que todavía quedaba por incorporar al XCO.



Mont Sainte-Anne
Un nuevo mundial
en un lugar
emblemático.

La bici de su décimo título de Campeón del Mundo. En Les Gets 2022, con la nueva transmisión SRAM T-Type.



»2021-2024 NINO SIGUE EN LO MÁS ALTO: LLEGA LA REVOLUCIONARIA SPARK RC

En 2021 Scott presentó una revolucionaria Spark RC, la cuarta generación de la doble XC de Scott, con un nivel de integración nunca visto y apostando por una geometría y recorridos de 120 mm todavía más agresivos para los tramos técnicos. Nino siguió cosechando títulos para su equipo sobre esta nueva bici. Con la nueva Spark consigue dos Campeonatos del Mundo consecutivos, en Val di Sole 2021 y Les Gets 2022, llegando a la cifra mágica de 10 Mundiales en elite.

En el Campeonato del Mundo de Les Gets 2022 compitió con el nuevo SRAM XX SL y su diseño T-Type, cayéndose por el lado de la transmisión, sin que el cambio ni la patilla de cambio se dañase... ¡porque no llevaba patilla! El cambio, con la nueva tecnología Full Mount, iba directamente anclado al cuadro, haciéndolo indestructible.

Hasta su despedida este año 2025, Nino no ha dejado de competir con la Spark RC, y ha seguido poniendo a prueba prototipos de SRAM o RockShox, como fue el estreno en carrera de las suspensiones inteligentes Flight Attendant, y de nuevo lo hizo con una victoria en Lenzerheide 2023, sumando carreras hasta que llegó a la victoria 36 en Copa del Mundo

tras dos victorias más en Val di Sole en 2023 y 2024. Con el Flight Attendant Schurter también consiguió su noveno título general de la Copa del Mundo en 2023.



Flight Attendant. Suspensiones inteligentes estrenadas en Lenzerheide 2023.



De record. Diez Mundiales elite, una cifra bestial.



Copa del Mundo, una más. Nueve títulos generales y 36 victorias parciales.





DESPEDIDA ANTE LOS SUYOS. LENZERHEIDE 2025 HA SIDO SU ÚLTIMA COPA DEL MUNDO.



Prototipo. En su última carrera, Nino llevó un cambio en fase de desarrollo.



NINO GOAT El mejor de todos los tiempos.

»2025 NINO SE RETIRA: UNA SPARK MUY ESPECIAL

En todos estos años, y especialmente en la época Scott SRAM, las marcas han sacado a la luz numerosas bicis personalizadas para Nino, a cual más bonita, como la edición especial de 2022 adornada con todo su palmarés, o las bicis con las que año tras año ha acudido a Cape Epic, como la utilizada para su última victoria este mismo 2025 en pareja con Filippo Colombo.

Este año, en su casa, en Lenzerheide (Suiza), Nino ha dicho adiós a una trayectoria increíble, y para hacerlo, no podía ser de otra forma, Scott y SRAM han dado lo máximo y le prepararon una bici muy especial.

La bici incluye todo el arsenal tecnológico más moderno de SRAM y RockShox, como la tija RockShox Reverb inalámbrica de segunda generación, suspensiones inteligentes Flight Attendant, frenos SRAM Motive... y todo ello con detalles de personalización como el que vemos en la edición especial de la cadena XX SL personalizada. Y, ¿Se os ocurre otra manera mejor que despedirse con un nuevo prototipo de SRAM? Pues así fue, para esa última carrera la bici de Nino montaba un prototipo de cambio AXS, probado, antes que nadie en competición, una vez más, por el más grande de los grandes. ○○



Espectacular. Una bici personalizada para su despedida.



La familia Scott SRAM Testigos directos de una historia de leyenda.

NINO DE RECORD

LOS NÚMEROS DEL G.O.A.T

TOP 10 HOMBRES – VICTORIAS XCO EN COPA DEL MUNDO

- >Nino Schurter (SUI) = 36
- >Julien Absalon (FRA) = 33
- >Thomas Frischknecht (SUI) = 17
- >Christoph Sauser (SUI) = 13
- >Filip Meirhaeghe (BEL) = 10
- >Miguel Martinez (FRA) = 10
- >Jaroslav Kulhavy (CZE) = 9
- >Tom Pidcock (GBR) = 8
- >Cadel Evans (AUS) = 8
- >Rune Hoydahl (NOR) = 8

TOP 5 HOMBRES – PODIUMS XCO EN COPA DEL MUNDO

- >Nino Schurter (SUI) = 81
- >Julien Absalon (FRA) = 71
- >Christoph Sauser (SUI) = 46
- >José Hermida (ESP) = 43
- >Mathias Flückiger (SUI) = 40

CARRERAS DISPUTADAS COPA DEL MUNDO XCO

- >Nino Schurter (SUI) = 132
- >Mathias Flückiger (SUI) = 116
- >Thomas Frischknecht (SUI) = 108
- >Julien Absalon (FRA) = 107
- >Christoph Sauser (SUI) = 101

RELACIÓN ENTRE PODIUMS Y PARTICIPACIONES EN COPA DEL MUNDO XCO:

- >Tom Pidcock (GBR) – 11 podiums en 11 carreras = **91.67%**
- >Julien Absalon (FRA) – 71 podiums en 107 carreras = **66.36%**
- >Nino Schurter (SUI) – 81 podiums en 132 carreras = **61.36%**
- >Christoph Sauser (SUI) – 46 podiums en 101 carreras = **45.54%**
- >Jaroslav Kulhavy (CZE) – 29 podiums en 78 carreras = **37.18%**
- >Mathias Flückiger (SUI) – 40 podiums en 116 carreras = **34.48%**

TOP 5 HOMBRES TÍTULOS GENERAL COPA DEL MUNDO:

- >Nino Schurter (SUI) - **9 veces ganador**, tres segundos
- >Julien Absalon (FRA) - **7 veces ganador**, dos segundos, tres terceros
- >Thomas Frischknecht (SUI) – **3 veces ganador**, una segunda plaza
- >Christophe Sauser (SUI) - **2 veces ganador**, cuatro segundos, dos terceros
- >Miguel Martinez (FRA) – **2 veces ganador**, dos segundos, dos terceros

VICTORIAS EN UN SOLO AÑO:

- >Nino Schurter (SUI) **6 victorias 2017**



Fieles escuderos. Su mecánico Yanick Giver y su jefe de equipo y mentor Thomas Frischknecht.





STEVENS CAMINO PRO

HACIENDO CAMINO

LA FIRMA ALEMANA VUELVE CON SU GAMA CAMINO PARA GRAVEL, IRRESISTIBLE POR SU CUADRO Y HORQUILLA DE CARBONO CON UNA GEOMETRÍA ACTUAL, GRUPO Y RUEDAS DE CALIDAD Y, SOBRE TODO, UN PRECIO REALMENTE AJUSTADO.

STEVENS LA FUNDARON EN 1991 LOS HERMANOS WERNER Y WOLFGANG VON HATCH EN HAMBURGO (ALEMANIA). La empresa familiar aprovechó el éxito del mountain bike para comenzar a fabricarlas junto a las de trekking -una mezcla entre bici urbana y MTB- y carretera, siendo en esta última disciplina uno de los fabricantes pioneros en utilizar cuadros y horquillas de carbono -unidos con racores de aluminio-. Actualmente es una marca superventas en bicis de ciclocross en Alemania y otros países europeos. Surte a una larga lista de equipos y corredores, y ha logrado innumerables triunfos en pruebas interna-

cionales con ciclistas de la talla de Wout van Aert, Mathieu van der Poel o Marianne Vos. Pero no descuidan su crecimiento en otros segmentos como el gravel y las eBikes. Tras un tiempo ausentes del mercado español, a comienzos de este 2025 Stevens volvió con fuerza de la mano de Cicleon, su nuevo distribuidor. Uno de los principales atractivos de la marca alemana reside en su excelente relación calidad-precio. Para lograrlo dan prioridad a diseños con una fiabilidad demostrada en lugar de invertir recursos en crear, evolucionar e integrar tecnologías que encarecen el producto; pero sí siguen tendencias actuales en cuanto a geometrías, montajes y

SU DISEÑO SIGUE UNA LÍNEA CLÁSICA Y SIN COMPLICACIONES CON EL OBJETIVO DE REBAJAR EL PESO Y EL PRECIO

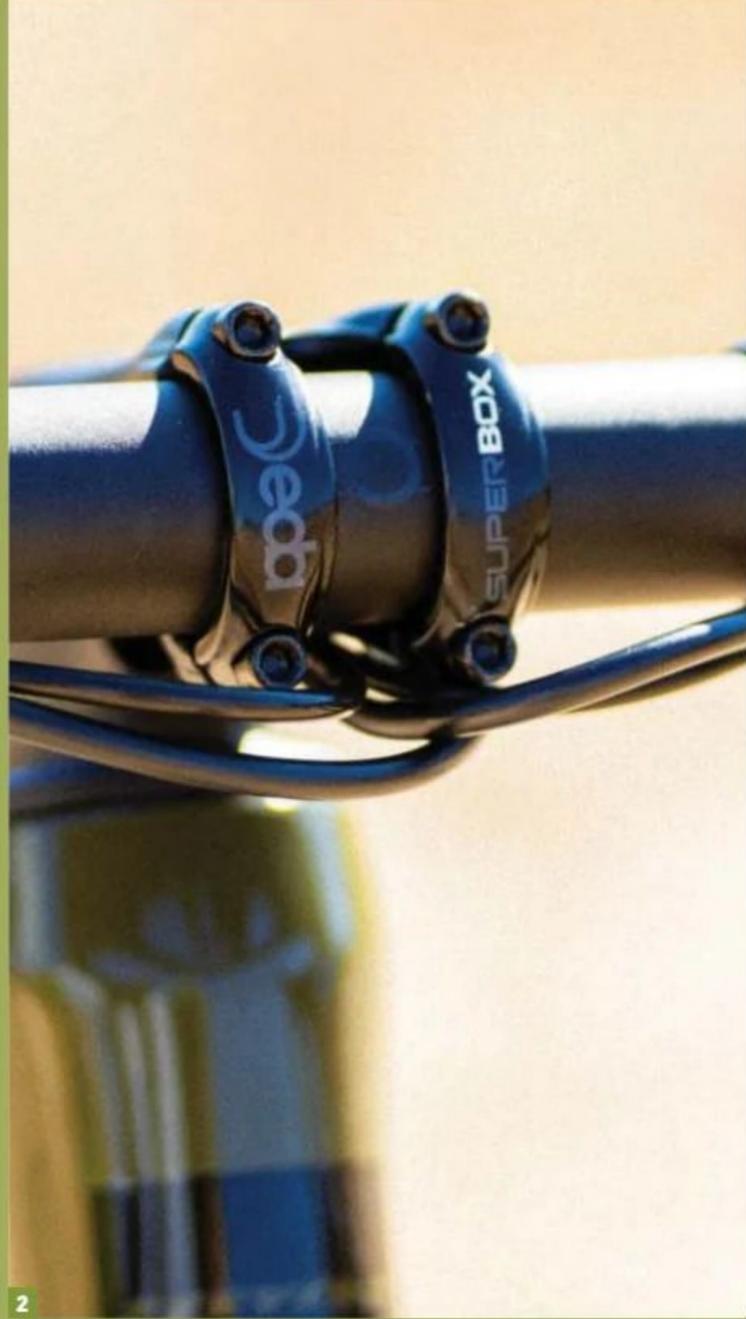
				
00mm	700C	Gravel	9,18	3.199

TEXTO:
José V. Gisbert



FOTOS:
César Cabrera





1 2



3

muchos otros detalles, como hemos podido comprobar en la Camino Pro.

La familia gravel de Stevens se divide en dos dependiendo del material con el que están fabricados el cuadro y la horquilla. De aluminio dispone de cinco montajes y tres de carbono: Camino Pro Di2, Camino Pro y Camino. La marca germana no da información sobre qué tipo de fibra emplea, pero asegura que utiliza la misma que en los modelos tope de gama de ciclocross.

BUENA BASE

Su diseño sigue una línea clásica y sin complicaciones con el objetivo de rebajar el peso y, como ya hemos comentado, el precio. Pero sí encontramos todas las soluciones y estándares actuales; como los pasos de rueda muy amplios, el cableado oculto -excepto en la potencia-, la cuña de sujeción de la tija integrada en el cuadro, la patilla directa al cambio o una rigidez más que suficiente. Hubiésemos preferido unas cazoletas de pedalier roscadas en vez las de tipo Press-Fit, y aunque durante el test no crujieron, a medio plazo probablemente necesiten una revisión. Utilizar una tija redonda de 27,2 mm -el estándar más popular- es un acierto frente a otras con secciones aero no compatibles entre sí. Se pueden montar transmisiones monoplato o con doble plato -en el primer caso retiraremos la pletina de

1> ¿Dos mejor que uno?. Con su doble plato 48/31 y casete 11-36 conseguimos el mismo rango de desarrollos que una transmisión monoplato de 44 dientes con casete 10-51; pero con dos platos tendremos menos salto al pasar de una corona a otra..

2> Semi oculto. Los cables y fundas de los cambios, y los latiguillos de frenos, van guiados por el interior del cuadro y la horquilla. Sólo asoman unos centímetros por debajo de la potencia y el manillar, facilitando la sustitución de estos dos componentes.

3> Calidad. Tanto las ruedas como las cubiertas apuestan por primeras marcas como DT Swiss o Continental. Para contener el precio, en el primer caso se opta por unas G 1800 Spline con llantas de aluminio, más pesadas que las de carbono.

**SE AGRADECE
EL ELEVADO
NÚMERO DE
ROSCAS DE
ANCLAJE DEL
CUADRO Y LA
HORQUILLA**



Lo mejor. El cuadro y la horquilla -ambos de carbono- son una muy buena base para futuras mejoras en la bicicleta. Alta calidad del grupo, ruedas y cubiertas. Precio atractivo.



A mejorar. El doble plato no nos acaba de convencer para gravel. Peso algo elevado. Sillín mejorable.



FICHA TÉCNICA

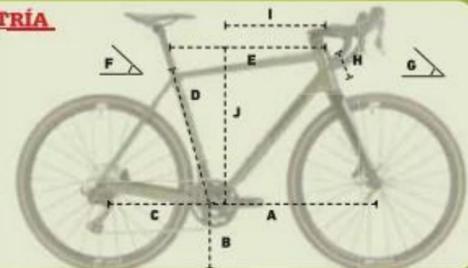
CUADRO Fibra de carbono SL. **HORQUILLA** Fibra de carbono SL. **BIELAS** Shimano GRX 820, platos 48/31. **CAMBIO** Shimano GRX 820. **MANDO CAMBIO** Shimano GRX 820. **CASETE** Shimano 105, 11-36, 12v. **CADENA** Shimano GRX 820. **FRENOS** Shimano GRX 820, discos de 160 mm. **POTENCIA** Deda Super Box. **MANILLAR** Scorpo Aero Gravel. **SILLÍN** Oxygen Triton. **TIJA SILLÍN** Scorpo. **RUEDAS** DT Swiss G 1800 Spline. **NEUMÁTICOS** Continental Terra Speed, 40 mm. **PESO** 9,18 kg (talla 54, sin pedales). **TALLAS** 48, 51, 54, 56, 58, 61. **PRECIO** 3.199 €.

+INFO Cicleon, hola@cicleon.com. www.stevensbikes.de

STEVENS CAMINO PRO

GEOMETRÍA

A: 1056
B:
C: 440
D: 510
E: 575
F: 73°
G: 71,5°
H: 150
I: 399
J: 577



49> { **A:** Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm)
mountainbike.es

**SE HA OPTADO
POR MONTAR
DOS PLATOS,
CON RANGO
AMPLIO DE
DESARROLLOS
Y POCO
SALTO ENTRE
VELOCIDADES**





EL DETALLE

GEOMETRÍA: BUSCANDO CONFIANZA>

Si comparamos sus medidas con las de modelos de competición -en la misma talla-, observamos que comparten el mismo ángulo de dirección ágil y preciso. El reach -alcance al manillar- es más largo en la Stevens, pero lo compensa con una potencia más corta y un stack -altura de la dirección- más elevada, mientras su generosa distan-

cia entre ejes y las vainas más largas consiguen una estabilidad que da bastante confianza en tramos rápidos. Antes de estrenarla retiramos tres espaciadores de dirección para bajar la potencia 25 mm buscando una posición más agresiva, pero a quienes se lo quieran tomar con más calma les aconsejamos dejarla de serie.

anclaje al desviador para ahorrar peso y conseguir una estética más limpia-, y con grupos mecánicos o electrónicos.

Los usuarios más aventureros agradecerán el elevado número de roscas de anclaje repartidas por el cuadro y la horquilla, que facilitan montar más portabidones y soportes para bolsas o alforjas, y unos guardabarros completos.

El grupo, un Shimano GRX 820, no es la versión con cambios electrónicos Di2 -otro punto donde Stevens consigue rebajar el precio-. Obviamente, los cambios mecánicos son menos rápidos y precisos, pero a cambio no tendremos que preocuparnos nunca de cargar o sustituir las baterías.

Se ha optado por la versión de doble plato, que junto al casete de 12 velocidades consigue un rango de desarrollos muy amplio y sin grandes saltos entre ellos. Cada vez más graveleros prefieren una transmisión monoplato por su simpleza, ahorro de peso y menos problemas con la cadena, pero hemos de reconocer que la suya nunca se salió del plato grande o se cayó del pequeño a pesar de llevar la palanca de tensión de la pata de cambio en la posición "off" para suavizar el paso de una corona a otra.

ALTO CONTROL

Los frenos utilizan discos de 160 mm, y el sistema Servowave de las manetas eleva

aún más su rendimiento. Éstas nos recuerdan a las utilizadas en el actual grupo Shimano 105 mecánico, bastante más voluminosas respecto a la versión electrónica Di2. Sus ruedas cuentan con la alta calidad de DT Swiss; sus llantas son de aluminio, tienen un perfil de 25 mm de altura, una anchura interna de 24 mm y el núcleo es de tipo Ratchet. Las cubiertas, unas Continental Terra Speed de 40 mm de ancho, son tubeless y tienen un taqueado bajo y espaciado. Los pasos de rueda admiten cubiertas de hasta 45 mm, aunque podemos apurar sin problemas hasta 50 mm en la delantera gracias a la anchura interna de la horquilla. En cuanto a los componentes, para -de nuevo- ajustar el precio final se ha elegido una tija de sillín y manillar de aluminio, y el sillín -muy largo y estrecho- tiene los raíles de acero.

A PRUEBA

Tras un primer contacto en la sesión de fotos, decidimos prescindir de las cámaras y pasarnos al tubeless. Las ruedas incluyen de serie un fondo de llanta estanco de muy buena calidad y unas válvulas específicas, y sólo tuvimos que añadir el líquido sellante para que fuesen capaces de autoreparar los posibles pinchazos.

Sus cubiertas de 40 mm de anchura son una buena elección si rodamos por pistas compactas o asfalto en mal estado, pero si nos adentrábamos en un terreno más técnico echamos en falta mayor anchura,

puesto que ya nos hemos acostumbrado a llevar 45 mm en nuestra gravel de uso personal, o incluso 50 mm en algunas bicis de pruebas. Si bajábamos la presión para mejorar la absorción y el agarre corríamos el riesgo de pinchar por llantazo, aunque se podría evitar instalando una mousse.

También sustituimos el sillín por uno más ancho y corto -concretamente un Selle Italia SLR Boost Superflow- para sentirnos más cómodos, sobre todo en rutas largas. Ya que nombramos la comodidad, comentar que el manillar y la tija de sillín de aluminio son escasamente absorbentes y filtran poco los baches y las vibraciones del terreno.

Están pidiendo un cambio por otros fabricados en carbono, y de paso se podría elegir un manillar con más flare -ángulo de apertura en la puntas- y de la anchura adecuada a nuestra fisonomía u objetivos buscados.

Su geometría, posición de conducción y comportamiento se encuentran en un punto medio entre las que encontramos en bicis para bikepacking o aventuras a ritmo tranquilo, y las destinadas a la competición; aunque en el último caso sería preferible una transmisión monoplato -mejor aún si es electrónica- y, si nuestro presupuesto lo permite, unas ruedas de carbono con un perfil más alto. Y terminamos con el peso: sin pedales, y en talla 54, marcó en nuestra báscula exactamente 9,18 kg, una cifra acorde con su ajustado precio. ○○





MOUSTACHE GAME 160.9 RACE

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



LOVE METAL BIKES

DIFERENTE, SÍ, PERO EFICAZ. MOUSTACHE HA DADO EN EL CLAVO CON ESTA POTENTE, CAPAZ Y LIGERA NUEVA VERSIÓN DE SU ENDURO DE ALUMINIO, LA GAME 160. Y PARA MUESTRA, LOS DOS PODIUMS MUNDIALES QUE YA SUMA EN SU CORTA VIDA.

DE LAS COMPETICIONES DE MÁS ALTO NIVEL, DIRECTAMENTE LA TIENDA. ASÍ ES COMO HA LLEGADO AL MERCADO, HACE APENAS UNAS SEMANAS, la Moustache Game 160.9 Race, una versión "Race" fruto de la Game 160 modificada para la competición con la que el francés Hugo Pigeon ha logrado hacerse con dos pódiums consecutivos en los campeonatos del mundo de e-MTB disputados en Suiza. El corredor del Moustache SR Sun-tour eTeam consiguió la medalla de plata en el e-Enduro World Championship de Aletsch y, apenas unos días después, subió al tercer escalón del podio en el E-MTB XC World Championship de Bellwald. Con estas credenciales no se necesitan más cartas de presentación: estamos ante una eléctrica de enduro diseñada para ganar carreras. Aunque no es "una más", tie-

ne carácter propio muy personal, acentuado en este rediseño. La Moustache Game 160 tiene suspensiones de 170 y 160mm, cuadro de aluminio y ruedas de 29". Está disponible en 5 montajes, desde los 6.499€ hasta los 9.599€, todas equipadas con sistema eléctrico Bosch y motor CX, a excepción de la 16.9 Race que hemos probado, que monta el CX Race. Aparte también están las Game 150, con menos recorrido de suspensiones y un enfoque más ágil y eficiente para rutas.

METAL POWER

Los fabricantes, y una gran parte de los usuarios, vuelven -o mejor dicho, volvemos- a confiar en el aluminio para sus cuadros y, en muchos casos como por ejemplo en este, incluso para sus modelos tope de gama. Aunque no lo parezca por la pulida área de la dirección, el cuadro de la Game es de aluminio 6061. ¿Es más

pesado que el carbono? Probablemente, pero también menos costoso de producir, más fácil de reparar, más resistente y ecológico. Y quien piense que un cuadro de aluminio es demasiado duro, rígido y poco absorbente, es que no ha probado la bicicleta correcta. Porque esta Game 160, y muchas otras metálicas que conocemos, son cómodas y predecibles en sus reacciones. Todos los tubos del cuadro de esta bici han sido moldeados con la técnica del hidroformado (fluido a presión en un molde) y dotados de múltiples espesores de pared para optimizar el peso, la rigidez y la respuesta dinámica. En la dirección Acros permite el paso del cableado, pero sólo se ha optado por introducir el eléctrico, mientras que tanto tija telescópica como freno trasero entran por los laterales del tubo horizontal, por una simple y lógica razón: facilitar el mantenimiento de las partes que pueden necesitar una atención más

							
170mm	160mm	29"	Enduro	600WH	100Nm	24,130	9.599

TEXTO:
Iván Mateos

FOTOS:
César Cabrera





frecuente. El mecánico de tu tienda se alegrará al verte llegar con esta Moustache. El tubo diagonal es cerrado, sólo cuenta con una abertura en la parte inferior, delante del motor. Esta construcción, frente al clásico tubo abierto que permite la extracción directa de la batería, permite hacer un tubo más ligero y rígido a la vez. Para sacar la batería de la Game hay que dar la vuelta a la bicicleta, levantar la tapa inferior, que se hace sin herramientas, y liberar la fijación mediante la llave de seguridad proporcionada. En la parte trasera encontramos unas elaboradas punteras, con articulaciones tipo Horst Link, con enlaces tipo sándwich con las vainas. En las uniones entre los tirantes y la bieleta principal encontramos este formato, más sólido y resistente. Al pivote principal de la bieleta también se le ha dotado de unos rodamientos de gran tamaño. Y mirando hacia abajo, nos topamos con el foco de todas las miradas: el motor.

DESINTEGRADO

Mientras que la mayoría de fabricantes intenta integrar el motor al máximo, encajándolo

1> Super potente motor Bosch CX-R, la versión Race. El objetivo de este motor, diseñado para la competición, es la máxima aceleración posible en todo momento, siendo ideal para ganar segundos en tramos de carrera.

2> Transmisión SRAM AXS con cambio trasero directo al cuadro (direct mount) y alimentación directa desde la batería e-bike.

3> El amortiguador, ha sido desplazado hacia la izquierda desde el centro de la bicicleta unos 14 mm, lo permite una colocación más cómoda del bidón o del extender.

4> La horquilla Fox 38 Factory es una suspensión de carreras. En ella encontramos ajustes de compresión y rebote en alta y baja velocidad, aparte de purgadores de presión o lubricación

interna mejorada.

5> Un detalle que se puede mejorar son los huecos existentes entre el motor y la parte baja del cuadro que, aunque tienen la entrada cubierta con espuma y cuentan con salida por la parte inferior, serán un coladero de agua, polvo y suciedad.

6> El modo de asistencia Race es exclusiva del motor CX-R. En-

trega la máxima potencia de forma instantánea y continua hasta los 25 km/h, incluso a cadencias más altas, con un "Extended Boost" (impulso extendido) más prolongado para superar obstáculos técnicos.

7> Muy acertado el medidor de sag, que simplifica la tarea de poner a punto la presión del amortiguador.

LA COLOCACIÓN DEL MOTOR Y LA BATERÍA LOGRAN UN CENTRO DE GRAVEDAD BAJO, LO QUE SE TRADUCE EN ESTABILIDAD Y SEGURIDAD



El motor Bosch va "desintegrado", completamente al aire, para una refrigeración máxima y entrega de potencia constante.

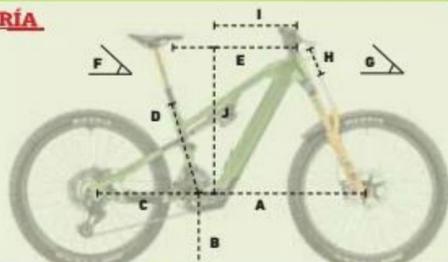
FICHA TÉCNICA

CUADRO Aluminio 6061 T4-T6. 160 mm. **AMORTIGUADOR** Fox Float X Factory. **HORQUILLA** Fox Float 38 Factory. 170 mm **MOTOR** Bosch Performance Line CX-R. **BATERÍA** Bosch PowerTube 600Wh. **DISPLAY** Bosch Purion 400. **PEDALIER** FSA aluminio biela 165 mm. Plato SRAM T-Type 36. **CAMBIO** SRAM X0 AXS. **MANDO CAMBIO** SRAM Pod AXS. **CASETE** SRAM Eagle PG 1230 12 v. 10-52. **CADENA** SRAM X0. **FRENOS** Shimano Deore XT, 4 pistones, 203 mm. **DIRECCIÓN** Acros AZF-725. **POTENCIA** Moustache aluminio CNC 40 mm. **MANILLAR** Moustache aluminio 780 mm/35 mm/30 mm. **PUÑOS** SB3 Hornet. **SILLÍN** Fizik Terra Aidon X5. **TIJA SILLÍN** Fox Transfer 180 mm. **RUEDAS** Moustache carbono 31 mm. bujes Moustache by Mavic. **NEUMÁTICOS** Maxxis, Assegai 29x2,50, 3C MaxxGrip / EXO+. **PESO** 24,130 Kg (talla M, sin pedales). **TALLAS** S, M, L y XL. **PRECIO** 9.599 € **+INFO** moustachebikes.com

MOUSTACHE GAME 160.9 RACE

GEOMETRÍA

A: 1266
B:
C: 462
D: xxx
E: 620
F: 75,8°
G: 64,2°
H: 112
I: 460
J: 636



UNA E-ENDURO DE ALUMINIO, DISEÑADA PARA GANAR CARRERAS, EQUIPADA CON EL POTENTE MOTOR BOSCH CX RACE, Y LLANTAS DE CARBONO



lo entre las formas del cuadro, Moustache ha hecho todo lo contrario: desintegrarlo. El motor va completamente al aire, con lo que la refrigeración es máxima y constante, un efecto buscado por Moustache para mantener el mejor nivel de rendimiento bajo grandes esfuerzos, es decir, una potencia constante en subidas largas y fuertes. Su ubicación vertical se ha elegido para bajar al máximo el centro de gravedad, algo que también consigue la disposición más baja de la batería. El centro de gravedad más bajo y centrado proporciona una conducción más estable. La situación del motor, tan presente a la vista, te puede gustar o no, pero lo cierto es que la bici se siente muy controlada y estable. Un detalle que no nos ha gustado son los huecos existentes entre el motor y la parte baja del cuadro que, aunque tienen la entrada cubierta con espuma y tienen salida por la parte inferior, serán un coladero de agua, polvo y suciedad.

Geométricamente, está preparada para

la estabilidad y seguridad en los descensos, con un ángulo de dirección de 64,2º una longitud entre ejes de 1266mm y unas largas vainas de 462mm. No es la más ágil que hemos probado a la hora de levantar la rueda delantera o hacer giros cerrados, pero baja muy bien a gran velocidad o por terrenos complicados. Gracias a su bajo centro de gravedad, perfecto reparto de pesos entre las ruedas, y reacciones templadas, es una de esas bicis en las que te montas y ya te sientes a gusto y confiado, como si fuera tu bici de toda la vida, no necesitas acostumbrarte a ella.

A nivel de suspensión, se ha partido de la anterior Game, pero la han dotado de más soporte en la parte central del recorrido y más progresividad. El resultado es un mejor pedaleo en subidas, y más capacidad en los descensos, cómo no, con un amortiguador ajustado a la medida por Fox. La calidad de suspensiones es excelente, con el feeling clásico de Fox de gama alta de competición: sensibles,

suaves, con soporte y progresividad. En la horquilla, la tope de gama Fox 38 Factory con cartucho GripX2, que encontraría la pareja ideal en un amortiguador Float X2, diseñado para la competición, aunque el Float X que monta no se queda atrás. Es un amortiguador más versátil, sencillo de regular, y cuenta con mando de bloqueo para los remotes pedaleando.

También Fox es la tija telescópica, con barra Kashima de la serie Factory. Tiene 180mm de recorrido, y literalmente desaparece de entre tus piernas, contribuyendo a poder bajar aún más el centro de gravedad. Tiene un diámetro de 31,6mm pero usa un casquillo adaptador a los 34,9mm del cuadro. Todo tiene explicación: Moustache ha optado por un tubo vertical de mayor diámetro para mantener el equilibrio con las dimensiones del resto de tubos del cuadro, ya que un tubo más fino rompería la sintonía. También podría haber puesto una tija de 34,9mm, pero han preferido una más delgada, por su



EL DETALLE

HERRAMIENTAS A MANO > El tubo de dirección guarda una pequeña sorpresa. Pequeña, porque se trata de una mini herramienta con algunas de las llaves esenciales para llevar siempre encima de la bici: Llaves de radios en 4 medidas, llave para

desmontar el obús de la válvula de la rueda, llaves Allen de 2.5, 3, 4, 5, 6 y 8 mm, torx 25 y destornillador plano. Moustache tiene actualmente en fase de desarrollo una bolsa para guardar otros repuestos dentro del tubo diagonal.

menor peso y menor fricción.

MODO RACE ON

Sólo esta Game lleva el motor Race. El Bosch Performance Line CX-R tiene 100 Nm de par, 750 W de potencia y un 400 % de asistencia al pedaleo, además, el uso de un eje de titanio y rodamientos cerámicos reduce el peso y mejora la eficiencia. Incluye el modo de asistencia Race, que proporciona una entrega de potencia agresiva e inmediata, y prolongada al dejar de pedalear. Por supuesto, la respuesta de los modos es ajustable desde la app. Dispone de una batería semi integrada de 600Wh, aunque en el momento de la compra se puede adquirir con la de 750Wh pagando un extra. También se puede conectar un extender Bosch de 250Wh. Completan el kit eléctrico el discreto mando MiniRemote, inalámbrico, pero con pila que hay que cambiar (avisa con tiempo parpadeando en rojo), el display Purion 400 colocado bien protegido junto a la potencia, y el System

Controller para encender y apagar, en el tubo superior del cuadro. Nos parece un poco excesivo usar 3 componentes diferentes para encender, controlar y acceder a la información en marcha. Quizá las próximas versiones ya incluyan el display/control Kiox 400C en el tubo superior, que será lo más probable por el marco adaptador sobre el que va actualmente instalado el System Controller.

DULCE ADEREZO

En el montaje de componentes parece que nada queda al azar. Monta una transmisión SRAM XO T-Type, con mando AXS Pod inalámbrico. Los frenos son un XT de 4 pistones, con discos de 203mm Center-Lock. Se fijan a unos bujes Moustache fabricados por Mavic y estos su vez a unas llantas de fibra de carbono Moustache. Los neumáticos son un excepcionales Maxxis Assegai, de lo mejor que puedes encontrar, con compuesto blando MaxxGrip y carcasa reforzada Double Down en el tra-

sero. La combinación de ruedas completa el conjunto de una bici que baja muy bien, con gran seguridad y aplomo. Aportan la ligereza rotacional y agilidad del carbono, unos radios triplemente conificados, y una gran capacidad para absorber vibraciones e impactos, que estabilizan la trayectoria incluso en zonas de roca suelta.

La Game 160.9 Race es una gran bajadora, absorbente para ser de aluminio, y muy estable gracias a un gran trabajo en la rebaja del centro de gravedad, para lo que no han tenido que recurrir a poner el motor al nivel de suelo. Tiene un motor super poderoso si así lo quieres utilizar, y aunque lleva batería de 600 puedes disfrutar de una autonomía prolongada para rutas de todo el día conectando un extender.

Es una enduro con una construcción de cara a la durabilidad y una potencia directa y abrumadora, pensando claramente en las competiciones e-enduro. ○○



FOCUS THRON2 6.9 ABS

PLACER A PEDALES

FOCUS HA REDISEÑADO ESTA ELÉCTRICA CON UN ENFOQUE CLARO: SER LO MÁS PRÁCTICA Y CÓMODA POSIBLE. ASÍ DE SENCILLO Y DIRECTO ES EL MENSAJE DE FOCUS: ES UNA BICI PARA TRAVESÍAS Y LARGAS RUTAS DE MONTAÑA.

COMO MARCA ALEMANA, CONOCE MUY BIEN LA AMPLIA AFICIÓN EXISTENTE EN CENTRO EUROPA POR LAS RUTAS ALPINAS QUE COMIENZAN AL AMANECER, ACABAN AL ATARDECER, y entre medias se ha pasado de valle en valle, con largas subidas y divertidos descensos. Para este tipo de uso se ha creado la última versión de Thron². Las nuevas Thron² tienen cuadro de aluminio 7005 hidroformado, y cuenta con 150mm de recorrido delantero y 140mm traseros, con ruedas en 29x2.50". La suspensión ha sido optimizada para largos recorridos, buscando la comodidad, y monta un sistema eléctrico Bosch Performance Line CX. Se las ha dotado de luces traseras de serie, incorporadas en los tirantes, y en el caso de este modelo que hemos probado, freno ABS. La gama Thron² está compuesta por 3

modelos, en tallas S, M, L y XL, y precios entre 4.699€ y 6.699€. Como complemento con más prestaciones viajeras también se podrán encontrar dos montajes denominados Thron² EQP que cuentan con equipamiento adicional, sumando de serie luz frontal, guardabarros, pata de cabra y portabultos trasero.

¿ES CARBONO?

Parece carbono, pero no, es aluminio y lo podrás comprobar por las soldaduras presentes en el triángulo trasero y en la zona circundante al motor. En el triángulo principal también hay soldaduras, pero no se ven, gracias a un perfecto trabajo para pulirlas y disimularlas. Es uno de los cuadros de aluminio mejor acabados que hemos visto en los últimos años. Todo el cableado desaparece por la dirección, acentuando aún más la pureza de líneas de los tubos. En las vainas encontramos unas articulaciones tipo Horst Link justo antes del eje,

EL NUEVO CUADRO DE ALUMINIO, QUE PARECE CARBONO, BUSCA LA COMODIDAD PARA LARGAS JORNADA DE E-MTB

							
150mm	140mm	29"	Rutas / All Mountain	800WH	100Nm	27,15	6.699

TEXTO:
Iván Mateos



FOTOS:
César Cabrera





que mejoran la respuesta de la suspensión y facilita a los ingenieros personalizar el comportamiento de la absorción.

En cuanto a la geometría, al igual que la suspensión, ha sido pensada para la máxima comodidad. Por la parte frontal es corta y alta, creando una posición de conducción erguida y segura en escalones o bajadas con pendiente. En la parte trasera encontramos unas vainas de 455mm, que aumentan la estabilidad en las bajadas, y en las subidas de gran pendiente favorecen que la rueda delantera no pierda contacto con el suelo.

AUTONOMÍA A MEDIDA

La Thron² ofrece dos capacidades de batería Bosch a elegir: 600Wh o 800Wh, con un suplemento de precio de 300€ para la opción más grande. Ambas con las nuevas celdas 21700 que aseguran la mayor densidad de carga/tamaño del momento. Las nuevas baterías PowerTube 600, con un peso aproximado de 3kg y la Powertube 800 con un peso aprox de 3,9kg reducen sustancialmente el peso en relación a sus antecesoras. En combinación con éstas se

1> Luces traseras: ¿Se te ha alargado mucho la ruta? No hay problema, llevamos luces traseras de serie.

2> Mando Bosch LED Remote: Desde el mando más completo de Bosch se controla todo. Se arranca la bici, se encienden las luces traseras, se navega por los

menús y se cambian los modos de asistencia.

3> Display Bosch Kiox 500: Es una de las más recientes pantallas de Bosch que, desde la última actualización de firmware, permite personalizar los campos de datos y pantallas.

4> Puerto de alimentación: En el tubo superior equipa una conexión tipo USB-C, que transforma la batería de la bicicleta en un enorme power bank para recarga o alimentación de dispositivos externos.

5> Protector de vaina: Otro buen detalle del cuadro es la fijación

del protector de vaina, pegado y atornillado para que siempre permanezca en su lugar.

6> Motor Bosch Performance Line CX: Con la última actualización, el motor llega a los 100Nm de par. Su colocación en horizontal le hace estar más cerca del suelo en escalones rodados.

LA FACETA ELÉCTRICA ESTÁ MUY PRESENTE EN LA THRON², CON LOS MEJORES Y MÁS COMPLETOS COMPONENTES DE BOSCH



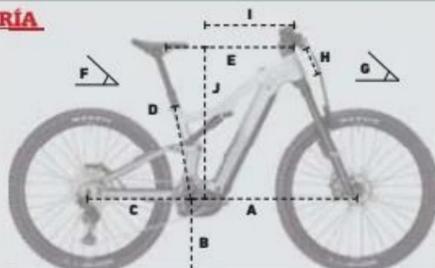
FICHA TÉCNICA

CUADRO Aluminio 7005 hidroformado. 140 mm **AMORTIGUADOR** Fox Float Rythm. **HORQUILLA** Fox 36 AWL HD, Rail, 150 mm. **MOTOR** Bosch Performance Line CX. **BATERÍA** Bosch PowerTube Li-Ion (800 Wh). **DISPLAY** Bosch Kiox 500. **PEDALIER** Samox, biela 165 mm, plato 36 dientes. **CAMBIO** Shimano Deore XT. **MANDO CAMBIO** Shimano Deore XT. **CASETE** Shimano CS-M6100, 10-51. **CADENA** Shimano CN-M6100. **FRENOS** Magura MT-C, 4-pistones, ABS. **DIRECCIÓN** Acros ICR. **POTENCIA** Focus C.I.S. 2.0, 50 mm. **MANILLAR** JD Riser aluminio, 800 mm/ 30 mm. **PUÑOS** VP Lock-On. **SILLÍN** Fi'zi:k Aidon X5. **TIJA SILLÍN** Post Moderne DP-212 150 mm. **RUEDAS** WTB STi30 Bujes Shimano TC500. **NEUMÁTICOS** Maxxis Minion DHF, TLE, EXO, 29 x 2,5" | Maxxis Minion DHF, TLE, EXO, 29 x 2,5". **PESO** 27,150 Kg (talla M, sin pedales). **TALLAS** S, M, L y XL **PRECIO** 6.699 €. **+INFO** www.focus-bikes.com

FOCUS THRON² 6.9 ABS

GEOMETRÍA

A: 1221
B: 455
C: 420
D: 612
E: 75,5°
F: 66°
G: 120
H: 445
I: 646
J: 646



* TESTBIKE

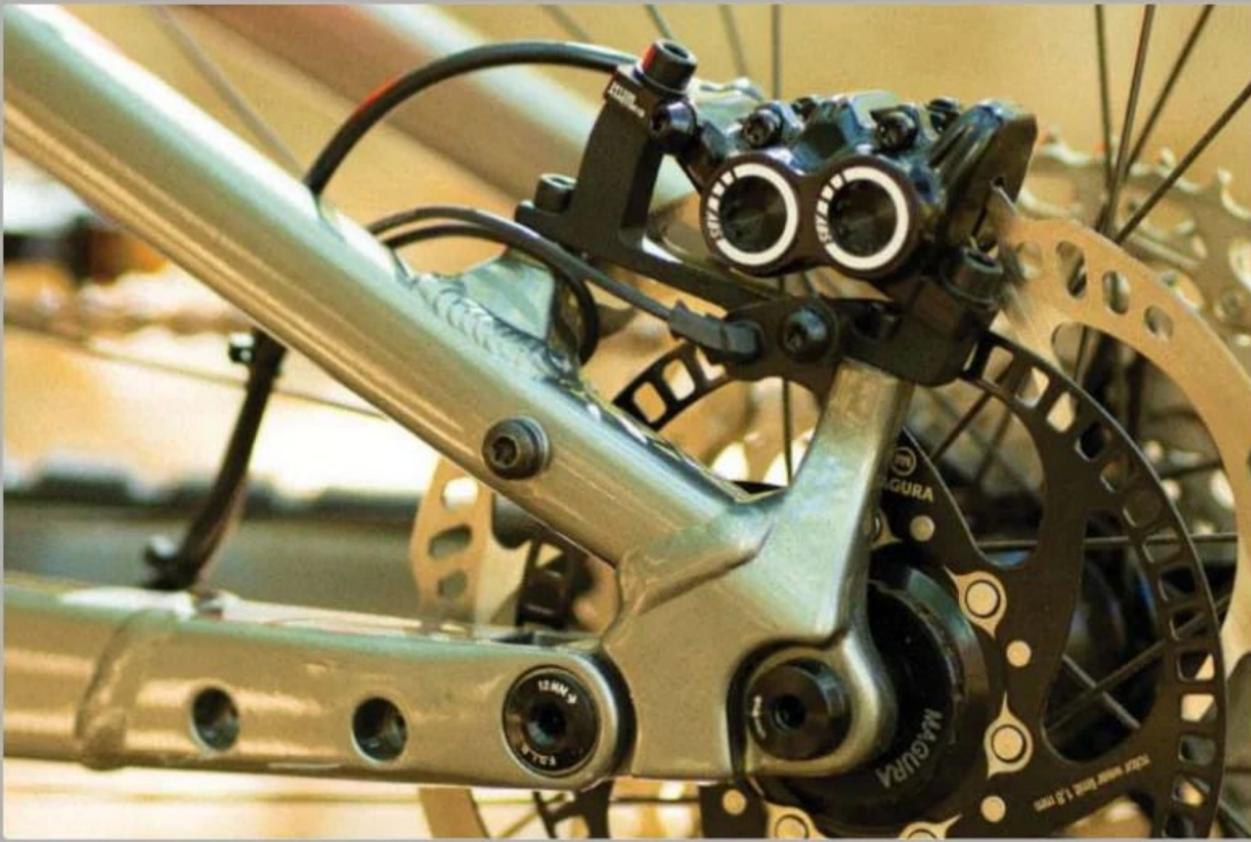


**LA THRON² OFRECE
DOS CAPACIDADES DE
BATERÍA BOSCH A ELEGIR:
600WH O 800WH, CON UN
SUPLEMENTO DE PRECIO
DE 300€ PARA LA OPCIÓN
MÁS GRANDE**

EL DETALLE

ABS: SEGURIDAD AJUSTABLE >

El sistema ABS dispone de 2 modos de funcionamiento (Allroad y Trail) o se puede desactivar desde la app de Bosch. Es un sistema al que cuesta acostumbrarse, y aunque efectivamente la rueda delantera no se bloquea, no derrapa, y es prácticamente imposible volcar por encima del manillar, requiere de cierta anticipación para no aumentar en exceso la distancia de frenado. Los frenos Magura son de 4 pistones y usan discos de 203mm.



puede acoplar un extender Bosch Power More de 250Wh, con lo que la capacidad total sobrepasa los 1.000Wh. Las baterías son extraíbles del tubo diagonal, levantando una tapa.

Monta el motor Bosch Performance Line CX Gen5, de 100Nm de par y libre de traqueteos en los senderos. Focus la ha dotado de las herramientas más completas de Bosh, como un mando Led Remote con muchos botones y luces, un gran display Kiox 500, con el que puedes incluso navegar tus rutas favoritas. Para hacerlo, debes tener instalada en el móvil la app Bosch Flow, desde donde además podrás seleccionar los modos de asistencia que quieres utilizar, e incluso personalizarlos. De serie viene con el modo Auto seleccionado (junto con Eco, EMTB y Turbo) un modo que realmente funciona muy bien y te da la asistencia que necesitas en cada situación. La guinda eléctrica la pone el sistema ABS desarrollado de forma conjunta por Bosch y Magura. El objetivo es evitar el bloqueo de la rueda delantera en frenadas bruscas, mediante una dosificación de la frenada en intervalos, al igual que los ABS de coches, eliminando derrapes y la posibilidad de volcar por encima del manillar.

ENTRE ALGODONES

La bici tiene unas suspensiones super cómodas. Bajo un uso tranquilo, filtran cada pequeña irregularidad y el trayecto resulta muy placentero. Ambas suspensiones son de aire, y tienen mando de bloqueo, muy útil para los remontes por asfalto o pista de buen firme. Las limitaciones aparecen en las bajadas técnicas, cuando la dificultad, la velocidad y la agresividad de conducción aumentan. La horquilla Fox se nota un poco blanda y oscilante, y hay recurrir al mando de bloqueo para cerrar un poco el paso de aceite y controlarla. En cambio el amortiguador conserva el tipo, aunque en los impactos fuertes agota el reco-

rido. En cualquier caso, la Thron² es una bici homologada en categoría de uso 3, es decir, para su uso a velocidades inferiores a 40 km/h por la montaña, y con saltos limitados a un máximo de 120 cm.

¿VAS DE TRAVESÍA?

La Thron² nos ha sorprendido por lo ágil y cómoda que resulta en los senderos. Es una bici fácil de llevar, a pesar de sus más 27 kilos de peso, y que te pone las cosas fáciles cuando las subidas adquieren más pendiente. El potente Bosch empuja con fuerza desde cadencias bajas, aunque como recomendamos para todos los motores, para prolongar la batería y conservar la mecánica es mejor usar desarrollos cortos y cadencias en torno a 75-80 rpm. En cualquier caso, en el display Kiox verás recomendaciones de cambio de marcha. La posición de conducción es muy cómoda, ideal para aprovechar la jornada completa pedaleando por la montaña. Por problemas de autonomía no va a ser, porque contamos con la opción de hasta 1.050Wh de capacidad.

En los descensos no hay problema, salvo que el terreno sea muy muy irregular o de gran pendiente. Si eres agresivo y das preferencia a los descensos, quizás debas poner tu mirada en la Jam² o incluso en la Sam².

La bici resulta muy cómoda y absorbente, estable y sin reacciones violentas, a pesar de tener un cuadro de aluminio de generosa construcción, que suele devolver un tacto más seco y directo. Las ruedas se mantienen muy pegadas al suelo, en parte gracias a los neumáticos Maxxis Minion DHF en 2.50" de balón. Es curioso que monte dos neumáticos delanteros y no el DHR específico para la rueda de atrás. ○○

IMBA EUROPE SUMMIT 2025 BOLTAÑA (HUESCA). 16-18 SEPTIEMBRE 2025

HAPPY TRAILS

EL IMBA EUROPE SUMMIT 2025 CONVIERTE AL PIRINEO ARAGONÉS EN REFERENTE MUNDIAL DEL MTB. UN ENCUENTRO QUE REUNIÓ A 183 REPRESENTANTES DE 20 PAÍSES. DURANTE TRES DÍAS DE PONENCIAS, TALLERES Y RUTAS, EL EVENTO DEMOSTRÓ CÓMO LA BICICLETA DE MONTAÑA PUEDE IMPULSAR LA ECONOMÍA, FRENAR LA DESPOBLACIÓN Y CONSOLIDAR AL PIRINEO ARAGONÉS COMO UN DESTINO INTERNACIONAL DE TURISMO ACTIVO Y SOSTENIBLE.

EL PALACIO DE CONGRESOS DE BOLTAÑA FUE EL ESCENARIO DEL IMBA EUROPE SUMMIT 2025, LA GRAN CITA INTERNACIONAL DEL CICLISMO DE MONTAÑA ORGANIZADA POR MTB KINGDOMS E IMBA EUROPE. Con la asistencia de 183 participantes de países tan diversos como Australia, Canadá, Estados Unidos, Colombia, Noruega o Chile, la

cumbre convirtió durante tres jornadas al Pirineo aragonés en epicentro del debate mundial sobre el papel del MTB en el desarrollo rural.

La ceremonia inaugural contó con la presencia de José María Jiménez Macarulla, alcalde de Boltaña; Ricardo Oliván, vicepresidente de la Diputación Provincial de Huesca; Tomasa Hernández Martín, consejera de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón; y

Thomas Larsen Schmith, presidente de IMBA Europa, quienes coincidieron en destacar la oportunidad que supone este evento para proyectar la imagen del Pirineo a nivel internacional.

MUCHO MAS QUE MTB

Más allá de las conferencias, Boltaña y su entorno se convirtieron en un auténtico laboratorio de ideas y experiencias. Los asistentes

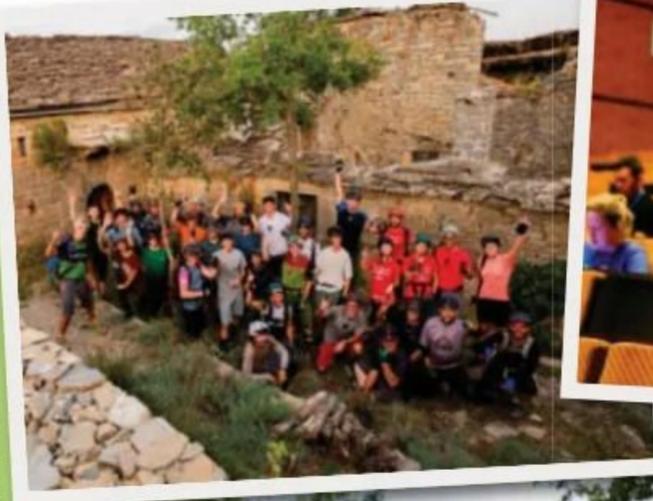
3 EJES CLAVE para el FUTURO del MTB

La cumbre se estructuró en torno a tres grandes bloques temáticos:

1> **El MTB como motor del desarrollo rural.** Se expusieron ejemplos internacionales como el de Sicilia, que ya recibe 9.000 ciclistas anuales gracias a una ruta creada en plena pandemia, o Tasmania, donde la inversión en senderos ha frenado la despoblación. Proyectos locales como Zona Zero Pirineos, Reino de los Mallos, BGuara o Espacio BTT Pirineos-Alto Gállego mostraron cómo Aragón está liderando un modelo de turismo sostenible que desestacionaliza la oferta y crea nuevas oportunidades económicas.

2> **El empoderamiento femenino a través de la bicicleta.** La ponente Julie Cornelius (World Ride) compartió cómo el MTB está transformando la vida de mujeres en países como Guatemala, Bután o Botsuana, abriendo nuevas oportunidades de desarrollo personal y profesional.

3> **La formación profesional en trailbuilding.** El proyecto europeo DIRT T presentó avances hacia una certificación oficial para constructores de senderos, una medida clave para profesionalizar el sector y garantizar la sostenibilidad de los destinos de MTB en toda Europa.



participaron en rutas guiadas por los senderos de Zona Zero Pirineos, excursiones al Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido y visitas culturales a Aínsa y Boltaña. También conocieron proyectos locales de economía circular, como la quesería artesanal de Morillo de Sampietro (Siricuenta) o la iniciativa de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos en colaboración con Carnicería Fes. Estas actividades reforzaron la idea de que el MTB no es solo deporte, sino también cultura, sostenibilidad y cohesión comunitaria, mostrando a los participantes

internacionales un territorio auténtico y lleno de posibilidades. El evento contó con el respaldo de Orbea, que aportó cerca de 30 bicicletas eléctricas para las actividades. La Diputación Provincial de Huesca, el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Boltaña también apoyaron la cita, subrayando la importancia estratégica del MTB en el desarrollo territorial. La cumbre se cerró con una fiesta popular en la plaza de Boltaña, con música en directo y cena al aire libre, en la que locales y visitantes compartieron un ambiente festivo que simbolizó la unión

entre deporte y comunidad. Para muchos de los asistentes internacionales, el IMBA Europe Summit 2025 ha supuesto descubrir un Pirineo aragonés "auténtico, salvaje y lleno de posibilidades". El evento no solo ha consolidado a Aragón como destino de referencia mundial en MTB, sino que también ha demostrado que invertir en ciclismo de montaña es invertir en futuro: donde se construyen senderos, se generan nuevas oportunidades económicas, sociales y culturales que ayudan a fijar población y revitalizar el medio rural. ○○



*** PERSONAL
TRAINER**



**“EL OBJETIVO FINAL
ES TOMAR MEJORES
DECISIONES EN EL
ENTRENAMIENTO”**

TÉRMINOS RELACIONADOS CON TU RENDIMIENTO (PARTE 1)

APRENDIENDO VOCABULARIO

LA PREPARACIÓN FÍSICA Y EL ENTRENAMIENTO TIENEN SU PROPIO VOCABULARIO, UNA SERIE DE CONCEPTOS QUE NECESITAMOS CONOCER PARA EL MANEJO Y CONTROL DEL ENTRENAMIENTO Y NUESTRO ESTADO FÍSICO. ESTE ES NUESTRO DICCIONARIO ESPECIAL, QUE DIVIDIREMOS EN DOS PARTES. VAMOS CON LA PRIMERA.



O ES LA PRIMERA VEZ HACEMOS UNA RECAPITULACIÓN DE TERMINOLOGÍA Y SUS CORRESPONDIENTES DEFINICIONES, NI TAMPOCO SERÁ TAMPOCO LA ÚLTIMA. Y es que con bastante frecuencia nos llegan consultas a la redacción sobre el significado de infinidad de siglas, términos y métricas que rodean el ámbito del entrenamiento. Son palabras, muchas veces siglas, con las que convive y seguramente interacciona cualquier biker que tenga inquietud por mejorar, entrenar y optimizar su rendimiento deportivo.

El objetivo de este artículo, por tanto, no es otro que el que el biker pueda entender mejor todo aquello que hace en sus entrenamientos. Que pueda interpretar mejor sus resultados, diseñar con mayor conocimiento de causa sus sesiones y tomar mejores decisiones en su preparación. Es evidente que si tienes más información sobre aquellos que haces, las cosas pueden salir mejor. Conocer mejor el proceso de aquello que haces te vuelve más eficiente y también más efectivo.



TEXTO:
Miguel Ángel Sáez

FOTOS:
Archivo BIKE

www.biketraining.es

DEMASIADA INFORMACIÓN

Es cierto también que con la evolución tecnológica y la aparición cada vez más de tecnología específica, nuevas plataformas de entrenamiento y aplicaciones, la terminología específica referente al entrenamiento va aumentando a pasos agigantados. Tanto que, somos conscientes, podemos vernos abrumados por tanto vocabulario y siglas que, en ocasiones, se hace ininteligible por el usuario de a pie. No se trata por lo tanto de intentar comprender todos los conceptos ni toda la terminología del ecosistema, sino de entender el significado de los más esenciales, de los que más peso tienen en nuestro rendimiento, en los procesos por los cuáles mejoramos y en nuestros entrenamientos.

LOS TÉRMINOS QUE PUEDEN SER DE TU INTERÉS

De toda la terminología que nunca antes habíamos definido de manera específica en artículos previos, hemos seleccionado 20. Este mes nos centramos en los 10 primeros y el próximo mes completaremos con los otros 10. Se trata de términos, siglas, muchas de ellas procedentes del inglés, que están relacionados con aspectos tan diversos como es la bioquímica que explica qué ocurre dentro de nuestros músculos. En otro ámbito, algunos de estos términos hacen referencia a modos de trabajar la fuerza, o métodos de entrenamiento sobre la bici. Aparecen también conceptos de física que ayudan a entender cómo aplicamos fuerza sobre los pedales, términos referentes a hitos fisiológicos claves en nuestro rendimiento o métricas que se derivan de los datos de potencia que recoge nuestro potenciómetro. Creemos que todos ellos, por complicados que puedan sonar inicialmente, son importantes para dar respuesta a algunas de tus preguntas y para que entiendas mejor tus entrenamientos. ○○

ATP (ADENOSIN TRIFOSFATO)

Es probable que hayas leído este término en varios artículos sobre entrenamiento y rendimiento físico. El ATP es una sustancia química que supone la única fuente de energía de la que pueden abastecerse las células de cualquier ser vivo. Es decir, en el ámbito del rendimiento deportivo, el ATP es la molécula que libera energía a nuestros músculos para que estos puedan desempeñar su actividad. El ATP proviene del término Adenosin Trifosfato, que corresponde a su composición, una molécula de adenosina y tres de fosfato. Nuestro metabolismo puede obtener esta "moneda energética" que supone el ATP metabolizando grasas, hidratos de carbono o proteínas e incluso indirectamente, lactato. Como curiosidad, debes saber que un gramo de glucosa (hidratos de carbono) por ejemplo, libera de 30 a 38 ATP, un gramo de grasas proporciona hasta unas 400 moléculas de ATP y un gramo de proteína tan sólo 4 ATP.



CORE

Podríamos considerar CORE como un anglicismo, es decir, un término que procede del inglés pero que se adopta y se utiliza con frecuencia en nuestro idioma. Su significado es la de centro o núcleo de algo. En términos de entrenamiento hace referencia al trabajo de fortalecimiento de la parte central del cuerpo, es decir, todo lo que sea potenciar mediante ejercicios específicas zonas como la región lumbar, la musculatura del abdomen y lateral del tronco. Fortalecer esta zona central de nuestra anatomía aporta beneficios en cualquier deporte y también sobre la bicicleta, permitiendo una mejor estabilización de la pelvis al pedalear, un mayor reparto de los pesos entre el sillín y el manillar y el retraso en la aparición de la fatiga y molestias en zona lumbar, por ejemplo.



CORE (2)

Otra referencia que podréis ver recientemente al Core en el ámbito del entrenamiento es bien distinta y es en relación a la temperatura Core del cuerpo, es decir, nuestra temperatura central. Este concepto ha cobrado especial importancia en los últimos tiempos debido a la información que se tiene sobre cómo afecta la elevación de la temperatura Core en el rendimiento deportivo. Si nuestra temperatura central se eleva significativamente respecto a los valores de reposo el rendimiento desciende, con lo que es fundamental mantener estable esa temperatura Core, por lo general, alrededor de los 37C. Actualmente existen sensores que estiman nuestra temperatura, pudiendo monitorizarla desde nuestro GPS y así poder controlarla.



x.com/byneontelegram

x.com/byneontelegram

FC MAX

Aunque hace mucho tiempo que se emplea, el término FC Max sigue generando alguna duda. En el ámbito del entrenamiento se refiere a la frecuencia cardíaca máxima. Es decir, al máximo número de latidos que puede producir nuestro corazón en un minuto. En términos de rendimiento la frecuencia cardíaca máxima es irrelevante, pues el pulso máximo no determina lo rápidos o resistentes que podamos ser, es decir, no tiene relación directa con nuestro nivel deportivo,

pero si que supone una referencia para quien establezca sus zonas de entrenamiento en base a pulsaciones o frecuencia cardíaca. Matizar que utilizar el término frecuencia cardíaca máxima es relativo, pues esta cifra no es siempre la misma y variará dependiendo del día y del estado fisiológico del deportista, además de otros factores como la edad, el nivel de entrenamiento, etc, por ese motivo, en ocasiones se ha sugerido utilizar el término de frecuencia cardíaca pico, un término más dinámico y acorde con la realidad, pues cada día podemos tener un pulso máximo ligeramente distinto.



ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



“APARECEN TAMBIÉN CONCEPTOS DE FÍSICA QUE AYUDAN A ENTENDER CÓMO APLICAMOS FUERZA SOBRE LOS PEDALES”

FC RESERVA (FRC)

Este término se refiere a la frecuencia cardíaca de reserva y que se define por la diferencia existente entre nuestra frecuencia cardíaca máxima y la de reposo.

Es decir, si tenemos 180 pm como pulso máximo y 60 pm como pulso en reposo, nuestra frecuencia cardíaca de reserva es de 120 pm. Esta reserva de pulso se utiliza para elaborar zonas de entrenamiento más personalizadas y acordes a las características cardiovasculares de cada ciclista, al tener en cuenta su rango de pulsaciones "útiles" o funcionales en cada caso.

A esta frecuencia cardíaca de reserva se pueden aplicar las zonas de entrenamiento denominadas de "Karvonen" que multiplican el porcentaje al que se quiere trabajar por la frecuencia cardíaca de reserva sumándole al final la frecuencia cardíaca de reposo.

Ejemplo:

Frecuencia cardíaca máxima: 180 pm

Frecuencia cardíaca de reposo: 60 pm

Frecuencia cardíaca de reserva: 120 pm

Para trabajar al 70%, según fórmula de Karvonen:

$120 \text{ (FRC)} \times 0,70 \text{ (\%)} + 60 \text{ (FC Reposo)} = 144 \text{ pm}$

FTP

Este término procede de las siglas del concepto en inglés "Functional Threshold Power" que en español se traduce como umbral funcional de potencia. El FTP es un concepto específico para aquellos que entrenan y manejan datos de potencia mediante un potenciómetro.

El FTP es un marcador de rendimiento, una referencia que define el nivel del ciclista en base a los vatios que es capaz de sostener esforzándose al máximo durante una hora de esfuerzo ininterrumpido. Como para conocer tu FTP hacer una hora al máximo nivel es poco práctico y poco reproducible por su dureza, hace años se diseñó un test de sólo 20' de esfuerzo para extrapolar de esa manera lo que seríamos capaces de desarrollar en una hora, dando lugar al famoso test de FTP de 20'.

A los vatios promedio obtenidos pedaleando la máximo nivel de esfuerzo durante 20' se aplica un factor de corrección de 0,95 para estimar que en una hora harías un 5% menos (A más tiempo de esfuerzo, menos potencia podemos mantener). Del resultado de esa multiplicación se obtendría la estimación de tu FTP en vatios.

Ejemplo:

Test de 20 = Potencia promedio de 300W

$300 \times 0,95 = 285W$

FTP = 285 W

(Existen otros test adaptados y algunas corrientes que cuestionan el concepto FTP en su planteamiento original, pero esta es la concepción más consensuada en el ámbito del entrenamiento).

HIIT

Las siglas HIIT proceden de "High Intensity Interval Training" o lo que es lo mismo, entrenamiento interválico de alta intensidad.

Aunque parece una tendencia reciente, ya desde mediados del siglo pasado se descubrió sus beneficios en el rendimiento de deportistas e incluso en la salud que en personas sedentarias tenía realizar entrenamientos a intensidad variable. Y es que el HIIT consiste en realizar ejercicio a ritmo variable y de alta intensidad. Sus beneficios se centran, especialmente, en la mejora de la capacidad cardiorrespiratoria y de resistencia, especialmente en cualidades como el consumo máximo de oxígeno y la capacidad o tolerancia a condiciones anaeróbicas.

El HIIT se caracteriza por la alternancia de intervalos de alta intensidad, generalmente por encima del FTP y en rangos de Vo^2Max o incluso superior, con otros de descanso o baja intensidad a modo de recuperación. Son intervalos cortos, desde los 20 segundos a hasta no más allá de los 2 ó 3 minutos, en sesiones muy concentradas y cortas, para poder mantener la intensidad en todo ese tiempo.

Es un método de entrenamiento indicado para bikers con experiencia y años acumulados de preparación física.

HRV

Esta es otra de las siglas que más suenan en los últimos años. Se deriva de "Heart Rate Variability" en castellano, variabilidad de la frecuencia cardíaca.

Esta variabilidad se refiere al intervalo de tiempo que existe entre los latidos que realiza nuestro corazón, de manera que cuando este intervalo de tiempo es siempre muy similar, por tanto tus latidos son muy regulares entre si, decimos que tienes una baja variabilidad de la frecuencia cardíaca. Cuando en cambio ese intervalo de tiempo es muy dispar, hay mucha irregularidad entre tus latidos, decimos que tienes una alta variabilidad de la frecuencia cardíaca.

La variabilidad de la frecuencia cardíaca depende directamente del estado de tu sistema nervioso central, predominando la actividad del sistema nervioso simpático cuando la variabilidad es baja y el parasimpático cuando la variabilidad es alta. En términos prácticos, cuando tenemos una variabilidad alta podemos concluir que estamos en una fase de buena forma física, buena capacidad para adaptarnos y asimilar los entrenamientos e incluso en un estado saludable en general. Cuando en cambio, la variabilidad es baja, hay predominancia de la actividad simpática, puede ser indicativo de fatiga, de poco descanso, de poca capacidad para adaptarnos al entrenamiento e incluso señal de enfermedad.

Hoy en día existen infinidad de apps y sistemas para medir diariamente el HRV, como ayuda a entender mejor el proceso de entrenamiento-descanso y tomar decisiones en base al estado del ciclista en el día a día, siendo recomendable bajar la carga de entrenamiento cuando se observan valores bajos de HRV en días consecutivos y a la inversa, seguir aplicando grandes cargas, si es el caso, mientras el HRV sea elevado.

IF

En varias aplicaciones y plataformas de entrenamiento como Training-Peaks o Garmin Connect entre otros podrás ver las siglas IF (que significan Intensity Factor en inglés) asociadas a cualquier entrenamiento por potencia que hayas realizado.

Este factor de intensidad expresa en número el porcentaje de intensidad relativa a tu FTP que supone cualquier esfuerzo. Para ello, compara la potencia normalizada del esfuerzo con la potencia en tu FTP.

Ayuda a cuantificar de manera rápida y sencilla la intensidad de cualquier entrenamiento, esfuerzo o segmento.

Ejemplo:

FTP de 300W

Potencia normalizada de un esfuerzo:
240W

IF = 0,80 (una intensidad relativa al 80% de tu FTP)



LACTATO

Es un compuesto químico que procede del proceso metabólico de la glucólisis, es decir, de la descomposición de la glucosa para obtener de ella energía que se produce en el interior de nuestras células.

Aunque el lactato se desprende de uno de los pasos de la glucólisis, no se puede considerar como un producto de deshecho, como se consideraba antiguamente, ni tampoco un producto a considerar tóxico ni limitante del ejercicio, como así se pensaba en el pasado. La importancia del lactato es que su producción y acumulación en sangre es paralela a la cantidad de glucosa que se consume para la realización del ejercicio, al nivel de activación de

la glucólisis. Cuanta más glucólisis se produzca en nuestras células, más estrés metabólico, más intensidad y por tanto, a más intensidad, más lactato en sangre acumularemos.

Por ese motivo, se suele medir el lactato en sangre para conocer el estrés metabólico que producen diferentes intensidades en el ciclista. Por otro lado, es importante conocer que el lactato es un producto que puede reconvertirse en glucosa de nuevo y también en uno de los productos de la glucólisis (llamado piruvato) para obtener de él ATP, con lo que el lactato puede considerarse un combustible energético. Nuestra capacidad de reutilizarlo dependerá de la cantidad y tipo de entrenamiento que realicemos.



**“DOMINA
ESTOS
TÉRMINOS
PARA
MEJORAR”**



GRAVEL	XC / MARATÓN	RUTAS
TRAIL / ALL MOUNTAIN	ENDURO	DH



Lo mejor. Perfil muy equilibrado para uso gravel.

A mejorar. No son las más ligeras. Sin válvula Tubeless.

Estándar
Centerlock
Y opciones
Microspline,
HG y XDR.



Un perfil de 48 mm y sección interna de 25 mm, ideales para neumáticos anchos.



RUEDAS VISION SC 48 I25

>>Vision, perteneciente a FSA (Full Speed Ahead), y con cuatro delegaciones en el mundo, se caracteriza por ofrecer ruedas competitivas, no sólo por llevar más de quince años abasteciendo a equipos continentales y del World Tour, también por su ajustada relación calidad-precio. La gama SC (Service Course), destaca por ofrecer ruedas de carbono de gran calidad a precios atractivos, y las nuevas SC 48 i25 son un claro ejemplo. Ofrecen unas llantas aerodinámicas con 48 mm de perfil y una sección interna con labios de 25 mm, idóneas para alojar neumáticos voluminosos de última generación. Las llantas, compatibles con el sistema Tubeless, han sido diseñadas mediante CFD (Dinámica de Fluidos Computacional), buscando una aerodinámica estable cuando el viento incide angularmente, equilibrando peso, velocidad y manejabilidad, de ahí su uniforme perfil redondeado. Radiadas a mano con 24 radios planos siguiendo un patrón 2:1, se alojan directamente a unos bujes de sistema Center Lock V-200, los súper ventas de Vision, y cuyo sistema de engranaje ha sido mejorado, estando disponible para casetes Shimano HG y Microspline, y SRAM XDR. Su diseño y su fiabilidad también han sido actualizados, sin necesidad de graduar la presión sobre sus rodamientos sellados (dos delanteros y cuatro traseros), gracias a unas tapas que ejercen la presión justa, resultando un diseño libre de mantenimiento. Y en caso de

necesitar algún recambio, encontrarás un práctico código QR en el cuerpo del buje que te dirigirá al catálogo de despiece. La rueda delantera de 714 gramos reales, presenta dos cruces en el lado del disco y ninguno en el opuesto. La rueda trasera de 842 gramos reales, invierte este patrón y los radios se cruzan dos veces en el lado de la transmisión. Esta disposición se aplica siempre en el lado donde la rueda requiere mayor contrafuerte para contrarrestar la mayor fuerza de torsión generada por cada una. Los radios son de tiro directo (sin el tradicional acodado), y parten de un alojamiento en el cuerpo del buje que ha sido rebajado mediante perforaciones, buscando apurar su peso y aportando un atractivo aspecto, y las cabecillas de los radios quedan expuestas (en vez de ocultas en el interior de las llantas), facilitando su manipulación en caso de necesitar centrar alguna rueda. El talonamiento de neumáticos Tubeless Ready resultó inmediato utilizando un golpe de aire de una bomba con depósito, si bien con las cubiertas elegidas resultó algo costoso montarlas en las llantas. Giran con soltura, con un perfil equilibrado que contribuye a conservar la inercia una vez en marcha sin acusarse en aceleraciones, y gracias a su amplitud permite equipar voluminosos neumáticos de gravel, aportando un gran balón que repercute en una favorable absorción y comodidad. ○○

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Carbono, para tubeless, 24 radios planos. **[OPCIONES]** Núcleo Shimano Microspline y HG y SRAM XDR. **[PESO]** 1.556 g. **[PRECIO]** 1.398 €. **[+ INFO]** www.visiontechusa.com

E-BIKE	XC / MARATÓN	RUTAS
TRAIL / ALL MOUNTAIN	ENDURO	DH



Lo mejor. Elevan la resistencia al pellizco. Válvulas incluidas.

A mejorar. Montaje complicado.

MOUSSE VITTORIA AIR LINER E-BIKE

>> Hemos probado estos "insertos" o mousse de Vittoria, específicos para e-bike, pero tienes que saber que también están disponibles en versiones dedicadas a XC, Trail, Enduro y DH. Incluso para Gravel y Carretera también. El material de la espuma es el mismo, pero cambian las dimensiones y el corte transversal, para adaptarse a los diferentes neumáticos y prestaciones concretas. Por ejemplo, el modelo que probamos para e-bike y el de Enduro son de unas dimensiones similares, pero el de e-bike lleva los laterales reforzados en previsión al mayor peso de la bicicleta, capaz de generar impactos más fuertes a la llanta.

Los mousse permiten utilizar presiones más bajas, manteniendo la protección contra los pellizcos, y protegiendo las llantas. Además son compatibles con líquidos sellantes, pues no sufren el efecto esponja, y no se empapan de él, permitiendo que el sellante circule libremente por el interior del neumático hasta llegar al agujero a taponar.

Su instalación no es sencilla, requiere maña, paciencia y fuerza. Un buen truco humedecerlos con agua, o agua con jabón, antes de meterlos dentro del neumático. Vittoria dispone de una herramienta específica para su montaje y desmontaje, que es recomendable tener. Una vez superado el reto, lo primero que queda patente es que el neumático casi adquiere la forma nor-

mal de uso, sin aire. Esto nos va a permitir rodar pinchados, con cierta calidad, hasta poder parar para reparar o llegar hasta casa. De hecho, al inflarlos, se pueden usar presiones más bajas, ganando tracción sin perder estabilidad lateral del neumático. Rebajar las presiones tampoco es que sea necesario, puedes seguir utilizando las habituales si te iban bien, porque el propio mousse tiene una forma cóncava bajo la banda de rodadura que deja una cámara de aire, casi como si no llevaras mousse, de manera que esa sección del neumático se comporta igual que antes. Por el contrario, si acostumbras a usar neumáticos ligeros, de carcasa fina, en los que necesariamente tienes que poner presiones más altas para dotarlos de estabilidad y resistencia a los pinchazos, sí podrás bajar presiones, en torno a 0.2 bar menos, ganando agarre y absorción. Montando con mousse en las ruedas, lo que sí se nota es que éstas pesan un poco más, se sienten algo más perezosas, y al absorber mejor los impactos parece que los neumáticos van más pegados al suelo. Utilizándolos junto a líquido sellante, tus ruedas se vuelven prácticamente invulnerables a los pinchazos. Mejoran la resistencia de cualquier neumático, por ligero o delgado que sea, aunque para obtener la máxima fiabilidad es recomendable usar neumáticos con carcassas reforzadas, especialmente si montamos en e-bike. ○○



Válvulas incluidas. Con entrada lateral de aire, necesarias para usar las mousse, y con extractor de obús.

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Para 29x2.4"-2.6", y llantas de ancho interno entre 28 y 25mm. **[OPCIONES]** Incluyen válvula Vittoria Multiway Green de 40mm de largo. **[PESO]** 145 g. **[PRECIO]** 59,95 €. **[+ INFO]** www.vittoria.com



TIEMPO



DIFICULTAD



INSTALACIÓN MOUSSE VITTORIA AIR-LINER E-BIKE

DIVINA TORTURA

NO NOS VAMOS A ENGAÑAR, MONTAR UNOS MOUSSE NO ES SENCILLO, PERO PARA ESO ESTAMOS AQUÍ, PARA INTENTAR AYUDARTE. SI QUIERES PROTEGER AL MÁXIMO TUS LLANTAS Y EVITAR EN LO POSIBLE PINCHAZOS POR PELLIZCO, MONTA UNOS DE ESTOS Y OLVIDATE DE IR ESQUIVANDO PIEDRAS.

MOUSSE, INSERTOS, ESPUMAS, CHURROS... LLÁMALOS COMO QUIERAS, PORQUE LO VERDADERAMENTE IMPORTANTE ES LA FUNCIÓN QUE DESEMPEÑAN. Estas espumas, introducidas entre la llanta y tu neumático tubeless, y en colaboración con el líquido sellante, pueden hacer que tus ruedas sean indestructibles. A ver, claramente esta afirmación es exagerada, pero sinceramente, si haces un uso normal, puede que no tengas pinchazos ni roturas de llantas durante una

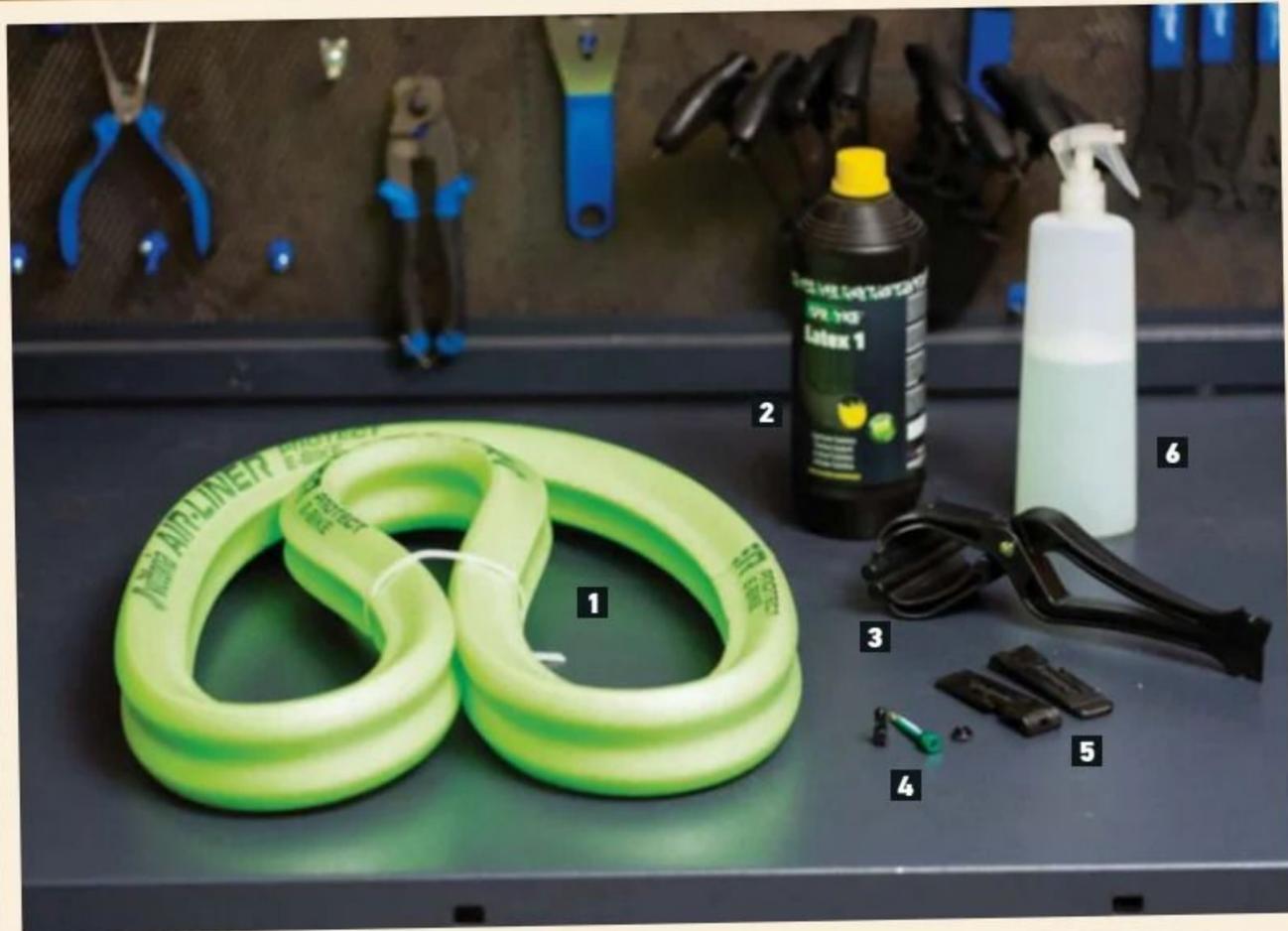
larga temporada, o quizás, nunca. En caso de impacto contra una roca afilada, raíz o el bordillo de una acera, el mousse intercede entre la llanta y el neumático, evitando el corte de éste. Pero sus cualidades protectoras no son las únicas: permiten rodar a más baja presión, mejorando ligeramente el agarre y la tracción, sin que el neumático se vuelva flaneante. Y como dijo el tío de Spiderman: "Todo poder conlleva una gran responsabilidad". En este caso, el precio a pagar por este extra de protección y agarre es un montaje y desmontaje más complicado. Vamos a verlo.

TEXTO:
Iván Mateos



FOTOS:
César Cabrera





»HERRAMIENTAS

No necesitas nada que no tengas por casa. Vittoria recomienda el uso de sus propias palancas/tenazas para facilitar el proceso de talonamiento/destalonamiento, pero no son esenciales:

1 Mousse Vittoria Air-Liner e-Bike.
55,95€ por rueda.

2 Líquido sellante para tubeless.
El que uses normalmente.

3 Air-Liner Tool Kit.
Hacen fácil lo complicado, si no quieres sufrir. 28,95€.

4 Válvula Vittoria Air-Liner.
Viene con el mousse.

5 Desmontables.

Los que tienes por casa servirán.

6 Agua con jabón.

Nos va a ayudar a talonar el neumático.

»Paso a paso...



PASO 1> Lo primero ¿tus neumáticos son tubeless? Es un requisito, los mousse Vittoria no son compatibles con cámaras, aunque hay otras marcas que sí. Empieza por destalonar un flanco.



PASO 2> Si tienes líquido sellante puedes recuperarlo para reutilizarlo después. O si crees que está ya deteriorado, aprovecha para desecharlo y añadir líquido nuevo.



PASO 3> Limpia bien todo el interior, que no queden restos del líquido sellante. Esto es importante para que cuando se introduzca el mousse, éste pueda deslizar y no se quede pegado.

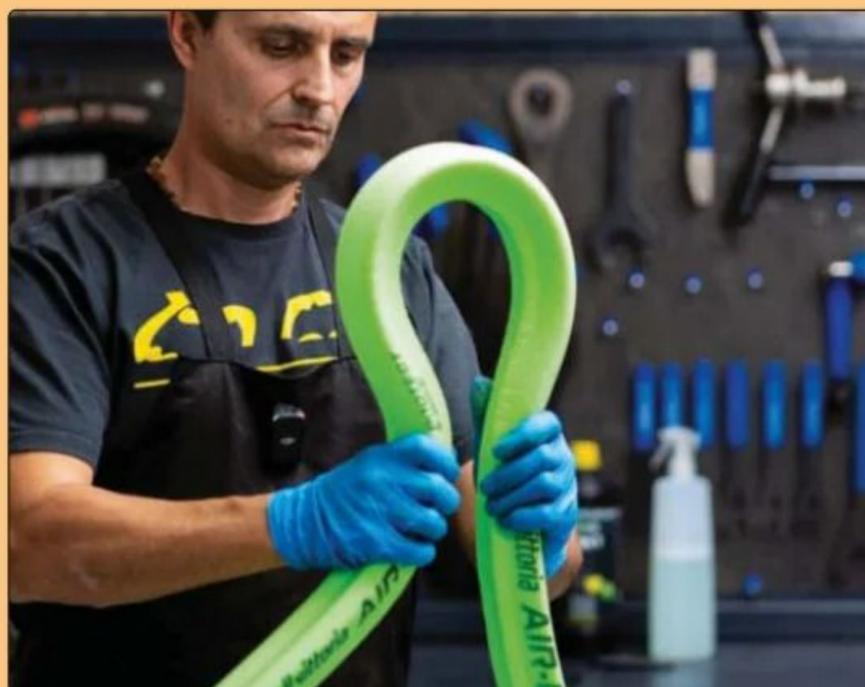


PASO 4> Ahora es el momento de desmontar la válvula que actualmente tienes en la llanta. Retira la tuerca de fijación y la junta tórica, y empuja la válvula desde el exterior hacia el interior.

Paso a paso...



PASO 5> Revisa a conciencia el fondo de llanta, sobre todo, el agujero para la válvula debe estar en buen estado. Después instala la válvula Vittoria suministrada con el mousse.



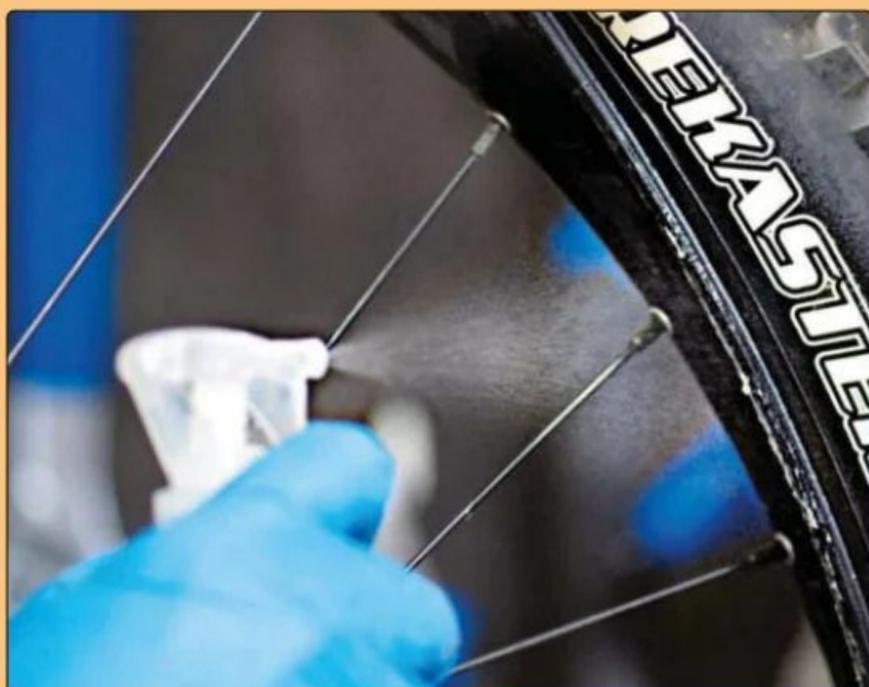
PASO 6> Empieza lo bueno. Primer paso: devolver la forma redonda al mousse en la medida de lo posible, ya que al venir empaquetado en la caja no tiene la forma de la rueda.



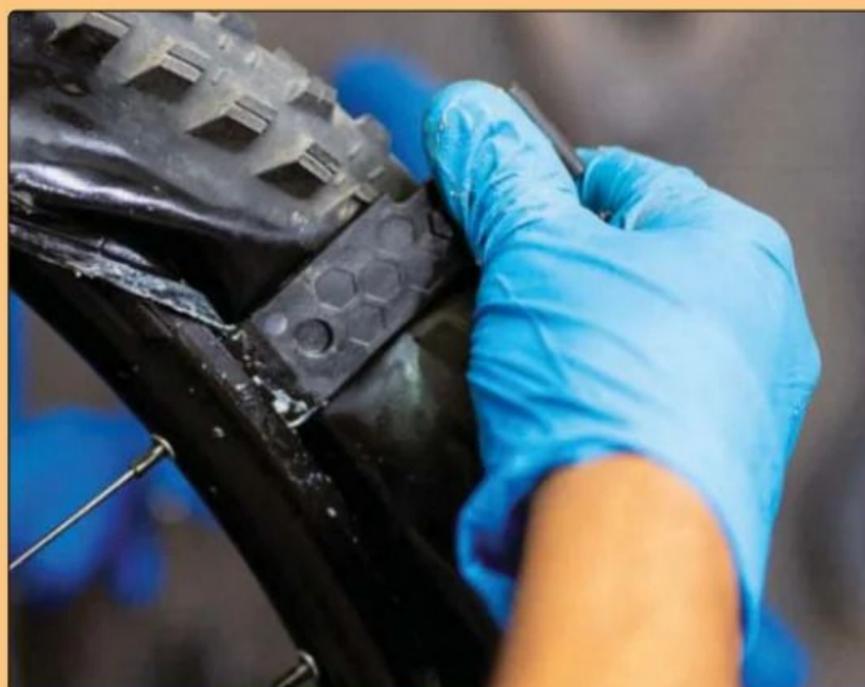
PASO 7> Verás que el mousse Vittoria tiene perfil en "V". La parte estrecha de la "V" hay que ponerla hacia la llanta, y la más abierta hacia el neumático.



PASO 8> Comienza a talonar el flanco desde el lado opuesto a la válvula. Hay que ir apretando con fuerza con los pulgares para lleva el mousse al centro de la llanta, durante todo el proceso.



PASO 9> Pulveriza agua, o agua con un poco de jabón, a todo el flanco del neumático. Este es un truco muy útil, que va a ayudar a que el neumático resbale más y sea más fácil talonar.



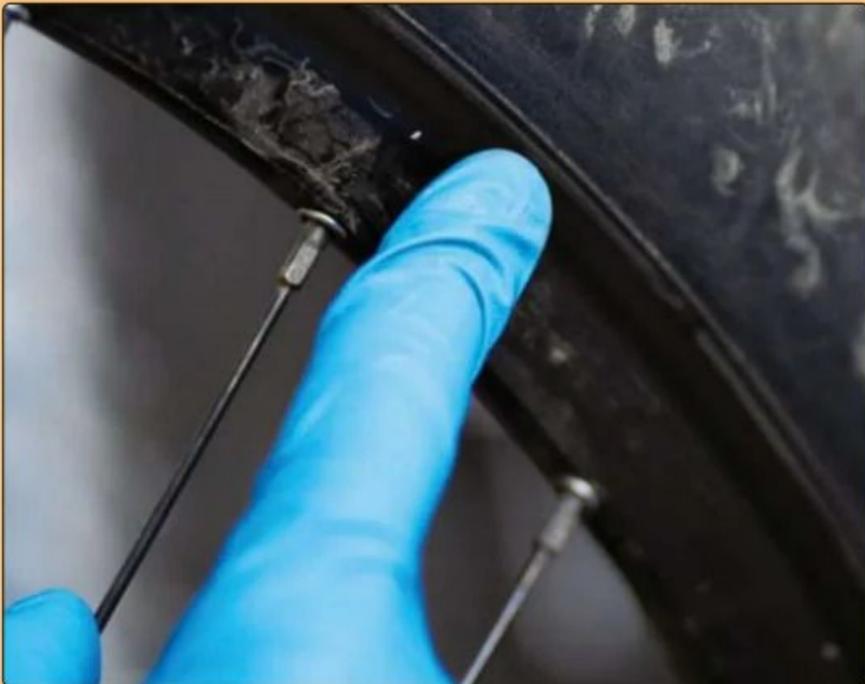
PASO 10> Llegamos a un punto crítico. El último tramo a talonar es el más complicado, ya que el propio mousse se opone al talonado. Utiliza unas palancas, de plástico y largas, mejor.



PASO 11> Si has llegado hasta aquí, el resto está chupado. Desmonta el obús de la válvula para que entre todo el caudal de aire posible y hacer un talonado rápido.



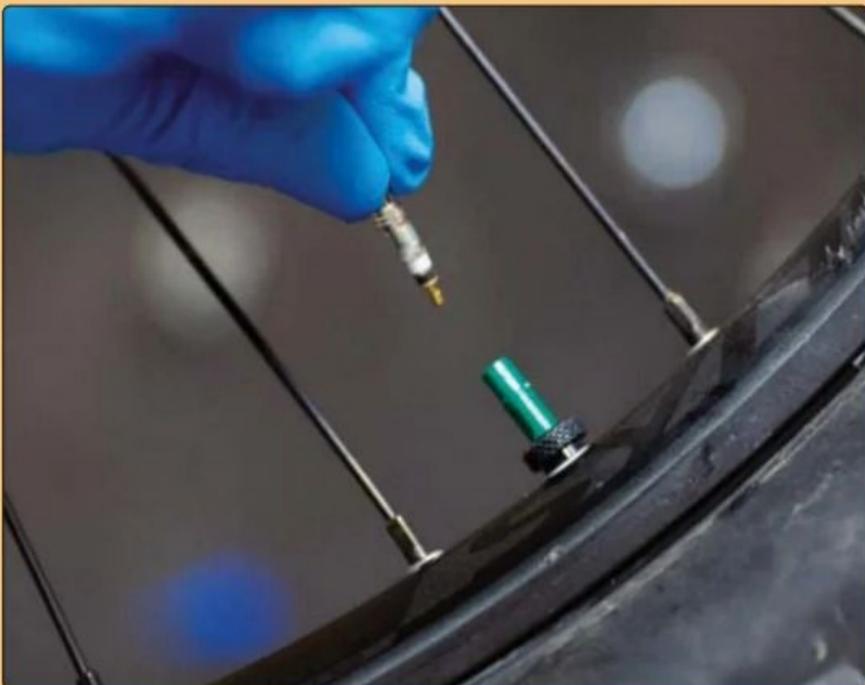
PASO 12> Con la bomba de taller normal debería talonar, pero si no lo consigues, tendrás que recurrir a una bomba con depósito, un compresor o probar con unas botellas de Co².



PASO 13> El talonado es clave. La línea de referencia, presente alrededor del neumático, nos indica si está bien talonada y por igual. Revisa la circunferencia completa.



PASO 14> Saca el aire y reintroduce el sellante. Vittoria recomienda añadir entre 90 y 120 ml de líquido sellante para neumáticos entre 27,5x2.40" y 29x2.60".



PASO 15> Nos acercamos al final. Vuelve a poner el obús a la válvula y hincha el neumático. Para empezar, puedes usar la presión que normalmente utilizas. Prueba luego a bajarla un poco.



PASO 16> Agita la rueda y hazla girar para repartir el líquido sellante por todo el interior. Si es posible, sal a dar una vuelta corta, con moderación, para lograr un sellado efectivo.



ARRIBA O ABAJO

¿Cuál es la posición correcta cuando dejas tu bici parada en vacaciones, la válvula en la parte superior o inferior?

Samuel Sanchis, vía e-mail

Depende. Si usas cámaras normales, es algo indiferente, da igual la posición, salvo que utilices cámaras antipinchazos con líquido sellante en el interior. Si es este el caso, o si utilizas neumáticos tubeless con líquido sellante, lo más adecuado es situar las válvulas en el punto más bajo para que la válvula no quede llena de líquido. En esta posición "cae", por gravedad, al interior del neumático, evitando que la pequeña cantidad remanente pueda secarse y taponar la válvula. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que esto sólo merece la pena hacerlo para períodos muy largos de inactividad, de varias semanas o meses.

MEJORAR AMORTIGUADOR

Mi bici lleva de amortiguador RockShox Deluxe Select+ de 60 mm de carrera. Me gustaría mejorarlo, porque a veces hago topes fuerte. ¿Qué tendría que modificar?

Alfredo C., vía e-mail

Una modificación sencilla y que puedes hacer tú mismo en casa (tenemos un video en Youtube explicando cómo hacerlo) sería reducir el volumen de la cámara de aire, añadiendo espaciadores o reductores. Con esto ganaría progresividad al final del recorrido, resistiéndose más a hacer tope. Sin embargo, la mayor mejora la experimentarías en caso de cambiar el amortiguador por el Super Deluxe. Este modelo, entre otros ajustes del hidráulico, y aparte de su cámara de aceite extra que le otorga una mayor capacidad en impactos fuertes y uso más agresivo, cuenta con la tecnología HBO o Hydraulic Bottom Out, que restringe hasta un 20% el paso del aceite al final del recorrido, frenando los topes.



PERROS GUARDIANES

Suelo pasar por una zona donde hay perros protegiendo el ganado. En ocasiones no están, pero en otras aparecen de pronto, amenazantes, y me tengo que dar la vuelta... ¿Serán peligrosos? ¿Cómo debo actuar?

Jose M. Hontanares, vía e-mail

Esos perros están trabajando defendiendo su manada (el ganado), así que procura mantener una distancia prudencial con el ganado, y asegurarte de que no entras en la zona que ellos consideran su territorio o círculo de protección. Te avisarán ladrando para que no te acerques, su primera opción es siempre intentar echarte, así que haz lo que te dicen en la medida de lo posible, dando un rodeo o tomando otro camino. Nunca cruces entre el ganado. Nunca les grites, porque lejos de ahuyentarlos, estimularías su instinto de protección. Ni les hables, simplemente baja la cabeza y retrocede. Tampoco hagas movimientos rápidos. Retrocede con tranquilidad, no corras. Huir rápidamente les va a incitar a perseguirte, está en su instinto. Cuando estés a salvo, asegúrate de si el acontecimiento ha sucedido en monte de titularidad pública o en un camino público y comunícalo a las autoridades, para que puedan actuar y evitar otras situaciones de peligro para otras personas, en caso de que los perros no estuvieran dentro de una propiedad privada.

Foto: Bob Ward





Y AHORA... ¿CON CUÁL ME QUEDO?

Soy un fan de Trek, siempre he tenido una, y la nueva que quiero comprar es la Fuel+. Pero he visto que ahora hay 3 versiones y no tengo muy claras las diferencias entre ellas.

David García, vía e-mail

Partiendo de la base de que todas las Fuel+ son bicicletas trail, lo que ha hecho Trek ha sido hacer versiones, una rutera, una juguetona y una muy endurera.

>Fuel+ EX: Es la opción más trail, equilibrada, con ruedas de 29" y recorridos de 150mm delante y 145mm detrás. Más versátil y eficiente para el pedaleo. Ideal para rutas largas y variadas.

>Fuel+ MX: Es la opción mullet, la más ágil o juguetona, gracias a la rueda trasera pequeña, perfecta para bike parks y senderos revirados. Rueda delantera de 29" y trasera de 27,5", con recorridos de 160mm delante y 150mm detrás. Ofrece mayor agilidad en curvas cerradas y saltos, y un carácter más agresivo.

>Fuel+ LX: Es la Long travel, con ruedas de 29" y recorridos de 170mm delante y 160mm detrás. Ofrece la máxima capacidad de descenso. Recorrido más largo para absorber los impactos más grandes y afrontar terrenos extremadamente técnicos.



PROBLEMAS CON EL CAMBIO

Tengo un cambio Shimano XT de 11 velocidades, y siempre he tenido el mismo problema, que no sube bien al último piñón. Al final lo ajusté como si tuviera 10 vel. sin la última.

Luis E. Pimentel, vía e-mail

Por lo que dices, entendemos que has intentado regularlo de todas las maneras posibles, por lo que seguramente entiendas el papel que juega el tope superior del cambio y el tensado del cable, así como su limpieza y lubricación. Si los ajustes no te han funcionado, es probable que el problema lo tengas en otro lado, y nos inclinamos a pensar que puede ser en la longitud de cadena.

Especialmente, si tu bici es una doble suspensión y has medido la longitud como si se tratase de una rígida. En este caso, la cadena queda corta (al comprimirse la suspensión con nuestro peso encima del sillín, la cadena se estira) y puede generar esa dificultad para cambiar a la corona grande. Otros puntos a revisar son la alineación de la patilla de cambio, y la línea de cadena correcta (distancia del plato al centro de la bicicleta).

ARTENRUTA REPARACION Y PINTURA DE CUADROS



*Reparaciones de carbono

*Diseños personalizados

*Soldaduras

25
ANIVERSARIO

NUEVO WHATSAPP 686612508

Tno 91 874 50 91



Cuadro fabricado en carbono T1000 EPS Twin Mold System 780g en tall 48 Pintura personalizada Precio 825 + IVA=998.25€

www.artenruta.com

Síguenos en facebook

artenruta@artenruta.com



10ª EDICIÓN DE SNBC 2025

UN LUGAR DONDE MEDIRSE

EL PASADO 27 DE SEPTIEMBRE SE CELEBRÓ EN LA SIERRA NORTE DE MADRID LA PRUEBA DE MTB QUE YA SE HA CONVERTIDO EN UNA CITA RECONOCIDA PARA LOS BIKERS DE LARGA DISTANCIA DE TODA ESPAÑA. El pasado 27 de septiembre en la localidad madrileña de Rascafría tuvo lugar la 10ª edición de la Sierra Norte Bike Challenge (SNBC) que albergó el Campeonato de Madrid de MTB distancia Ultramaratón en todas las categorías oficiales previstas por la Federación Madrileña de Ciclismo.

La prueba, que en 2024 celebró el Campeonato de España de la especialidad con gran éxito, dio la salida a las 7:30 de la mañana, los Bikers afrontaron un recorrido de 208 kms con 4607 mts de desnivel. Un trazado circular que recorre el anillo ciclista y perímetro de la Sierra Norte de Madrid. La SNBC albergó también una prueba Gravel de 100 kms y una prueba "family" cuyo objetivo es la promoción del

ciclismo y la actividad física en el territorio.

10H DE NATURALEZA

La prueba se inició con una salida neutralizada desde Rascafría a Lozoya donde comienza el ascenso a la conocida pista de la Horizontal en dirección al Puerto de Somosierra, punto más al norte del recorrido, para adentrarse en la Sierra del Rincón, Reserva de la Biosfera por la Unesco, transcurriendo siempre por pistas forestales de gran dureza. Luego los corredores llegaron a las inmediaciones del embalse de El Atazar, el más grande de la Comunidad de Madrid y donde se recoge el 80% del agua potable que se consume en la ciudad de Madrid. Después los ciclistas entraron en la zona más poblada del anillo ciclista, pasando por los municipios de Patones, Torrelaguna, Venturada (punto más cercano a Madrid, a tan solo 50 kilómetros de la Puerta del Sol), Navalafuente, Cabanillas, y Bustarviejo, donde afrontaron el último gran obstáculo de la prueba, un duro ascenso a los puertos de Canencia y Morcuera, seguido por un vertiginoso des-

censo a Rascafría, pasando por el Parque Nacional de Guadarrama, que situó a los corredores en la meta de Rascafría.

El ganador de la prueba fue Miguel Angel Muñoz Olaya del Club Ciclista Mejorada con un tiempo de 9 horas y 35 minutos. En segundo lugar Pablo Jose Muñoz Cuevas del Club Avatel Quixote Team y en tercer lugar Carlos Pelayo Blas de Club SPORTPLA.

Sierra Norte Bike Challenge es una prueba profundamente vinculada con el territorio de la Sierra Norte de Madrid. SNBC cuenta con el apoyo del Centro de Innovación Turística Villa San Roque –gestionado por la Mancomunidad de Servicios Valle Norte del Lozoya e impulsado desde la Dirección General de Turismo y Hostelería de la Comunidad de Madrid-, así como del Ayuntamiento de Rascafría. Tiene como objetivo promocionar la Sierra Norte como uno de los territorios turísticos que forman parte de la marca de turismo rural MADRURAL en los que se puede disfrutar del cicloturismo y del turismo de naturaleza. ○○

www.sierranortebikechallenge.com

TEXTO:
Miguel Lorenzo

FOTOS:
SNBC



ANTES DEL AMANECER SE DABA LA SALIDA NEUTRALIZADA DESDE RASCAFRIA





TALAJARA 2025. 4 OCTUBRE, TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



VUELVE A BRILLEAR

EL PASADO 4 DE OCTUBRE, TALAVERA DE LA REINA VOLVIÓ A VESTIRSE DE CORTO PARA ACOGER UNA NUEVA EDICIÓN DE TALAJARA, LA GRAN FIESTA DEL MTB, UNA CITA QUE UNA VEZ MÁS DEMOSTRÓ POR QUÉ ES UNA DE LAS PRUEBAS MÁS QUERIDAS Y MULTITUDINARIAS DEL PANORAMA MTB NACIONAL. Con más de 1.000 ciclistas inscritos y un ambiente espectacular desde primeras horas de la mañana, la ciudad toledana se convirtió en el punto de encuentro de aficionados, clubes y familias enteras que no quisieron perderse esta auténtica fiesta de la bicicleta.

El recorrido -Maratón de 82 kilómetros y 936m de desnivel positivo- puso a prueba la resistencia y el espíritu aventurero de los participantes, que rodaron por los paisajes inconfundibles de la comarca de La Jara, entre pistas, senderos y caminos rurales que hicieron las delicias de todos los niveles. Alcaudete de la Jara volvió a ser el epicentro de los avituallamientos con sus famosas migas con limonada que ha-

cen las delicias de todos los participantes. *“Cada año vengo con el mismo entusiasmo. La Talajara tiene algo especial: los paisajes, la gente animando en cada pueblo, y sobre todo el ambiente que se respira”*, contaba María López, una veterana ciclista madrileña que completaba su segunda edición. Y es que el día acompañó: temperaturas suaves, sol radiante y caminos en perfectas condiciones. Desde el pistoletazo de salida hasta la meta en Talavera, la jornada se vivió con emoción, compañerismo y muchas sonrisas. Los vecinos de la zona se volcaron con los participantes, y los aplausos se mezclaban con el ruido de los cambios y las ruedas sobre la tierra.

“La Talajara es más que una carrera, es una experiencia colectiva. Cada participante siente que forma parte de una comunidad que comparte la misma pasión”, destacó José Luis Martín, miembro del equipo organizador de la localidad de Belvís de la Jara, que subrayó el *“comportamiento ejemplar”* de los ciclistas y la *“gran labor de los más de 90 auxiliares”* que hicieron posible la prueba.

Uno de los aspectos más valorados de esta edición fue la señalización respetuosa con el entorno natural al reutilizar año a año los mismos elementos de marcaje e los recorridos. La organización también reforzó la seguridad en ruta y los servicios post-meta, donde no faltaron el avituallamiento final, lavabici y las duchas para recuperar fuerzas. *“He hecho muchas marchas por toda España, pero pocas tan bien organizadas como esta. Aquí todo está pensado para que solo te preocupes de disfrutar”*, afirmaba satisfecho Antonio Romero, ciclista procedente de Salamanca.

Con esta edición, la Talajara 2025 reafirma su condición de referente nacional del mountain bike popular, una cita que conjuga deporte, naturaleza y emoción a partes iguales. Talavera de la Reina volvió a demostrar que sabe cómo acoger a miles de ciclistas con los brazos abiertos.

Y mientras los últimos participantes cruzaban la meta entre aplausos, ya se escuchaba la misma frase una y otra vez: *“Nos vemos el año que viene”*. ○○

TEXTO:
Martin Bravo

FOTOS:
Talajara





Medalla de finishers, una de estas hay que conseguirla al menos una vez en la vida.



En grupo. Talajara se disfruta mucho en compañía.





35,50€

+ GAFAS EKOI VISION Blanco Revo Rojo Cat3
+ 6 números BIKE

Las gafas VISION ofrecen protección, ligereza y estilo a un precio accesible.

>Ideales para el ciclismo, correr o deportes al aire libre, combinan comodidad, fiabilidad y diseño. >Montura abierta en la parte superior: campo de visión ampliado en posición "bici" (acostada), ideal para el ciclismo de ruta. >Puente nasal ajustable de goma para un ajuste personalizado y antideslizante. >X 6 ventilaciones en el lente, para limitar la formación de vaho durante esfuerzos intensos.



32,50€

+ 11 NÚMEROS BIKE con descuento
+ 1 año de eBike gratis (2 números)

Disfruta y recibe cada mes BIKE de forma fácil y cómoda y recibe también en casa de forma gratuita la revista eBike.



27€

+ LIBRO "PARQUES NACIONALES"
+ 6 números BIKE

Haz tu suscripción a BIKE y recibe con esta oferta de regalo el libro PARQUES NACIONALES, una guía para conocer más de 70 parques de los cinco continentes: sus datos, fauna y flora, y todo ello acompañado de las imágenes más espectaculares. Un libro para reconectar con la naturaleza y vivir la aventura de parques con paisajes glaciares, tropicales o desérticos, dirigido a todos aquellos amantes de la naturaleza y los viajes que buscan entornos únicos.



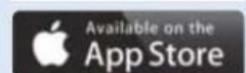
**¡¡NO DEJES PASAR
ESTAS OFERTAS ÚNICAS!!**

RECIBE CÓMODAMENTE BIKE EN TU CASA

Y llévate estos regalos ¡¡GRATIS!!



DISPONIBLE TAMBIÉN EN:



¡SUSCRÍBETE DE MANERA FÁCIL Y CÓMODA!

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y Agosto de 8:00 h. a 15:00 h.

><https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/>

>suscripciones@slib.es

Suscripciones al extranjero (sin regalo y con el 20% de dto. incluido) y forma de pago por VISA: Europa: 12 Nº por 63,60€; Resto del Mundo: 12 Nº por 75,60€.

Ofertas válidas solo para España hasta agotar existencias. Consulte las bases legales en la página web: www.motorpress-iberica.es/lausula-de-privacidad



FINAL COPA DEL MUNDO 2025:
LENZERHEIDE (SUIZA) 18-21 SEPTIEMBRE
LAKE PLACID (EEUU) 3-5 OCTUBRE
MONT-SAINTE ANNE (CANADÁ) 9-12 OCTUBRE

HAN TENIDO QUE PASAR MUCHOS AÑOS, DEMASIADOS, PARA QUE UN CORREDOR NORTEAMERICANO VOLVIERA A GANAR LA COPA DEL MUNDO. CRISTOPHER BLEVINS, EL RIDER DE DURANGO, ESA MISMA POBLACIÓN DONDE RESIDÍAN TODOS LOS GRANDES CORREDORES DE LOS PRIMEROS TIEMPOS DEL MTB, HA ROTO EL MALEFICIO, Y SE CORONÓ COMO DOBLE GANADOR DE XCO Y XCC EN LA COPA DEL MUNDO MTB 2025, Y ADEMÁS LO PUDO HACER DELANTE DE SUS COMPATRIOTAS.

Rompiendo el MALEFICIO

PODREMOS RECORDAR SEGURAMENTE ESTE FINAL DE TEMPORADA POR SER EL "ÚLTIMO DE LA ERA SCHURTER", ya que el suizo disputó su última Copa del Mundo este año en Lenzerheide, con una despedida donde pudo recibir todo el cariño merecido de toda su parroquia, que es el aficionado suizo, pero también lo somos todos los aficionados del Mundo, además del paddock al completo. Todos sabemos lo que Nino ha significado para nuestro deporte, simplemente ha sido el más grande.

Pero también podremos recordar en los próximos años este final de temporada de Copa del Mundo por aquel final tan extraño en la última prueba de DH del año, allí donde se jugaban la Copa del Mundo el rey Loic Bruni y el aspirante Jackson Goldstone. Bruni llegaba líder, pero el canadiense estaba muy cerca. Si Goldstone ganaba, Bruni tenía que hacer al menos tercero para llevarse un nuevo título de Copa del Mundo. En su turno, el de Santa Cruz Syndicate cumplió con lo que tenía que hacer, arriesgó en la zona más delicada y marcó el mejor tiempo. A Bruni le tocaba cerrar esta edición, era la última bajada, emoción a tope, ¿lo conseguiría el francés? Todos pegados a la pantalla de nuestra tele o portátil para vivir el momento más emocionante del año.

Y vaya chasco, porque no había nadie en la salida. Bruni renunciaba a intentarlo. La razón es que esa misma mañana se había caído y



< Nino Schurter

estaba mermado físicamente. Aún consciente de que iba a tener muy difícil hacer una buena bajada final, mantuvo durante toda la jornada "la normalidad" de cara al exterior, para que Goldstone siguiera sintiendo la presión y bajara a tope, así, más fácil un error o un pinchazo que matemáticamente le podría dar el título a Bruni. Pero eso no ocurrió, y finalmente "se descubrió el pastel" y Bruni ya supo que el título se le escapaba. Acerca de esta táctica de distracción, son lances de la competición, de eso van las carreras, nada que objetar. No nos gustó, sin embargo, el detalle de no acudir al podio de la general y privar a Goldstone de una foto completa con sus rivales que el canadiense bien se había ganado.

¡QUÉ AÑO DE BLEVINS!

A la prueba de Canadá, la última del año, Blevins ya llegaba pudiendo disfrutar de su

doble título XCC-XCO, que había consolidado en Lake Placid siete días antes con sendas victorias, una gesta que ya es impresionante de por sí para cualquier corredor y que, en este caso, añade el hecho de la nacionalidad el rider, dando de nuevo un título de Copa del Mundo a un norteamericano después de muchos años, incluso antes de que comenzara nuestro actual siglo. Blevins ha sabido recuperar para la parte final de temporada ese gran estado de forma que demostró en la primera mitad de temporada, un estado de gracia que perdió en algunas carreras de la temporada europea. Y además lo ha hecho en un equipazo, el Specialized, con Vidaurre, Boichis y Koretzky, al igual que Blevins, copando muchos de los podios del año.

Otro equipo que ha brillado este año, especialmente en la parte final, es el Cannon-

**“BLEVINS
HA SIDO EL
DOMINADOR
DEL AÑO,
CERTIFICÓ
LOS TÍTULOS
XCC Y XCO EN
LAKE PLACID
CON DOS
VICTORIAS”**

Chris Blevins >



TEXTO:
Miguel Lorenzo

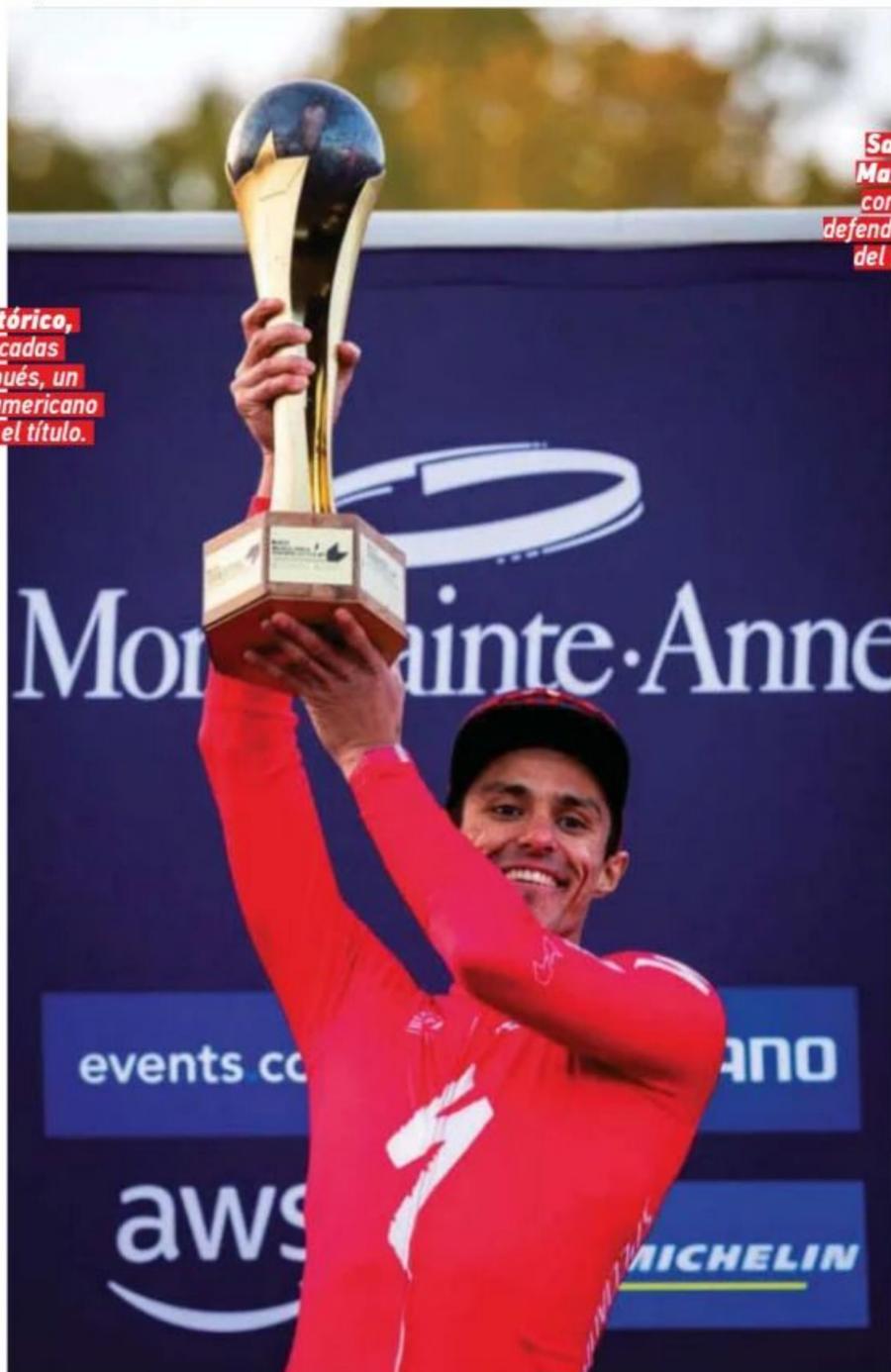
FOTOS:
UCI



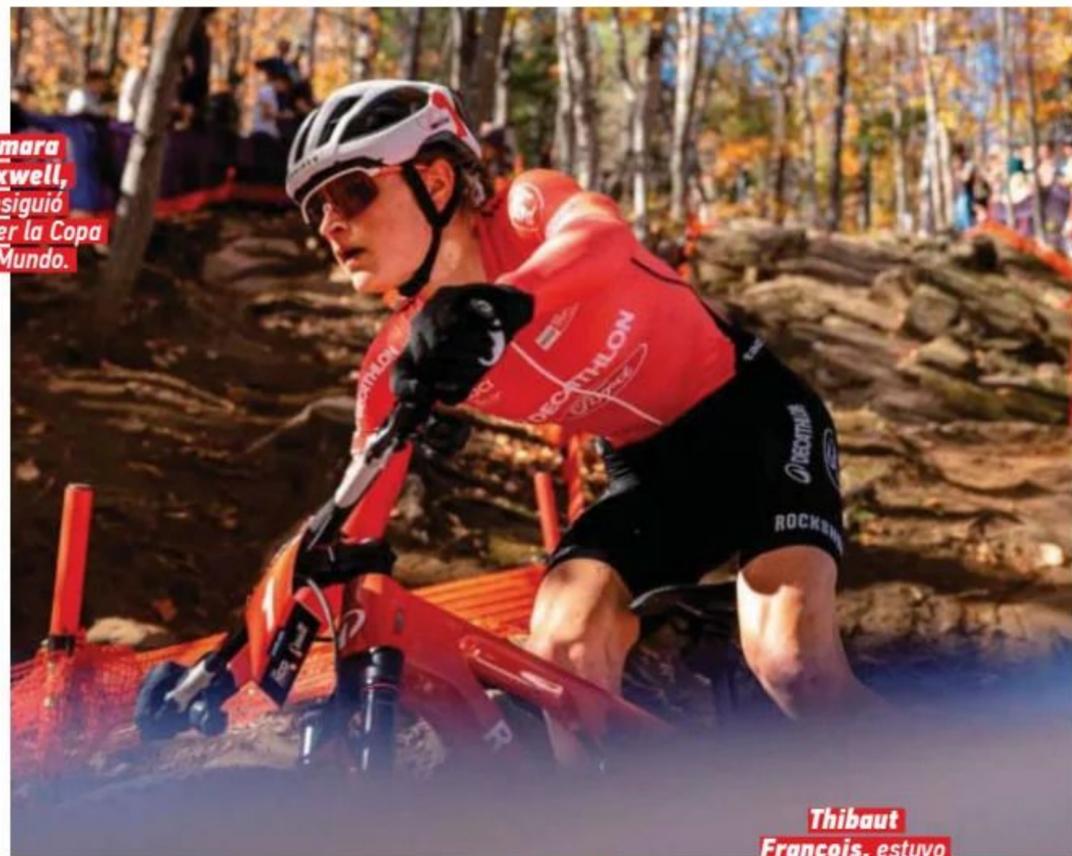


Charlie Aldridge, ganador en Canadá, el que la sigue la consigue.

Histórico, décadas después, un norteamericano gana el título.



Samara Maxwell, consiguió defender la Copa del Mundo.



Thibaut François, estuvo espectacular en Lake Placid, segundo sub23, el único podio español del año.



“LA ÚLTIMA CARRERA DE NINO SCHURTER FUE UNA EMOCIONANTE DESPEDIDA ANTE SU AFICIÓN”



dale. Luca Martin ya tenía su victoria parcial este año, y le tocaba a Charlie Aldridge, el perseverante corredor británico que estuvo rondando la victoria tanto este año como el anterior. Y tanto te rondaré morena que finalmente lo consiguió, en el trazado de Mont Sainte Anne, que los corredores valoran tanto como temen. Es un circuito en el que la exigencia física es máxima, ya que constantemente tienes que maniobrar, rectificar, acelerar, frenar, subir, bajar en zonas técnicas... Prueba de su dureza es que en la final de hombres elite todos los corredores elite del grupo de cabeza sufrieron calambres, tanto Vidaurre como Azzaro como el propio Aldridge. En esa carrera la emoción estaba en la disputa del segundo puesto de la general entre Vidaurre y Luca Martin, y, al comienzo de la prueba, se vislumbraban batallas tácticas en las que intervenían compañeros de equipo de ambos corredores. Sin embargo, una mala caída del francés le provocó una lesión en la mano. El de Can-

nondale, que se había impuesto en el XCC del viernes, siguió en carrera pero fue perdiendo posiciones y el chileno Vidaurre vio expedito su camino hacia el segundo de la general, doblete con Blevins.

INTRATABLE

Y si hablábamos del circuito de Mont Sainte Anne y su exigencia, podríamos decir que este trazado va un poco en contra de la tendencia que quiere imponer UCI y Warner para buscar carreras más disputadas, en el sentido de que con esta exigencia el circuito se hace más selectivo y favorece que haya muchas mayores distancias entre riders. Tal vez esto no se hiciera tan evidente en la carrera masculina, donde hubo alternativas hasta casi el final de la prueba, sin embargo quedó claro y meridiano en la carrera de mujeres, en la que Jenny Rissveds ganó con tres minutos y medio de diferencia, batiendo el record que ella misma había conseguido siete días antes en Lake Placid. La sueca ha estado estratosféri-



Evie Richards

“Estoy tan feliz. Ha sido un año muy turbulento. Cuando no competí en Val Di Sole no me importó la clasificación general. Solo quería recuperarme, y una vez sana, podría volver a luchar. El hecho de haberme perdido esa carrera, recuperarme y aun así lograrlo es simplemente increíble. Estoy muy emocionada. Estaba muy nerviosa, quería ganar pero también no quería terminar fuera del top ocho. Sé lo fuerte que es Jenny y cuando ella atacó, tuve que tomar una decisión; simplemente no podía arriesgarme a perseguirla y perderlo todo. Tuve que pensar mucho hoy”

PROTAGONISTAS



Chris Blevins

“Me encanta este deporte y todo lo que lo rodea. Fue una carrera hermosa. Adrien [Boichis] y yo nos jugamos el esprint. Miré hacia atrás y sonreí. Ha sido un año increíble con el equipo. Todo fue por instinto, el circuito era muy estrecho y en cada vuelta me sentí en una buena posición. Sabía que Adrien haría ese ataque en la última vuelta y que sería muy duro. Solo tenía que mantenerme a su rueda e intentar ir a por el esprint. Cada fin de semana tienes que presentarte con lo que tienes, sin importar si crees que estás preparado o no. Tienes que volver al punto de partida y comenzar de nuevo. Tuve un gran bajón a mitad de año, y estoy muy agradecido de poder terminar con fuerza”



Samara Maxwell

“Estaba pensando en todo el estrés que soportamos como deportistas. Hemos tenido 11 carreras este año, incluyendo el Campeonato del Mundo, y estuve en el podio en 10 de ellas. Esta temporada ha sido increíble, el equipo ha puesto muchísima confianza en mí. Mantener la constancia significó confiar en mi propio sistema, en mi proceso, en mi entrenador, en mi equipo y en la recuperación. Escuchar a las personas que me apoyaron fue lo más importante”





“MARIBE CABIROU,
UNA CORREDORA
MÁS CON VICTORIA
PARCIAL EN ESTA
COPA DEL MUNDO”



Asa Vermette
ojo al dato, mejor
tiempo absoluto
en Canadá para
este talento
junior.



Jackson
Goldstone, tras
su año en blanco
ha vuelto para
llevarse el título.



PROTAGONISTAS

ca en este final de temporada, imponiéndose en ocho de las diez últimas carreras XCC y XCO, incluyendo los Campeonatos del Mundo. Sin embargo este despliegue no fue suficiente para arrebatar a Samara Maxwell el título de Copa del Mundo, ya que la de Decathlon Ford, con una única victoria XCO en el año, ha sido la reina de la regularidad, abonada a los podios. Como ejemplos, su tercero en Lake Placid y su segundo en Canadá, suficiente para un título para el que nadie apostaba por ella como favorita a comienzos de año. Evie Richards, gran especialista, sí era favorita para el título que finalmente consiguió en XCC.

LO ESTABA BUSCANDO

Y tenemos que volver a hablar descenso

para destacar a Vali Holl. La austriaca, que no ha terminado de estar feliz con su rendimiento en todo el año, ha conseguido, sin embargo, una regularidad que le brindó el título de la general en la prueba de Lake Placid, pocas semanas después de conseguir el Mundial, y además lo hizo con una victoria parcial, certificando que al final de año sí consiguió encontrar sus mejores sensaciones. La última prueba de Canadá parecía que también se le ponía de cara a la de YT, marcando los mejores parciales con holgura, hasta que un pinchazo arruinó una nueva victoria, una victoria que fue a parar a la corredora francesa de Canyon Marine Cabirou, en un año que ha estado bien repartido de victorias parciales. ○○



Charlie Aldridge

“Qué forma de terminar el año, estoy encantado. Llevo toda mi carrera trabajando para conseguir una victoria en XCO. Este año he estado cerca un par de veces, así que terminar así es increíble. Las dos últimas vueltas fueron a tope, tenía calambres, todos teníamos calambres. Fue una batalla de desgaste. Hacia la cima de la subida vi que estaba abriendo algo de ventaja, así que en la última vuelta fui a tope para llegar a la meta. Lo conseguí”



Amaury Pierron

“Realmente no me lo esperaba. Ha sido un fin de semana de pesadilla para mí, con muchos problemas mecánicos. Todo parecía ir mal; no tenía ninguna expectativa, pero hoy lo di todo y fue suficiente para ganar (Lenzerheide). No me lo esperaba porque mi bajada no fue tan buena, al final fue muy lenta, pero hoy bastó. Estoy muy emocionado. Me lesioné a finales del año pasado, así que todo el invierno fue duro, y luego volví a lesionarme a mitad de temporada con la clavícula”

Loic Bruni

“Esta mañana tuve una caída, me golpeé el brazo y la pierna. Ya me había pasado antes: se produce una pequeña hemorragia interna que hace que el músculo se endurezca y no haya espacio para moverse. Lo noté en la segunda bajada de entreno y pensé ‘mierda, conozco esta sensación. Quería mantener la presión sobre Jackson, esperaba quizá un error o un pinchazo. No era la forma en la que quería que acabara la temporada, porque el ambiente era increíble y me sentía muy bien. Pero cuando Jackson bajó perfecto supe que no tenía sentido arriesgar, mi pierna simplemente no funcionaba”



Jackson Goldstone

“Sabía que tenía que dar absolutamente todo; cometí muchos errores y estuve al borde en varias ocasiones. No me gustó no poder competir con Loïc (Bruni), y no tengo idea de lo que pasó. No era la forma en que quería ganar. Esperaba que fuera una buena batalla hasta el final, pero al final del día lo conseguimos. Anoche casi no dormí, estuve mirando el techo durante dos horas mientras mi mente no paraba. Solo tenía que intentar concentrarme en mí mismo. Ha sido una gran batalla con Bruni este año; es alguien a quien he admirado durante toda mi carrera y qué increíble rival es para competir. Tenemos una rivalidad muy buena y amistosa, y volveremos a enfrentarnos el próximo año”

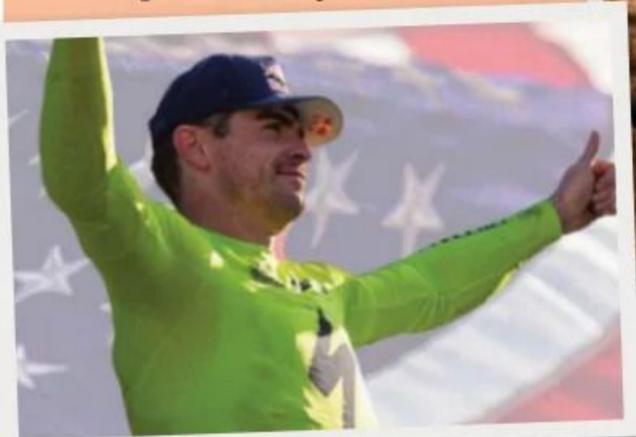


Jennie Rissveds

“Es la primera vez que me quedo sin palabras. Estaba realmente cansada hacia el final de la carrera, lo sentía mucho en las piernas. Hoy solo me concentré en mantener el ritmo, disfruté mucho el recorrido, es un circuito realmente increíble. Es ciclismo de montaña de verdad, y conservaron la esencia del trazado. Traté simplemente de disfrutarlo. No tenía ningún plan, solo quería rodar con buen ritmo y hacer mi propia carrera. Funcionó, y es una sensación maravillosa. Ha sido una temporada de mucho aprendizaje. Siento que todo pasó este año: me volví muy dominante hacia el final de la temporada, gané el Campeonato del Mundo y aún tengo mucho por aprender. Sigo con hambre de más y emocionada por lo que viene”

Marine Cabirou

“He hecho todo lo posible durante toda la semana para obtener un buen resultado, ya que la semana pasada no fue muy buena para mí. Estoy contenta de llevarme la victoria. No podría haber pedido una mejor carrera para terminar la temporada. Hoy sabía que tenía más para dar, así que me concentré en mí misma e intenté hacerlo lo mejor posible. Estoy muy feliz de conseguir mi undécima victoria aquí; me encanta este circuito y este público”



CON NOMBRE PROPIO

COMARCA DE PINARES (SORIA)

NADA MEJOR QUE LA BICI PARA ADENTRARSE A LA VELOCIDAD JUSTA, SINTIENDO LA DIVERSIDAD Y SIN PERDER EL DETALLE, EN PARAÍSO NATURAL TAN DESBORDANTE COMO MARAVILLOSO COMO ES LA COMARCA DE PINARES.



L

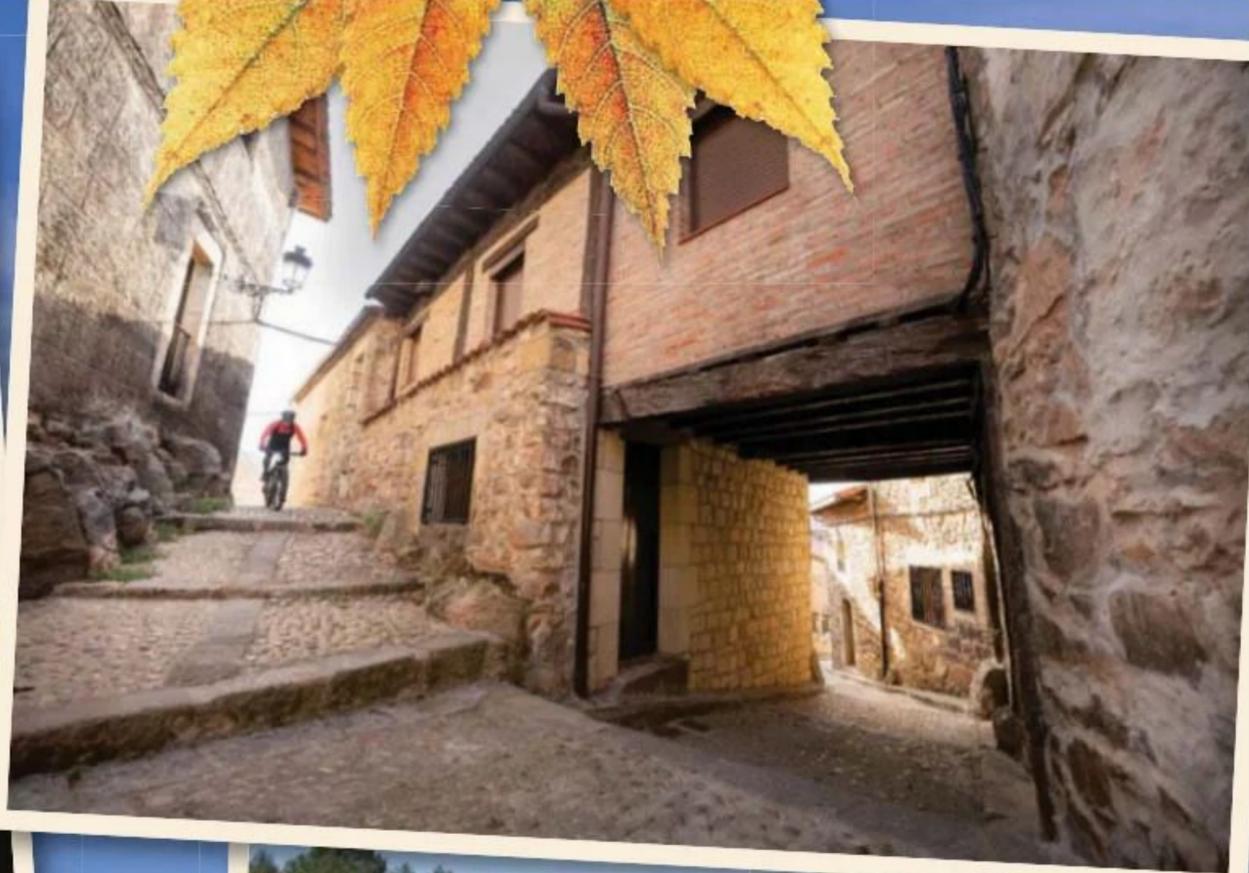
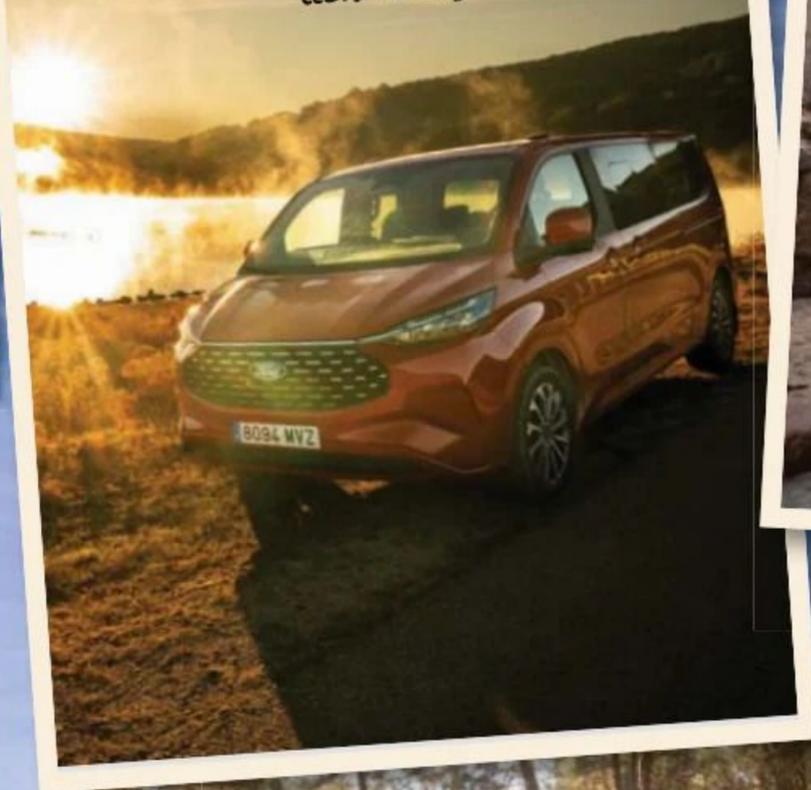
a comarca soriana de Pinares es un territorio privilegiado en el Sistema Ibérico, siempre lo ha sido, mucho antes de ser descubierta por el turismo de naturaleza y los aficionados al ocio activo. Los bosques de pino silvestre son inmensos, crean una de las mayores extensiones de pinar en las geografías españolas, superando las cien mil hectáreas de extensión, y la calidad de la madera es excepcional. Los pinos serranos compiten con las dehesas de robles y quejigos en el fondo de los valles y los campos ganaderos, cerca de las poblaciones, y pueblan las laderas de las montañas hasta los dos mil metros de altitud, donde están los circos glaciares y despuntan las altas cumbres de los Picos de Urbión y la sierra Cebollera. La naturaleza forestal es desbordante y como es uno de los principales recursos económicos de la comarca existen

pistas y veredas de montaña por todas partes para acceder a los pinares y realizar los trabajos anuales de corta, limpieza del monte y acarreo, son bosques vivos y sostenibles y toda esa vitalidad es esencial en el hechizo que causa a los ciclistas de montaña y los aficionados a las actividades en el medio ambiente.

Y por encima de todo este imperio verde vinculado con el mundo rural y la cultura popular de la Tierra de Pinares están las cumbres de granitos descarnados, cimas solitarias, alpinas y atractivas, perfiladas con crestas interminables que dan forma y relieve a los circos que alojan las lagunas glaciares, las grandes joyas del medio geográfico en la comarca. La mítica Laguna Negra es el paraje más célebre y popular, un escenario precioso entre montañas y bosques. Y también hay otras lagunas preciosas de origen glaciar suspendidas en las dentelladas que



Podemos viajar por los rincones de Soria con nuestra Ford Tourneo nos llevó a lugares como este



La vida discurre a su ritmo natural en estas localidades sorianas, donde encontramos la verdadera esencia en cualquier lugar



labraron las morrenas de las lenguas de hielo hace miles de años. Los nichos lacustres más relevantes son las lagunas Helada, Larga y de Urbión, pero hay muchas más. Y hay cascadas y torrentes, árboles centenarios y manantiales de renombre, como el nacimiento del río Duero, en el pico Urbión, reconocible porque hay un cartel, realmente no es río hasta que pasa por Duruelo de la Sierra y comienza la gran cuenca fluvial hacia la ciudad de Soria. Y todos estos escenarios naturales y paisajes maravillosos están al alcance del ciclista de montaña que tenga ánimo y curiosidad por descubrir este gran reino de diversidad ambiental.

Y por último, para completar la trilogía de valores y atractivos ambientales están las poblaciones, auténticas manifestaciones de la cultura popular, el patrimonio histórico y la arquitectura tradicional que se conserva prácticamente intacta en cada uno de los pueblos, en los empedrados de las calles, las fuentes de piedra, los puentes medievales, las casas palacio, los edificios señoriales con escudos en las fachadas y enrejados en las ventanas y la distribución de los caseríos adaptados al paso de las antiguas rutas mesteñas, algunas de notoriedad en la red de las grandes rutas de la trashumancia, como la Cañada Real de la Galiana que atravesaba el río Duero por el puente de San Mateo, de origen romano, y recorre las calles de piedra del casco histórico de Vinuesa. Otros pueblos como Molinos de Duero centraron la economía local en el próspero comercio de la carretería. La calidad de las carreteras construidas con madera soriana de Pinares alcanzó buena fama durante la Edad Media y fue creada la Hermandad de Carreteros Serranos, una gran compañía de transporte amparada por la Corona para distribuir mercancías entre los principales centros comerciales de la época. En el siglo XVIII, en pleno auge de la carretería serrana, la población de Molinos de Duero contaba con 872 carretas y 2.617 bueyes. La Hermandad desapareció a finales del siglo XIX debido a cambios y actualizaciones de legislación sobre transporte de mercancías.

SORIA, PARAISO DEL DEPORTE EN BTT

“Siempre que trato con hombres del campo, pienso en lo mucho que ellos saben y nosotros ignoramos, y en lo poco que a ellos les importa conocer lo que nosotros sabemos”, fue una de las impresiones de Antonio Machado cuando visitó la comarca de Pinares en 1910. Los bosques y pueblos que ven nacer al Duero no son territorios de una visita, es imposible descubrir en un solo viaje la inmensa variedad de contrastes y maravillas naturales del reino del pinar en los Picos de Urbión y los valles de montaña que dan forma y caudal a los primeros meandros del río. En esta ocasión el principal objetivo ha sido conocer en vivo y en acción el proyecto Soria Paraíso del Deporte, una idea puesta en marcha por la Diputación de Soria y la Junta de Castilla y León, con más de 2.000 km. de rutas distribuidas en casi un centenar de itinerarios que recorren los municipios sorianos, como Covalada, Duruelo de la Sierra, Molinos de Duero, Montenegro de Cameros, Salduero, Vinuesa. En los pueblos hay paneles descriptivos de las rutas y los recorridos tienen hitos marcados con la señalización IMBA (International Mountain Bike Association) que resulta bastante familiar y práctica a la mayor parte de los ciclistas de montaña porque indica de forma sencilla y gráfica la dirección, el

TODOS ESTOS ESCENARIOS NATURALES Y PAISAJES MARAVILLOSO ESTÁN A NUESTRO ALCANCE EN BICI

nivel de dificultad y el número de ruta. En total están disponibles alrededor de mil kilómetros que completan 26.000 metros de desnivel positivo, hay rutas de diferentes niveles y como tienen tramos solapados es posible hacer combinaciones y personalizar itinerarios para crear el recorrido ideal al gusto, preparación y estilo de cada uno.

Las rutas son propuestas ciclo montaÑeras con un “nombre propio” que suele dar una pista sobre los parajes sugerentes y ambientes sobresalientes de cada itinerario. En la lista hay nombres como El Museo del Bosque, La Tronchaberezos, Mirador de Cueva Mujeres, La Piedra Andadera, La Muedra, El Barro, Mirador de Castroviejo y claro, una para visitar la singular Laguna Negra. Un lugar excepcional para contemplar la legendaria Laguna Negra de Urbión es el mirador acondicionado cerca de la laguna Helada, a dos mil metros de altitud, no hay ruta de BTT señalizada pero tiene carteles de itinerarios

de senderismo. El camino de subida es sencillo por el carril de montaña que lleva hasta el pico Urbión, sale desde el collado del Cruce Tejeros, en la Ruta 17 de BTT Desafío Covalada, donde está el sendero de los pinos centenarios conocidos como los Abuelos del Bosque, pasa por el Refugio Tres Fuentes y un par de kilómetros después está el desvío del panorámico mirador y la laguna Helada, con vistas magníficas del pico Urbión (2.228 m), el techo geográfico de la comarca.

El desafío físico y técnico de cada recorrido está clasificado en cuatro niveles por colores. El color negro indica la máxima dificultad (muy difícil), son recorridos que acumulan más de mil metros de desnivel positivo y tienen rampas que pueden alcanzar porcentajes de 18/23 por ciento de pendiente máxima, en subida o bajada. Y el trazado tiene senderos “ratoneros” y divertidos entre los pinos o antiguas veredas con tramos trialeros que han sido recuperados para el paso de los ciclistas de montaña. Los bikers “machacas” con buenas piernas y destreza en sendas de montaña pueden marcar como objetivos estelares las rutas Desafío Covalada, el Descenso del Puerto de Montenegro y La Mina del Médico. En el lado contrario están las rutas de color verde y nivel “muy fácil”, que rondan los diez kilómetros y siguen caminos rurales y pistas forestales sin complicaciones técnicas. En la web recomendada están disponibles los mapas y datos de cada recorrido con enlaces para descargar los tracks. En el caso de usar el teléfono móvil para navegar sobre el terreno es importante descargar previamente los tracks en aplicaciones que permitan usar el trazado virtual del recorrido en zonas sin cobertura.

RUTA 18. LA MINA DEL MÉDICO

“Para muestra un botón” dice el refrán popular y como no tenemos tiempo en un viaje para hacer todas las rutas, así tenemos excusa para volver, hemos elegido el recorrido llamado La Mina del Médico, marcado de color negro en los hitos del camino con el número 18. La ruta comienza en Covalada, tiene 42 kilómetros y 1.024 metros de desnivel positivo, es uno de los tres recorridos de máximo nivel y dificultad, tiene varios senderos técnicos y cierra un itinerario muy completo y variado, visitando cuatro pueblos y parajes naturales espectaculares, como la Cascada de la Mina del Médico que da



La ciclabilidad es de casi el 100% en toda la ruta, dependiendo del nivel técnico. En cualquier caso son puntos concretos que podremos pasar andando



nombre y calidad ambiental a la ruta. El nombre se debe a un médico de Covaleda que solía recoger hierbas y plantas medicinales en las praderas de Bocalprado y los bosques del arroyo del Congosto, cerca del salto de agua y la cueva que usaba de refugio natural en sus caminatas por la montaña.

Covaleda es la capital de la industria maderera en los pueblos de Pinares. La base principal de la economía local es el tratamiento de la madera de pino silvestre, abundan las serrerías y las fábricas de ensamblado y elaboración de piezas de madera entre las vaquerías del valle, incluso cuenta con un instituto de grado medio para formar a los futuros trabajadores y empresarios del sector maderero. El pueblo tiene todos los servicios y es el inicio de varios recorridos en el Espacio BTT Pinares. Los primeros kilómetros de la Ruta 18 La Mina del Médico son duros, los hitos suben por las laderas del arroyo de la Tejera y el firme en algunos tramos tiene las cicatrices dejadas por la escorrentía en las temporadas de lluvias. El camino sigue por viejas veredas y arrastraderos de madera en los bosques del arroyo de la Yedra y conecta con el itinerario senderista de la Ruta de las Cascadas. El track de la Ruta de BTT 18 no pasa por los saltos de agua, para ver las cascadas hay que tomar un desvío hacia la izquierda indicado con un cartel Cascada Paso Peñoncito y marcas de color blanco y verde del sendero local, primero está la cascada del Peñoncito, después el salto del Río Ojeda y más arriba La Chorrera.

El trazado principal de la ruta ciclomontañera continúa por la vereda principal hacia la Fuente del Pico, marcada también con señales verdes y blancas. La ciclabilidad es "casi" del cien por cien salvo en los puentes de madera y algunos tramos con raíces que son complicados en subida, excepto para bikers con bastante destreza en el manejo de la bici y buenas piernas. La subida sería termina en la pista forestal de Bocalprado, a la altura de la Fuente del Pico, cerca de un refugio de montaña, solo queda un falso llano de un kilómetro para que comience el primer descenso "cinco estrellas" de la ruta. El desvío está en el "punto de encuentro de peregrinos", indicado con un altar de piedra dedicado a la Virgen de Lomos de Orios. El primer kilómetro es una pista forestal que baja por la cabecera del arroyo del Congosto entre robles y pinos hasta el paraje del Roble Curioso, un ejemplar de roble centenario que ha crecido entre las rocas. El árbol singular está en la izquierda de la pista y por la derecha sale un sendero que baja entre los árboles hacia la Cascada de la Mina del Médico. Atención a la señalización de la Ruta de BTT. El sendero de la cascada tiene señales verdes y blancas hasta el salto de agua y al principio coinciden ambos recorridos, pero a unos 300 metros del camino forestal la senda de la cascada baja por la derecha directa al fondo del barranco, en el comienzo de unos escalones de madera, y la ruta de bici continúa de frente. La jugada es dejar la bicicleta en este punto y visitar el paraje de la Mina del Médico a pie, salvo que algún caprichoso quiera sacar la bici en la foto delante de la ducha natural entre los robles, las hayas y los grandes bloques de roca que están apiñados en el lecho del cañón, pero después el porteo de subida es importante. En cualquier caso es fácil evitar la "trampa" porque los escalones no son ciclables y enseguida salta la alarma. Una vez visitada la cascada y recuperado el trazado principal

LA RUTA DE LA MINA DEL MÉDICO TIENE UNA BONITA HISTORIA DETRÁS Y NOS LLEVA A LUGARES ESPECTACULARES

sigue el descenso disfrutón por la ladera del barranco entre los troncos de los árboles, algunos pasan a centímetros del manillar. El sendero es rápido y la ciclabilidad alta, hay pasos con piedras o raíces y conviene mantener bien el control de la velocidad. La bajada termina en una de las pistas forestales del valle de Revinuesa. La ruta continúa por el camino de tierra hasta el barranco del arroyo del Congosto y nada más pasar el puente sale por la izquierda otro descenso emboscado para conectar con los caminos que llevan al pueblo de Vinuesa, evitando la carreterita asfaltada que coincide con el trazado de la Cañada Real de la Galiana.

Vinuesa es un extraordinario conjunto patrimonial y una muestra magnífica de arquitectura tradicional pinariega. El paso secular de los rebaños trashumantes por la Galiana proporcionó a la población siglos de comercio y prosperidad, estableció costumbres y marcó un estilo de vida vinculado con la ganadería que sigue siendo seña de identidad. Un paseo por el casco urbano de Vinuesa es un encuentro con la historia medieval del lugar, la cultura pinariega y la nobleza que dominó el valle durante los siglos XVII y XVIII, cuando levantaron palacios y casas señoriales adornadas con los blasones familiares que pueden verse en la calle Luenga y otros rincones de la población, como la Casa de los Ramos, el Palacio de Don Pedro Neyla, la Casa de los Leones o el Palacio de los Marqueses de Vilueña. En la Plazuela está el rollo jurisdiccional, construido durante el reinado de Carlos III, y otro rincón con encanto es el Portalejo, hay muchos más pero como queda bastante ruta ciclista lo mejor es pasar por la panadería que está en la calle de la Iglesia y llevarse un buen sabor de boca con algún producto casero.

El track sale de Vinuesa por el puente que atraviesa el río Duero en el embalse de la Cuerda del Pozo. En la salida quedan restos del viejo puente de San Mateo, una construcción medieval que existía en tiempos de los romanos, tenía siete arcos y era un paso importante en la calzada roma que comunicaba Visonium (Vinuesa) con la ciudad romana de Uxama (El Burgo de Osma), ahora las ruinas solamente son visibles cuando el nivel del pantano está bajo. En la ermita de San Mateo comienza el tramo más complicado del itinerario por el trazado de la vieja calzada, el firme está bastante descarnado y hay varios pasos con piedras, precisamente donde quedan visibles los restos de la vía levantada por los romanos en el siglo II, cerca de Molinos de Duero, que también tiene un miliario con una inscripción sobre la época de construcción. La ruta entra en Molinos de Duero por un tunelito y enseguida aparece el monumento dedicado a los carreteros sorianos que durante siglos estuvieron recorriendo España con las carretas y los bueyes de la comarca pinariega. La ruta pasa por la plaza, que tiene un bonito ambiente medieval, y continúa por la orilla del Duero hasta el impresionante puente medieval de Salduero, otra joya de la arquitectura tradicional pinariega.

En las afueras de Salduero comienza una larga subida por pista forestal de buen firme hasta las colinas ganaderas del Raso Cubillos, un bonito territorio de pastos en el imperio del pinar. Hay que parar, recuperar fuerzas y



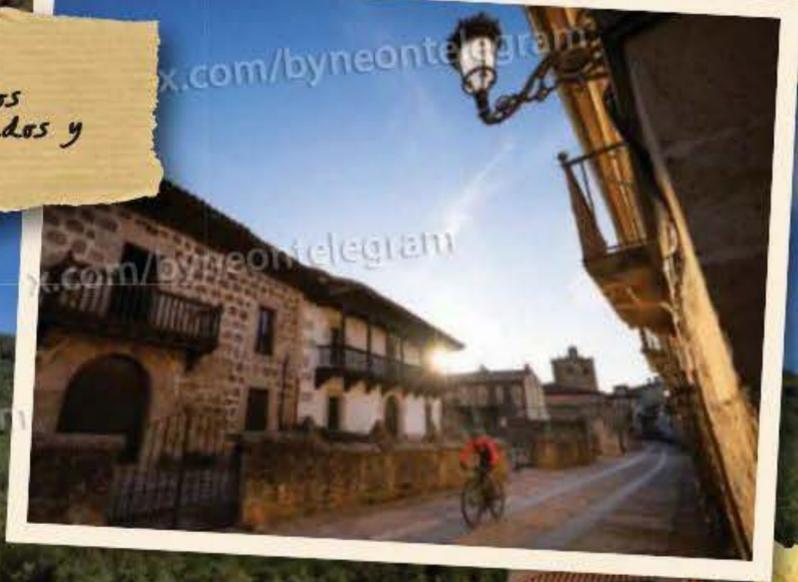


COMARCA DE PINARES (SORIA)

disfrutar del instante de sosiego porque llega otra bajada espectacular. El descenso sale de la pista forestal que baja hacia la carretera del valle y entra en el bosque de pinos por un sendero que tiene de todo, las raíces son los pasos más puñeteros, sobre todo cuando tienen algo de humedad. El camino entra en el barranco del arroyo de los Tolmos y se convierte en una vereda más ancha y despejada de árboles pero aparecen bastantes regueras excavadas por el agua de la lluvia. Las pendientes duras terminan en la pista principal y parece que ya han terminado las sorpresas hasta que el track indica un desvío hacia la derecha y de nuevo hay que poner los cinco sentidos y medio para manejar la bicicleta por una combinación de carriles, senderos y caminos pastoriles que terminan en las calles de Covaleda, cerrando una extraordinaria ruta de BTT en una comarca que es esencia pura del ciclismo de montaña. Y para la próxima ya tengo elegido el recorrido, buscar el vuestro en la lista del Espacio BTT Pinares y viajar a la comarca pinariega de Soria, nunca defrauda. 🏔️



«En los pueblos hay paneles descriptivos de las rutas y los recorridos tienen hitos marcados y perfectamente señalizados.»



+ INFO Y TRACKS:

www.pinaresdeurbion.es

ARTÍCULO EN MOUNTAINBIKE.ES:



LALIGA
BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

Organizado por:

LALIGA

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



Febrero 2026

Más información en:

<https://business-school.laliga.com/> *



LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.

GRACIAS NINO

EL MEJOR DE
TODOS LOS TIEMPOS

SCOTT
syncros MAXXIS comercard

XCO LENZERHEIDE
3

SCOTT