

desde de la cumbre

Octubre 2011 nº 4



Vuelta 2011

Cobo y el País Vasco protagonistas

CAVENDISH

se sube al arco iris

Historia:
Van Stenbergen
HINAULT

Entrevista:
Froome
Poels
Horrillo
Van Avermaet

EXCLUSIVA
recorrido
del mundial
Ponferrada 2014

Cicloturismo:
una etapa para titanes
mi viaje a Asturias



<http://www.facebook.com/desdelacuneta>
<http://www.tuenti.com> -> Desde La Cuneta
http://twitter.com/#!/Desde_la_cuneta
revistadesdelacuneta@gmail.com
plataformarecorridosciclistas@gmail.com
<http://plataformarecorridosciclistas.org>



suscripciondlc@gmail.com

Entra en www.palcodeportivo.es y disfruta del programa de radio pionero en el ciclismo español



*Recomendado por Desde La Cuneta

ÍNDICE

Actualidad pag. 5

Entrevista a Van Avermaet pag. 28

Historia pag.42
Sallanches 1980-Van Steenberghe

Entrenamiento y Material
Pag. 53

Altimetrías pag.66

Cicloturismo pag.80
Mi viaje a Asturias

Ciclismo Profesional pag.88

Femenino y jóvenes pag.124

Otras modalidades pag.130

¿Humor?... pag.135

En 1ª persona pag.136
Guillermo Fesser



P.90 Todo sobre la Vuelta a España 2011



P.21 ENTREVISTA CON CHRIS FROOME



P.25 ENTREVISTA A WOUTER POELS



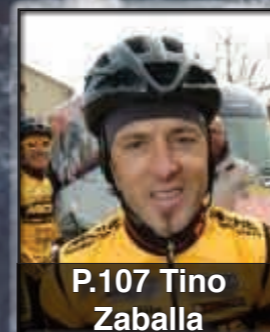
P.114 MUNDIAL 2011



P. 4 Josean Fdez 'Matxin'



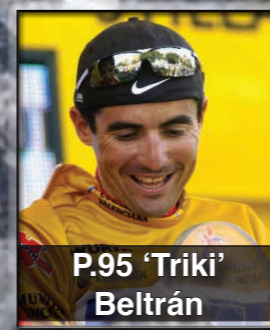
P.6 Íñigo Cuesta



P.107 Tino Zaballa



P.99 E. Anguita



P.95 'Triki' Beltrán



P. 31 Pedro Horrillo



P.115 De Santos



EL PRÓLOGO

Cobo es una persona peculiar. Es un corredor que siendo amateur fue de lo mejorcito que había, ganando nacionales, etapas en Vuelta a Navarra, a Valencia, a Bidasoa... un palmarés importante. Podría escribir un libro de anécdotas sobre él. Cobo es especial, sobre todo, en la motivación. Sí es cierto todo lo que se ha hablado: Juanjo ha estado a punto de dejar la bicicleta en varias ocasiones. En alguna de ellas me dijo que iba a ser electricista, en otra cocinero, y en la última ocasión que eso sucedió le pregunté que qué iba

JOSEAN FERNÁNDEZ 'MATXIN'



es cuando me doy cuenta de la importancia de la situación. Hablamos y me dijo lo que todos sabemos. Mi respuesta fue que disfrutara de la bicicleta, que se lo tomara con otro talante para no pasarlo mal, que fuera a las carreras a disfrutar, que tenía fe en él y que no le iba a exigir. Lo único que le pedí es que corriese en Austria, que me hacía falta un corredor para completar la lista.

Confieso que tenía ya corredores para la carrera y tuve que eliminar a otro ciclista para incluir a Cobo. Sólo le pedí que no se

“Le pedí que corriera en Austria porque no tenía efectivos, lo cual confieso que no era verdad. Tuve que sacar a otro corredor de la lista”

bajara en la segunda etapa, que un traslado tan largo para dos días no merecía la pena. Sin presión, a disfrutar.

Allí le cambió la motivación y dijo que iba a entrenar por el equipo. Es alguien que le da muchas vueltas a la cabeza, pero que cree en mí tanto como yo creo en él.

A partir de Austria comienza a entrenar bien, a conseguir resultados decentes y ya en Burgos se da cuenta de que con poco puede conseguir mucho. Él se vio con opciones de disputar y de ahí a la Vuelta se prepara con gran esfuerzo. Sabía que llegaba bien, aunque nunca se

“En Burgos obtuvo buen resultado y eso le dio mucha moral para la Vuelta, donde surgieron su calidad y su fuerza”

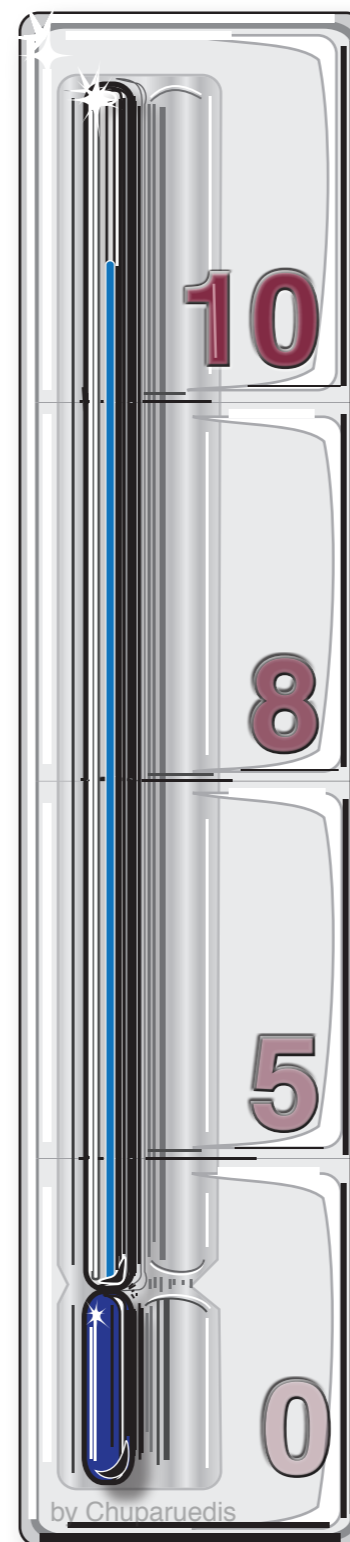
planteó ganar o no ganar, sino disfrutar. Al equipo en la salida les pedí que disfrutaran, que después de toda la presión que hubo en el Giro de Italia, era lo necesario.

Había calidad en el equipo y confianza en que lo que hiciéramos podría hacerse desde la calidad. Denis me agradeció esa conversación.

Él y Sastre eran los líderes. Ahí surgió Cobo, intentando no gastar nada en cada etapa y sin presión alguna. De repente salió su fuerza, calidad, positividad y energía, casi sin pensarlo.

 **Biciciclismo** +  **URTEKARIA**

EL TERMÓMETRO



PÚBLICO Por dar brillo a la Vuelta **FROOME** Por ser la gran revelación **MOLLEMA** Por su confirmación **COBO** Por su resurrección **PAÍS VASCO** Por volver a la Vuelta **TONY MARTIN** Por su exhibición en el Mundial contrarreloj **BMC** Por la incorporación de Gilbert **CAVENDISH** Por añadir el arcoiris a su palmarés **GOSS** Por su segunda plaza en Copenhague **SASTRE** Por una carrera llena de éxitos **GREEN EDGE** Por ilusionar **TOUR GRAN BRETAÑA** Por su crecimiento **CICLISMO BRITÁNICO** Por su buena salud

VUELTA Por sus alternativas **TAARAMAE** Por estrenar su palmarés **WIGGINS** Por implicarse **SAGAN** Por seguir creciendo **PALOMARES** Por su hambre **ANTÓN** Por luchar **ANCARES** Por su gran éxito **DE LA FUENTE** Por su fidelidad **DANIEL MARTIN** Por debutar a lo grande en una grande **CANCELLARA** Por no contentarse con no ganar **CAJA RURAL** Por reponerse de las bajas para 2012 **IGOR GLEZ. GALDEANO** Por su gran labor en Euskaltel **ASTANÁ** Por sus buenos fichajes

FAVORITOS VUELTA Por estar por debajo de su nivel **SCHLECKS** Por pasearse en Colorado **TOUR DE FLANDES** Por variar el recorrido **FREIRE** Por su mal Mundial **'PURITO'** Por 'acobardarse' de las cronos

BOONEN Por su mala suerte **CAVENDISH** Por su mala forma en la Vuelta **ANDALUCÍA-CAJA GRANADA** Por no relevar en algunas fugas en la Vuelta **TVE** Por su retransmisión **RADIOHACK & LEOPARD** Por adulterar la competición

 **Biciciclismo** +  **URTEKARIA**

FLASHES DE ACTUALIDAD

Froome renueva tres años por el conjunto **Sky**, desmintiendo los rumores que le situaban fuera del equipo británico para 2012

Vinokourov se mantiene en activo una temporada más tras su vuelta en el **La Crono de las Naciones** tras su terrible caída de julio

El kazajo **Kashechkin** tiene en mente asaltar el récord de la hora de **Sosenka** en noviembre bajo las órdenes del español **Jaume Mas**

El actual **Skil-Shimano** pasará a denominarse '**Proyecto 1t4i**' durante al menos las tres próximas temporadas

Antonio Piedra, Manuel Cardoso y Petrov firman por el equipo de **Caja Rural**



Igor González de Galdeano deja su cargo en **Euskaltel** en busca de "nuevos retos"

El Tour de Flandes varía su trazado para 2012, incluyendo un circuito con varias cotas



El abulense **Carlos Sastre** ha anunciado en rueda de prensa su inminente retirada del ciclismo

Samuel Sánchez se plantea el asalto al **Mundial 2014** en **Ponferrada**, la cual fue presentada de forma oficial como sede del campeonato

Debido a las sugerencias de **Gilbert**, se harán varias variaciones en la primera etapa en línea del **Tour 2012**

Fabian Cancellara, pese a los rumores que surgieron sobre su futuro, continuará en la estructura de **Leopard**, fusionada con **Radio Shack**

'**Purito**' se plantea para 2012 correr **Giro y Tour** y así evitar las largas cronos de la **Vuelta**

Carlos Sastre, un gran profesional

Por Íñigo Cuesta

¡Qué decir de Carlos! Es un ciclista que victorias no ha tenido muchas, pero las que ha conseguido han sido de una grandísima calidad.

Más de lo que reflejan las victorias en sí, lo que va a quedar es un gran compañero, una persona muy constante. Ha demostrado que el trabajo del día a día y la constancia te pueden valer para llegar lejos.

Siempre ha sido un corredor mentalmente muy fuerte, lo que quizás sea su mejor característica, saber luchar hasta el último momento, nunca dar nada por perdido. Eso le ha hecho llegar a lo que ha sido, pese a que, como comentaba, su palmarés no lo refleje tanto.

Quizás sin tantas victorias como otros ciclistas, pero los puestos que tiene en las grandes son de un gran mérito. Todo conseguido gracias a esa cabeza, esas ganas de llegar, de conseguir sus metas.

En definitiva todo un profesional del ciclismo. Es lo que más destaca de él, la constancia, el trabajo y tener esa cabeza.



La Vuelta 2012 no llegará a **Canarias**. El trazado se conocerá en diciembre, pero no se incluirán las islas, para lo que se trabaja de cara a 2013.

Biciciclismo + **URTEKARIA**

FLASHES DE ACTUALIDAD

Gesink carga contra su director y la prensa en unas duras declaraciones acerca de su mal año y las críticas recibidas por sus caídas

Todo parece tocarse para que el cántabro **Oscar Freire** renueve con su actual equipo para la temporada 2012

K.A.Arvesense convierte en director deportivo del **Sky** tras no continuar en el ciclismo profesional activo

M.Rasmussen podría ser futuro corredor del equipo **Garmin-Cervélo**

Vanendert no pudo disputar el **Giro de Lombardia** por molestias en una rodilla, las cuales supusieron el final de su temporada



Acquarone, nuevo director del **Giro**: "Hay que buscar el feed-back con los ciclistas, que son las verdaderas súper estrellas del ciclismo"

Ardanza, presidente de **Euskaltel**, ve difícil el patrocinio del equipo ciclista a partir de 2012



Mark Cavendish firma por **Sky** a partir de la próxima temporada, en el que lucirá su maillot arco iris.

Eijssen, BMC, sufrió una grave caída en el **Tour de Beijing** al chocar contra una señal que cayó debido al vuelo de un helicóptero

Robbie McEwen (Radio Shack) ha anunciado que colgará la bicicleta tras la disputa del **Tour de California de 2012**

Se está gestando un equipo en Italia llamado **Unico 1**, en el que se implicarán figuras como **Simoni o Rebellin**

Rick, gran talento e hijo del ex sprinter alemán **Erik Zabel**, ha firmado por el filial del **Rabobank**

El nuevo modelo de súper equipos

Por Ricardo Alonso

Desde la fusión el verano pasado entre dos de los equipos más poderosos del momento, **Garmin y Cervélo**, parece que el ciclismo mundial se encamina a un nuevo modelo: el de los 'súper equipos'.

El camino que comenzó el hoy **Garmin-Cervélo** lo seguirá este año el **Leopard**, formado hace tan sólo un año alrededor de los hermanos **Schleck** tras su marcha de **Saxo Bank**. **Leopard** será absorbido por el **Radio Shack** de veteranos como **Kloden** o **Horner**, equipo que recaló en el pelotón internacional para arropar a **Lance Armstrong** después de su regreso en el **Astaná**.



Otro de los estandartes de los 'súper equipos' será el **BMC** de 2012, ya que al bloque con el que ganó **Cadel Evans** el **Tour de Francia** se unirán el ex-maillot arcoiris **Thor Hushovd** y el mejor ciclista de 2011, **Philippe Gilbert**, además de ciclistas como **Pinotti** o **Van Garderen**, que conformarán



Se han presentado los recorridos de **Giro de Italia** y **Tour de Francia**, de los que haremos un extenso especial en el próximo número de **Desde La Cuneta**.

Biciciclismo + **URTEKARIA**

MERCADO DE FICHAJES

		
B. Bozic	Vacansoleil	Astaná
J. Brajkovic	Radioshack	Astaná
M. Cavendish	HTC	Sky
A. Davis	Astaná	Green Edge
M. Docker	Skil-Shimano	Green Edge
B. Eisel	HTC	Sky
B. Grabsch	HTC	Quick Step-Omega
G. Henderson	Sky	Lotto-Ridley
K. Kroon	BMC	Saxo-Bank
G. Larsson	Saxo Bank	Vacansoleil
L. Leipheimer	Radioshack	Quick Step-Omega
D. Malacarne	Quick Step-Omega	Europcar
S. Paulinho	Radioshack	Saxo-Bank
B. Pires	Radioshack	Saxo-Bank
F. Pozzato	Katusha	Farnese Vini
F. Rabon	HTC	Quick Step-Omega
M. Renshaw	HTC	Rabobank
K. Seeldrayers	Quick Step-Omega	Astaná
G. Smukulis	HTC	Katusha
S. Stortoni	CSF Colnago	Lampre-ISD



EN BLANCO

A FAVOR. GUILLERMO RUBIO. Las bonificaciones se plantean en una vuelta como incentivo para que los corredores peleen más las etapas. Bajo esta premisa, **debería haber pocas objeciones, ya que están ahí para todos. El problema es cómo se planteen** por parte del organizador y cómo se aprovechen por parte de los corredores. Sea como fuere, el caso es que las bonificaciones **resultan beneficiosas en determinadas circunstancias**. Pasemos a enumerarlas. Pueden favorecer movimientos por parte de los favoritos en etapas en las que, de no haber bonificaciones, no se implicarían tanto. Las bonificaciones provocan planteamientos de carrera, y lucha entre los favoritos en otros lugares anteriores al final de cada etapa. En la Tirreno-Adriático 2010 hubo una bonita pelea en los sprints intermedios entre Scarponi y Garzelli en **la última etapa, que hubiera quedado en sprint masivo** de no haber mediado bonificaciones, pero éstas definieron la general. Pueden dar tangencialmente mayor prestigio a una vuelta al

incentivar que los primeros espadas se impliquen en la lucha por las etapas. Favorecen que las figuras disputen la victoria en todas las etapas, evitando cuestionables desenlaces como son los regalos de etapas. Recordamos la "no disputa" de Contador a Andy en el Tourmalet, situación que posiblemente no se hubiera dado al haber segundos de por medio. En el otro extremo, tenemos a Contador ganando la etapa de Fuentes de Invierno y llevándose los 20" de bonificación, reforzando de esa forma su liderato. En definitiva, las bonificaciones premian al ganador, al que logra superar a sus rivales en meta. Y eso, sea como fuere el desenlace es algo merecido para el que llega primero. Lo que sí **parece propicio es cuestionarse el papel de las bonificaciones** y cómo pueden beneficiar a la carrera. Tanto su cantidad como su colocación (por ejemplo en ciertos puntos como la subida a un puerto). Para así llegar a un punto óptimo en el que las bonificaciones sean favorables a un ciclismo más ofensivo.

¿SON BUENAS LAS BONIFICACIONES?

Y NEGRO

EN CONTRA. EDUARDO VILLAVERDE. La discusión acerca de las bonificaciones ha sido un constante a lo largo de la historia del ciclismo. De hecho, han sido varios los damnificados por su implantación, empezando por Anselmo Fuerte y terminando por Chris Froome. ¿Son un error las bonificaciones? Antes daban emoción a las primeras etapas porque las primeras etapas de las grandes solían ser llanas (ahora no lo son tanto) y provocaban cambios de líder hasta la llegada de las etapas claves. Pero ahora eso ha cambiado, las primeras etapas son más movidas, con repechos y etapas de media montaña o etapas con finales en alto más o menos duros que de por sí filtran la clasificación general. Por lo tanto ya no valen para ese primer fin. En el resto de las etapas, tanto de montaña como llanas ¿cuáles son las principales consecuencias de su implantación? Para empezar, los líderes prefieren atacar a 1 km de meta en un final en alto (o a 500 m.). La traducción de esto es que el espectáculo ciclista que dan los favoritos

se ve reducido a su mínima expresión, a 2-3 minutos intensos que dan los últimos metros de los finales en alto. Ejemplos de esto lo hemos tenido en esta Vuelta en Cabeza de Manzana, en Farrapona y en Peña Cabarga. Además, si por una casualidad hay un buen llegador entre los escaladores, puede ganar en 4 ó 5 llegadas en alto la friolera de 1:30 en ese espacio. Esto puede ocurrir con corredores como Valverde o 'Purito'. **¿Cuándo podemos ver con las bonificaciones espectáculo durante más de media hora en las etapas de montaña? Pues nunca o casi nunca.** Además, queda por ver el agravio comparativo con los contrarrelojistas, que no reciben ninguna bonificación por sus victorias en las escasas contrarrelojes. Así pues tenemos un planteamiento muy favorable para que en vez de grandes espectáculos veamos sprints de 500 metros en las etapas de montaña y luego limitadas diferencias en las grandes vueltas hasta los últimos días. Mucha tensión, pero poca diversión.



Medalla de oro
Juanjo Cobo
 Cobo venció, contra pronóstico, la Vuelta. Su victoria se basó en su superioridad en las etapas de Farrapona y Angliru, imponiéndose en la segunda de ellas y mostrando un gran estado de forma. Después sólo sufrió en Peña Cabarga para ser recibido en Madrid con el maillot rojo



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com



Medalla de plata
Mark Cavendish
 El británico se impuso en el Mundial de Copenhague, ampliando un palmarés que marcará una época. El aún ciclista de HTC se impuso a su compañero Goss y a Greipel en la llegada masiva que decidió el campeonato.

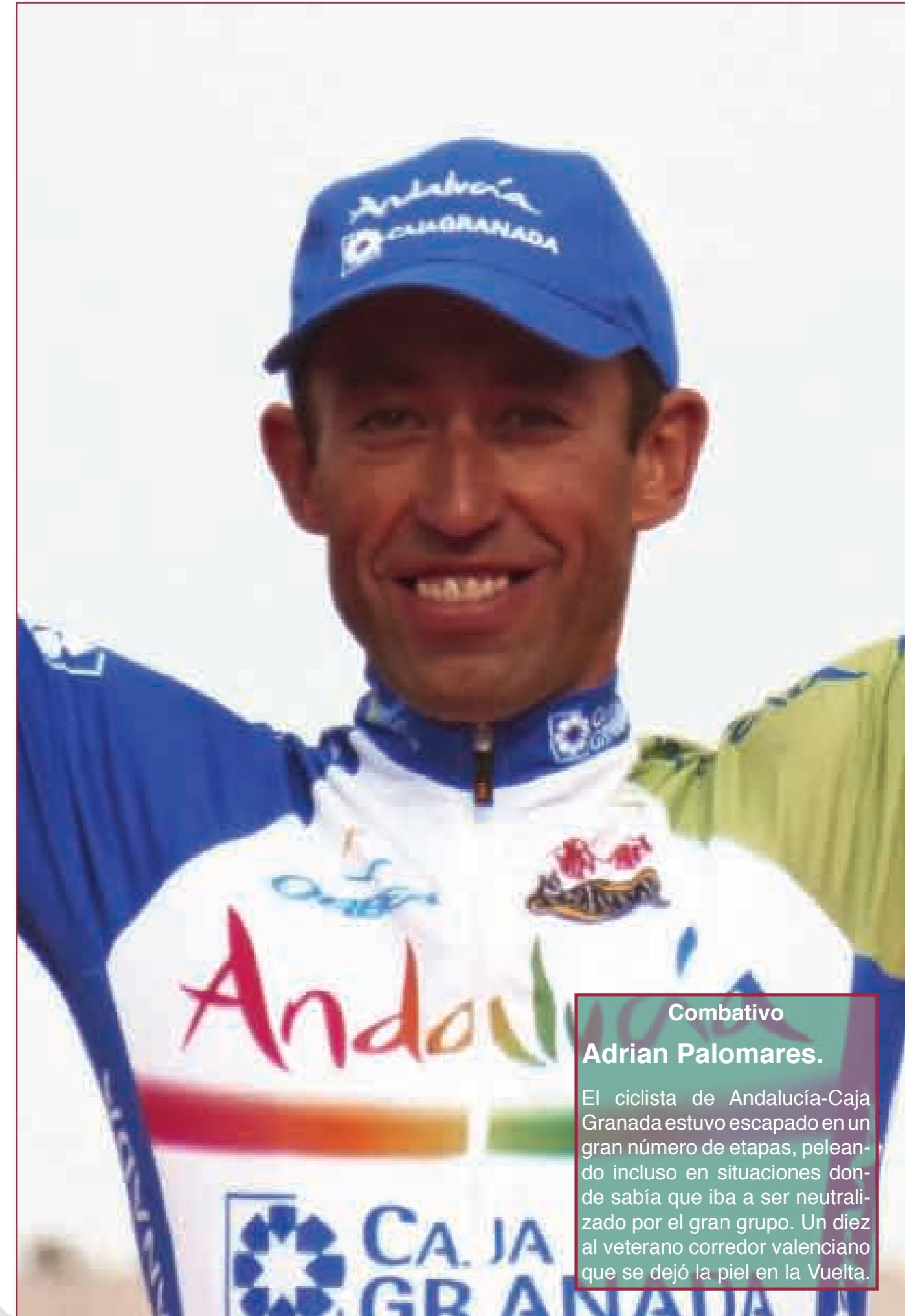




Medalla de bronce
Chris Froome.
 El de Sky se ha destapado como un grandísimo corredor. Comenzó la Vuelta como gregario de Wiggins y la terminó como líder, a tan sólo 13" de vencer la Vuelta, ganando en la cima de Peña Cabarga. En el Mundial se puso al servicio de Cavendish y trabajó para su triunfo.



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com



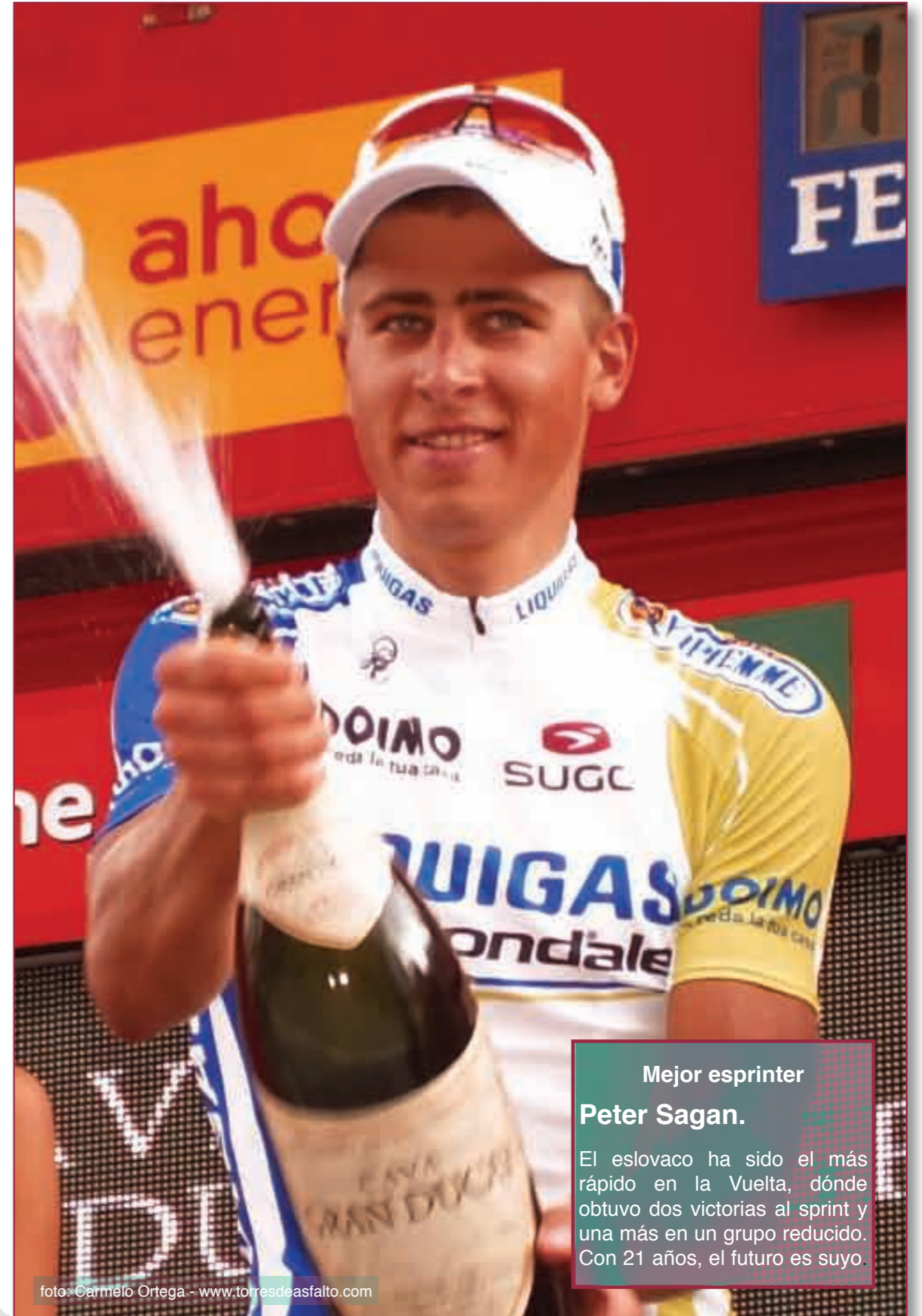
Combativo
Adrian Palomares.
 El ciclista de Andalucía-Caja Granada estuvo escapado en un gran número de etapas, peleando incluso en situaciones donde sabía que iba a ser neutralizado por el gran grupo. Un diez al veterano corredor valenciano que se dejó la piel en la Vuelta.



**Mejor escalador
David Moncutié.**

El francés se ha adjudicado por cuarta vez el maillot de la montaña en la Vuelta. El veterano escalador de Cofidis, además, se ha hecho con victoria de etapa en cada una de las últimas cuatro ediciones, siempre en fugas de alta montaña.

foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com



**Mejor esprinter
Peter Sagan.**

El eslovaco ha sido el más rápido en la Vuelta, donde obtuvo dos victorias al sprint y una más en un grupo reducido. Con 21 años, el futuro es suyo.

foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com



Corredor revelación

Wouter Poels.

Segundo en Valdepeñas y Angliru, el holandés mostró un gran nivel escalador durante las dos primeras semanas de Vuelta. En caso de no haberse hundido en las dos etapas vascas, el de Vacansoleil podría haber conseguido su primer top-ten en una gran vuelta a sus recientes 24 años.

foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

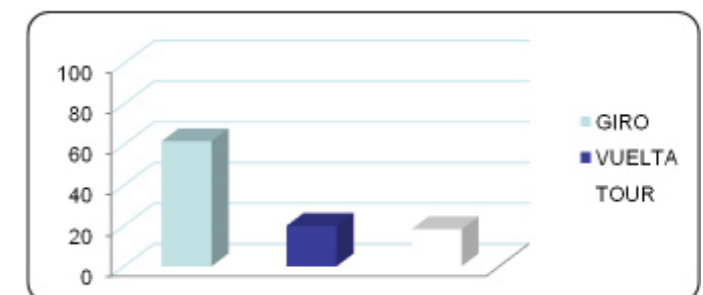
¿QUÉ GRAN VUELTA NOS HA HECHO VIBRAR MÁS EN 2011?

Pasada la Vuelta llega el momento de hacer balance sobre las tres grandes vueltas.

Redacción: VÍCTOR M. MARTÍNEZ

Como viene siendo habitual hemos realizado una encuesta sobre un tema candente de actualidad en tres de los principales foros de ciclismo de nuestro país (foro MTB, Parlamento ciclista y APM). Con la temporada llegando a su fin hemos querido conocer cuál ha sido la gran vuelta que más les ha hecho vibrar en 2011.

El preferido ha sido el Giro (74 votos), mientras que la Vuelta y el Tour han estado muy igualados (24 y 22 votos respectivamente).



Leamos alguna de las opiniones vertidas en los foros para justificar la elección.

Este año es difícil decidirse entre Giro y Tour. Las dos tuvieron etapas sublimes (Gardeccia, Galibier, Alpe d'Huez), pero también tuvieron lastres terribles (superioridad insultante de Contador sumado a la poca ambición de Nibali y Scarponi, y los Pirineos más tediosos de cuanto recuerdo). Luego hubo otras etapas que depararon entretenimiento, como Orvietto, Gap o Pinerolo. Y luego están las fumadas épicas: Castelfidardo, Saint Flour, Montevergine, Lourdes o casi toda la etapa de Sestriere. Queda la duda de que hubiera ocurrido si no se hubiera suprimido el Crostis, quizás hubiera habido un etapón que hiciera decantar la balanza hacia el Giro. Quizás me quedo con el Tour, pero vaya, muy igualadas ambas. De la Vuelta, simplemente decir que no hay ninguna etapa que vaya a poder contar a mis nietos cuando sea viejo"

"Por recorrido diría que Giro, Vuelta y Tour, por este orden, aunque el Tour pasaba por grandes puertos a gran altitud lo cual me agrada, y el Giro tenía sus defectos. Por las gestas vividas diría que el Tour, vimos unos Alpes espectaculares en la carrera a priori más previsible. La Vuelta me ha gustado, ha mejorado mucho, pero el privarnos del duelo entre los dos más

fuertes, debido a su diseño final, es un defecto importante"

"El Giro ha sido la carrera de más empaque, la mejor GV, y que ha dado aquel etapón que ganó Mikel Nieve, pero el minuto de oro yo se lo daría al ataque de Froome y la "resurrección" de Cobo en el final de Peña Cabarga. En esos pocos metros se cambió de ganador virtual de la Vuelta un par de veces"

"El Giro con diferencia. A veces creo que se pasan un poco con los recorridos, algunos son inhumanos, pero se consigue que la carrera sea bonita y un mano a mano entre los favoritos, sin tantos gregarios. A la Vuelta como no empiece a mejorar el cartel... y en el Tour deberían plantearse una etapa de selección en los primeros 5 días, no se pueden tirar los favoritos 12 días a codazos en los sprints por ir igualados en tiempos, este año se ha visto muy claro en forma de abandonos"

"Pues a mí me ha gustado el Tour... ha tenido etapas épicas, como la del ataque de Andy, y hemos visto, por fin, a Contador llegar al límite (es humano!)

PARTICIPA! Mándanos tus fotos, tus historietas...

revistadesdelacuneta@gmail.com

asunto: corcho



¡¡¡Más bisontes de lo que parecen!!!

¡PARTICIPA EN NUESTROS CONCURSOS!
revistadesdelacuneta@gmail.com



El concurso de la Vuelta en *Tuenti* ha sido un éxito, como lo fue el que ya se realizó con el Tour. A través de esta red social, quien quiera participar es bienvenido y tan sólo tiene que hacer llegar su respuesta por medio de comentarios con apuesta por el vencedor de las etapas. Quién más acierta a lo largo de la carrera, gana.
J. A. ORTIZ GANA
La disputa de la Vuelta ha estado muy reñida y al final ha sido *José Antonio Ortiz* el que se ha impuesto, con *Fernando Garrido* en 2ª plaza y *Sergio Gómez*, que ya hiciera podio en el Tour, 3º.



¿QUIERES GANAR UNA GORRA DE LA VUELTA A ESPAÑA?
Haznos llegar tu respuesta a nuestra pregunta:
¿CUÁL HA SIDO TU MOMENTO CICLISTA DEL AÑO?
ADJUDICAREMOS TRES GORRAS, VALORANDO LA JUSTIFICACIÓN DE LA RESPUESTA.
PARTICIPACIÓN VÍA TUENTI, FACEBOOK, TWITTER, EMAIL, FOROS. ASUNTO: CONCURSO

CHRISTOPHER FROOME

“Mi carrera favorita es la Vuelta a España”

Redacción: VÍCTOR M. MARTÍNEZ

Froome ha sido el “tapado” de la Vuelta, carrera que sin duda hubiese ganado de no haber estado al servicio de Wiggins. Su seguridad en sí mismo, su tranquilidad – junto con David Moncoutie era el único corredor con grandes aspiraciones que se dejaba ver todos los días en actitud relajada por el Punto de Encuentro de cada etapa, y su fortaleza nos hacen pensarlo. Este británico nacido en Kenia y criado en Sudáfrica ya había completado anteriormente el Giro y el Tour apoyando a sus compañeros y tan solo había dejado pequeñas pinceladas de calidad antes de esta Vuelta, tales como sus top-15 en Romandia y Castilla y León en 2011 o una destacada actuación en las etapas montañosas de la pasada Vuelta a Suiza, donde le pudimos ver en cabeza en varias jornadas. Nacido en 1985, Chris tiene todo lo necesario para convertirse en un gran corredor de grandes vueltas.

DLC: Los aficionados españoles apenas conocían a Christopher Froome antes de la Vuelta. ¿Cómo te definirías como corredor para que te conociesen un poco más?

Chris Froome: Hasta ahora y como estamos viendo en esta Vuelta, soy un tipo de corredor con cualidades en la contrarreloj y también en las subidas. Pero definitivamente no soy un sprinter, aunque haya estado peleando las bonificaciones durante los últimos días para intentar hacerme con el liderato.

DLC: ¿Ni siquiera en pequeños grupos?

CF: No lo sé, todo es probar, pero no soy un sprinter, eso está claro.

DLC: Has terminado Tour, Giro y Vuelta. ¿Nos podrías dar tu opinión sobre las tres grandes vueltas una vez has conseguido terminar todas?

CF: Para mí el Giro es la más dura de las tres, sin duda, pese a la grandeza del Tour. Aunque tengo que decir que mi favorita está siendo la Vuelta.

DLC: ¿Cuál de las tres crees que se puede adaptar a tus características en un futuro?



Chris Froome ganando en Peña Cabarga, donde apretó aún más la clasificación de la carrera.



PARA LOS AMIGOS CICLISTAS

- Hola:
Somos el **C.C. Parquesol** el **Club Ciclista** más numeroso de **Valladolid**.
Nuestra sección de **CICLOTURISMO** te ofrece:
- 39 excursiones organizadas con coche de apoyo, de Febrero a Octubre,
 - kilómetros progresivos domingo a domingo, y un tramo libre competitivo,
 - Con clasificación y trofeos al finalizar la temporada
 - **Con nosotros serás capaz de hacer grandes recorridos: veras que no es difícil.**
 - **Mayor seguridad al salir en grupo.**
 - Conocerás nuevos amigos, en un ambiente sano somos gente de **TODAS LAS EDADES**, de 16 a 66 años cada uno anda según sus posibilidades.
 - Para la obtención de la licencia Federativa es preciso pertenecer a un Club.
 - La licencia cubre asistencia médica y seguro de accidentes.
 - ser socio te costará; 15 Eu de inscripción y Cuota anual: 60Eu Juveniles menores de 18 años: 30Eu
 - Ser socio no tiene más obligaciones que conducir una vez al año y cumplir las normas de régimen interno, y las ventajas son muchas.
 - Además de las marchas programadas a lo largo de la temporada hacemos salidas a marchas y carreras a nivel nacional, así como entrenamiento en puertos, y almuerzos de confraternización, etc....
 - El deportista se cuida más, se aísla de malos ambientes
 - piensa en tus hijos.
 - ¿No estás convencido? Ven a hablar con nosotros. Nos reunimos cada lunes de 8 a 9 de la noche.
 - **Puedes salir en bici con nosotros algún domingo para probar.**
 - Anímate: siendo muchos conseguiremos más para el ciclismo:
 - las carreteras son de todos.
 - Actualmente figuran en nuestro club corredores profesionales de la talla de **Juan Carlos Domínguez y Rosa Bravo**.
- Si quieres más información pásate por nuestra sede en el centro cívico de parquesol o por la **Brasería Los lunes a partir de las 20h-**

CF: Eso habría que irlo viendo, pero creo que me concentraré en el Tour y en la Vuelta.

DLC: Chris Froome acude a la Vuelta como gregario de Bradley Wiggins. ¿Qué sucede para convertirse en la gran baza del Sky por la general?

CF: Estuve trabajando para Bradley y ello me hizo estar delante en las etapas y en la general. Después en Salamanca hice una gran contrarreloj y me coloqué entre los mejores de la clasificación. Me encontré bien pese a trabajar y al final fui el más fuerte del equipo en la general.

“En el futuro me concentraré en luchar por el Tour de Francia y la Vuelta a España”

DLC: ¿Cuál ha sido el mejor momento de toda tu carrera hasta el momento?

CF: Tiene que ser la victoria en Peña Cabarga, en la etapa diecisiete, ya que es la más importante que he conseguido.

DLC: ¿Y el peor?

CF: Creo que posiblemente mi abandono en el Giro de Italia del año pasado fue el momento más duro de mi carrera hasta ahora.

“El Angliru es muy duro, pero creo que el Zoncolan lo es más”

DLC: ¿Cuáles son tus objetivos para próximas temporadas?

CF: En principio y si todo va bien, será correr para pelear las clasificaciones generales de las grandes vueltas. No es algo fácil, pero es algo que me gustaría hacer.

DLC: Hablando de las generales, Cobo dio el gran salto en el Angliru. ¿Cuál es tu opinión acerca del puerto?

CF: Es un puerto muy duro, exageradamente duro, pero creo que el Zoncolan es aún más duro.

DE DESCONOCIDO A FAMOSO EN 21 DÍAS



En la Covatilla, Froome, trabajando para Wiggins, demostró que no iba a ser un mero coequipier del inglés. Su raza y clase le hizo aguantar en el grupo de los mejores, pese a trabajar para su compatriota. Incluso formaron un abanico en subida que dejó cortado y eliminado a 'Purito'.



Froome marcó el segundo mejor tiempo en Salamanca, haciéndose con el liderato de la Vuelta. Sólo Martin fue mejor que él. Wiggins quedó detrás de su 'delfín'.



El británico siguió tirando de Wiggins, pero finalmente contó con libertad y fraguó así su segunda plaza en la Vuelta. Es en Angliru volvió a llegar delante de su jefe de filas.

DLC: ¿Será Christopher Froome el líder del equipo en el próximo Tour de Francia?

CF: Eso dependerá del equipo por el que firme para correr el año próximo, que aún no está claro. También dependerá, claro, de los objetivos que ese equipo tenga a lo largo de la temporada y cómo los plantee.

DLC: Pero, ¿te centrarás en esa carrera?

CF: No lo sé. Lo único que quería hace unos días era llegar a Madrid y ver lo que pasaba. Veremos, ya que aún no hay nada decidido sobre el futuro.

“Definitivamente no soy un esprinter, ni siquiera en grupos pequeños”

DLC: Esta es una pregunta algo diferente a las que te habrán hecho. Sabemos que has nacido en Kenia, que has pasado tiempo en Sudáfrica... pero eres británico. El ciclismo también sirve para mostrarnos lugares y conocer nuevos sitios. ¿Qué nos recomendarías de alguno de estos países?

CF: Creo que estar en Kenia sería una experiencia ciertamente diferente para la gran mayoría de los europeos. Mucha mezcla entre varios tipos de vida y de paisaje. la vida salvaje, la costa, la playa... Esos serían para mí los puntos fuertes de este gran país.

“Kenia es un gran país, con gran mezcla de varios tipos de paisaje, una experiencia muy enriquecedora conocerlo”

DLC: Muchas gracias, Chris, por tu amabilidad. Esperamos verte muchas más veces por España y por la Vuelta.

CF: De nada. Espero que así sea.

MARK CAVENDISH es el gran referente del sprint en la actualidad. A su juventud y su palmarés hay que añadir la eficacia que aplica a las llegadas su equipo, HTC, aunque a final de temporada dejen el patrocinio

+ BRITÁNICOS



ROBERT MILLAR ha sido el británico que más días ha lucido el maillot de líder de la Vuelta con 14 ocasiones. Célebre fue su derrota a manos de Pedro Delgado en 1985 camino de Segovia. El escocés, sin referencias, se confió a su suerte hasta que ya era demasiado tarde. El año siguiente sería el de su revancha, pero Álvaro Pino le arrebató el liderato y la Vuelta en la llegada a Sierra Nevada.



TOM SIMPSON fue durante décadas el mejor corredor británico. Sus victorias en el Campeonato del Mundo, Tour de Flandes y la Milán-San Remo le hicieron un gran corredor, pero siempre será recordado por fallecer durante la ascensión al Mont Ventoux. A partir de entonces pasó a formar parte de la leyenda del gigante de Provenza.



¿De donde ha salido Froome?

Sin duda alguna Froome ha sido la sorpresa positiva de la pasada Vuelta a España. El ciclista inglés, que recientemente ha renovado con el Sky Team por 3 años, era hasta la contrarreloj de Salamanca un desconocido para el gran público, e incluso para los buenos aficionados.

La razón de esta eclosión repentina la hemos encontrado en el semanario británico Cycling Weekly, donde Chris declara que es la primera carrera en dos años en la que la salud le ha acompañado.

Enrolado en el equipo Barloworld, Froome participó en el Tour de 2008 y en el Giro de 2009, donde ocupó las posiciones 35 y 81 respectivamente, dejándose ver en alguna etapa de montaña.

Ello llamó la atención del Sky, con el que debutó en las grandes vueltas en el Giro 2010, el comienzo de un infierno deportivo para el keniano de nacimiento.

Retirado de la carrera italiana a causa de unas extrañas fiebres, se le diagnostica una rara enfermedad parasitaria tropical, la esquistomiasis, contraída por nadar en aguas contaminadas en su país de origen y que provoca fiebres e inflamaciones en las extremidades.

Ello, según Dave Brailsford, había impedido a Chris desarrollar todo el potencial demostrado en las pruebas de esfuerzo, donde según el manager general del equipo británico da unos resultados espectaculares.

Sólo el tiempo nos dirá si Froome es flor de un día o se confirmará como el corredor completo que se ha destapado en la Vuelta. Habrá que seguirle de cerca.



Celebrando su victoria en la etapa de Peña Cabarga en la pasada Vuelta.



Menčov marcando a Froome en el último kilómetro del Anglirú en la pasada Vuelta.

TRAS SU GRAN VUELTA A ESPAÑA HA CONTADO CON HASTA ¡8 OFERTAS! DE DIFERENTES EQUIPOS DE LA ÉLITE PARA LA PRÓXIMA TEMPORADA, AUNQUE CHRIS HA PREFERIDO RENOVAR POR EL CONJUNTO SKY

WOUTER POELS

“Mi objetivo es pelear la general de las grandes”

Redacción: VÍCTOR M. MARTÍNEZ

Poels ha sorprendido a muchos con sus segundos puestos en Valdepeñas de Jaén y en el Angliru. Sin embargo, sus victorias en el Tour de l'Ain por delante de Moncoutié le acreditaban como uno de los candidatos a dar la campanada en la Vuelta. Hablamos brevemente con Wouter en Noja, cuando todavía aspiraba a meterse entre los diez primeros puestos, algo que, dado su hundimiento en el Vivero, no se produjo. Con 24 primaveras a sus espaldas y un equipo que apuesta por él y le deja crecer poco a poco, podemos afirmar que el holandés de Vacansoleil será protagonista en las jornadas montañosas de las grandes carreras que dispute.

DLC: Wouter, cuéntanos cosas sobre ti. ¿Qué cualidades te definen como corredor? Quizás, pese a que se te ha visto en carrera haciendo buenos puestos, mucha gente te haya comenzado a conocer ahora.

WOUTER POELS: Mi punto más fuerte es la escalada. En realidad tampoco soy muy malo en la contrarreloj. Sin embargo, creo que debo mejorar en esa disciplina si quiero mejorar en las grandes vueltas porque son muy importantes para pelear por ellas.

DLC: ¿Es tu primera grande la Vuelta de este año?

WP: No. Ya estuve en la salida del Tour de Francia de este año, pero me puse enfermo, tuve que abandonar e irme a casa. Podríamos decir que este es mi primer test serio en una gran vuelta y no me está yendo mal consiguiendo dos segundos puestos en etapas importantes.

DLC: Ya obtuviste buenos resultados en España ganando la Vuelta a León hace tres años. ¿Qué recuerdas de aquella victoria?

WP: Es una carrera fantástica. Gané con dos segundos por delante del segundo clasificado. Cogí el jersey de líder en una etapa de montaña, aunque no recuerdo el nombre del puerto. Teníamos un grandísimo

equipo allí y fue mi primera gran victoria. Desde entonces me gusta mucho España y me gusta mucho aquella carrera.



Nuestro protagonista, el prometedor Wouter, escalando las imposibles paredes del Angliru para terminar segundo

DLC: Sabemos que eres joven aún, pero ¿cuál ha sido tu mejor momento en una carrera hasta el momento?

WP: Creo que mi mejor día hasta la fecha tuvo lugar el año pasado en el Tour de L'Ain, donde gané una etapa. Este año he ganado etapa también. El anterior gané al sprint a Moncoutié y este a Rolland, el ganador de Alpe d'Huez. Fue maravilloso ganar al sprint a corredores tan buenos.

“Mi primera gran victoria fue en la Vuelta a León de hace tres años: me gusta España”

DLC: ¿Mejores momentos que los de esta Vuelta?

WP: Fueron mis primeras victorias como profesional y siempre las recuerdas. Pero terminar segundo en un puerto como el Angliru no está nadamál, ¿no?

DLC: Hablando del Angliru, ¿qué piensas sobre el puerto? ¿Qué te pareció?

WP: Es un puerto muy duro, aunque tuve muy buenas piernas ese día. Fue un momento muy bueno, peleando con los mejores corredores, además con mucha gente en la subida. Estuvo bien hacer un buen resultado en una etapa como esa.

“Mi mejor momento en la bici ha sido hasta ahora vencer etapas a Moncoutié y Rolland en L'Ain”

DLC: ¿Tu peor momento encima de una bicicleta?

WP: Cuando pasé a profesionales tuve un problema en mi rodilla y anduve un tiempo decepcionado y desanimado. Ahora, por suerte, ya pasó y estoy bien.

DLC: ¿Cuáles son tus objetivos para el futuro? ¿Tus sueños como ciclista?

WP: Me encantaría hacer buenas actuaciones en las grandes vueltas por etapas como el Giro, Tour o Vuelta. Mi objetivo este año era meterme en un top ten y en la Vuelta estoy bastante cerca de conseguirlo (en el momento de la entrevista, Wouter ocupaba la 10ª posición en la clasificación general, aunque cedió varios puestos en la etapa de Bilbao).

MEJORES MOMENTOS EN LA VUELTA



Poels terminó segundo en la durísima cuesta que conducía a Valdepeñas de Jaén, justo entre los 'Katusha' Joaquín Rodríguez, vencedor, y Dani Moreno, tercero. Un holandés que se coló en el festival que celebraron los dos españoles.



Poels entrando en la meta de La Farrapona, tras haber sacado unos metros al grupo del líder, Bradley Wiggins.



Poels en el grupo perseguidor de Cobo en el Angliru. Tan solo el holandés fue capaz de aguantar junto a Wiggins, Froome y Menchov e, incluso, les batió en la meta del coloso riosano, del que se llevó una grata impresión.

DLC: Es una pena que no haya clasificación de los jóvenes porque podrías estar peleándola...

WP: Sí, es una pena. Puede ser que lo hubiera peleado. Habrá que hablar con el organizador (risas). No sé si Mollema o Froome tienen menos de veinticinco... No, Froome tiene uno más. Pero bueno, en el Tour la hay y aquí no, no pasa nada. Deberían haberla puestos estos últimos tres días (risas).



Poels ha ganado en el Tour de l'Ain por delante de grandes nombres como Pierre Rolland o David Moncoutié

“Mi objetivo es hacer buenas actuaciones en la general de las grandes rondas por etapas”

DLC: Antes de la última pregunta, una que nos gusta mucho hacerle a los corredores extranjeros: ¿Qué lugares de tu país le recomendarías a alguien que quisiera ir?

WP: Les recomendaría venir a mi pueblo, que está genial, tiene un pequeño río... (risas). Ya en serio, déjame pensar... Lo más turístico creo que es ir a Amsterdam, que tiene mucho carácter holandés. Pienso que la gente debe ir ahí y disfrutar la ciudad, pasarlo bien.

“Me hubiera gustado un maillot de los jóvenes como en el Tour”

DLC: ¿Cuál es tu objetivo para estos últimos días?

WP: Quedan tres días duros, pero con las subidas no tan al final. Creo que la general va a quedar parecida a como empezamos estos días, a no ser que Cobo y Froome cojan bonificación en los sprints. Yo trataré de coger tiempo para entrar entre los diez primeros, quizás en Bilbao.



Victoria de etapa del ciclista entonces de 22 años en el Tour de Gran Bretaña, durante la temporada 2010.

GREG VAN AVERMAET

“Siempre quise ser portero del Madrid o del Manchester”

Redacción: DLC

Greg Van Avermaet, 26, nos recibe en el autobús de su equipo, el BMC, (gracias, Sean). El belga ha ganado recientemente la París-Tours y realizó un buen final de temporada, finalizando segundo en el Giro de Piamonte. Simpático, amable, tímido, el corredor belga nos contesta a una entrevista focalizada en torno a su carrera ciclista, con grandes victorias en su haber, como una etapa en la Vuelta o la mencionada victoria en Tours, aunque también periodos en los que las victorias no han terminado de llegar. Profesional con Lotto desde 2007, Greg firmó por BMC para ser la referencia en las clásicas, algo que con el fichaje de Gilbert por la escuadra habrá que ver cómo se resuelve el año próximo, aunque nuestro protagonista parece no tener problema con la llegada del valón.

DLC: Greg, queremos saber cómo empezaste en la carretera..

GREG VAN AVERMAET: Tenía ocho años y quería ser futbolista, pero toda mi familia estaba muy metida en el ciclismo. Para mí fue muy difícil, pero después me di cuenta de que tenía un buen nivel, trabajé y ahora soy profesional.

DLC: Cuando empezaste, ¿tenías ídolos?

GVA: Sí, claro. Uno de ellos era George Hincapie, con el que comparto equipo en estos momentos y lo cual es alucinante. Le seguía en las clásicas, en el Tour de Francia... Estar en su mismo equipo es algo que nunca pude imaginar.

DLC: La pena es que ya no vaya a estar mucho tiempo en activo debido a su edad...

GVA: Quizás, ya que es verdad que tiene una edad. Pero aún tiene mucho que dar. Es un gran profesional y muy polifacético en carrera.

DLC: ¿Soñaste alguna vez en estar en el sitio en el que estás ahora mismo?



Greg Van Avermaet ha conseguido en el mes de octubre una de sus mejores victorias: la París-Tours.

GVA: No. Para mí no era un sueño ser ciclista. Mi sueño era ser un buen portero de fútbol y jugar algún día en las ligas inglesa o española. De todos modos, ahora estoy disfrutando, aunque sea un deporte tan duro. Me gusta competir a este nivel, haciendo las carreras más importantes del calendario mundial, con los mejores corredores

DLC: ¿Te cambiarías ahora mismo por un futbolista?

GVA: Si pudiera, sí.

“Espero tener mi oportunidad en algunas carreras, aunque lleguen Gilbert o Hushovd”

DLC: Ganarías más dinero.

GVA: No es por dinero. Me cambiaría por no sufrir tanto. Ser futbolista debe ser uno de los trabajos más maravillosos que hay. De todas formas, no estoy al mismo nivel en el fútbol que en la bicicleta, así que la decisión en la realidad sería fácil.

DLC: Firmaste por Lotto en 2007 y las victorias comenzaron a llegar bastante pronto.

GREG VAN AVERMAET: Sí, las victorias llegaron ya el primer año, con cuatro o cinco que conseguí. Los dos primeros años fueron muy bien, con mi victoria en la etapa de la Vuelta de 2008. Conseguí buenos puestos en muchas clásicas también. Después los resultados costaron más, aunque mi forma era parecida.

“Siempre fue un sueño correr con George Hincapie, uno de mis mayores ídolos del ciclismo”

DLC: ¿Cómo fue tu primera experiencia en la Vuelta: tu primera grande?

GVA: No sabía qué esperar de aquella carrera porque era muy joven. Gané la etapa nueve o diez, no recuerdo bien y obtuve el jersey de los puntos en Madrid, lo cual creo que es el mayor logro hasta ahora en mi carrera.

DLC: Después de aquello se te empezó a tener en cuenta, pero los resultados no fueron tan bien.

GVA: No lo fueron. Estaba en muy buena forma, pero tuve que trabajar en las clásicas para otros corredores, por lo que no pude pelear por mejores puestos. No me quejo de esos dos años, ya que me sirvieron para desarrollarme como ciclista.

DLC: Ahora en BMC los resultados están volviendo de nuevo. ¿Ha sido un cambio tan positivo?

GVA: Sí, sin duda. Me ha venido muy bien. Cierto es que en Lotto me sentía bien y estuve en uno de los grupos que tenía mejores resultados. Aquí me han apoyado desde el principio y para mí es una gran oportunidad poder estar en BMC. Confían en mis cualidades como corredor y creen que puedo liderar al equipo en algunas clásicas. Estoy muy contento con el cambio, la verdad.



Su mejor victoria, en Sabiñánigo y por delante de Rebellin, en la Vuelta 2008, donde además se anotó la clasificación de los puntos.

DLC: Sin embargo, el año que viene el equipo mejorará fichando a Gilbert, Hushovd...

GVA: Lo sé, nos vamos a convertir en uno de los mejores equipos del mundo. Para mí es una gran oportunidad de nuevo estar aquí. Es un honor correr con esos nombres y supongo que tendré mis oportunidades, así que muy bien.

DLC: ¿Qué opinas sobre la Vuelta? ¿Crees que ha crecido desde tu primera participación?

GVA: Este año ha sido una carrera muy dura, mucho más que mi primer año aquí. Es una grande muy dura de la que nos tendremos que recuperar. Esperaba tener mis oportunidades de victoria en la última semana, donde sabía que iba a haber escapadas prácticamente todos los días.

DLC: ¿Cuáles son tus metas en un futuro? Si yo te dijese que eligieses una victoria, ¿cuál sería?

GVA: Una de las clásicas. Flandes estaría bien, es la que más me gusta. Lieja también. Algún día el Mundial será un reto y un sueño para mí ganarlo.

DLC: ¿Cuál ha sido el día más duro sobre la bicicleta hasta ahora para ti y por qué?

GVA: Ha habido muchos días duros. No sé. Quizás algún día en Lieja, aunque si consigues resultados todo eso se te olvida. El ciclismo de por sí es duro.

DLC: Para terminar, ¿Que opinas del

“Los ciclistas deberíamos estar más unidos y no sólo para tener mejores hoteles”

estado de salud en el que se encuentra el ciclismo? ¿Qué harías para mejorarlo?

GVA: Pienso que los corredores deberíamos estar más unidos no solo para tener buenos hoteles, buena comida, menos tráfico en las salidas y llegadas... Hay muchas cosas que se pueden hacer, pero creo que partiendo de estar todos unidos.



En Milán San Remo estuvo cerca de coronar en solitario el Poggio. Una actuación soberbia ante grandísimos rivales.

Próximas entrevistas...



...con **Bauke Mollema**, cuarto clasificado en la reciente **Vuelta España** o **Daniel Martin**, protagonista de la pasada **Vuelta a España** y vencedor en la cima de la **Covatilla**.

PEDRO HORRILLO

“Ya que tenía que pasar, ¡qué bonito que fuera sobre una bicicleta!”

Redacción: FRODO
www.elpedaldefrodo.com

“Me chiamo Pedro”, fueron las palabras con las que Pedro

Horrillo recibió a sus rescatadores en el barranco del **Culmine di San Pietro**. Le encontraron **80 metros más abajo de donde se había salido de la carretera en aquella etapa del Giro de Italia** y, milagrosamente, estaba vivo. Hecho polvo y con lesiones que le acompañarán por siempre, pero vivo. Ahora le toca disfrutar de la vida, de su segunda vida, y nos confiesa que, a pesar de todo, si volviese a nacer sería ciclista otra vez. Amor por el ciclismo. **“Ya de tener que tener que pasar, lo más bonito que tenía para tener el accidente era sobre una bici”**.

Profesional desde 1998 a 2009. Tres temporadas en Vitalicio Seguros, dos en Italia con Mapei, dos en Bélgica con Quick Step y cinco en Holanda con Rabobank. Nueve de ellas arrojando y cubriendo las espaldas de su amigo Oscar Freire. Ocho victorias, algunas muy importantes como la conseguida en la París-Niza y otras entrañables como la obtenida en casa en la desaparecida Euskal Bizikleta. Estos son los números, las cosas que se pueden sumar, de Pedro. Pero hay mucho más. Nuestro protagonista fue uno de los pocos corredores de su época con estudios universitarios, de filosofía concretamente. De los primeros en animarse a contar sus experiencias, exitosamente además, en columnas periodísticas. Y también fue uno de los pioneros en nuestro país en acudir voluntariamente y, sobre todo, con ganas de hacerlo bien a la mítica París-Roubaix.

Frodo: Aupa Pedro, un auténtico placer tenerte entre nosotros. ¿Qué tal va la vida?

Pedro Horrillo: Pues bien, no me quejo. Llevo una vida tranquila, trato de disfrutar lo máximo que puedo y, aunque llevo una vida casera, siempre tengo mi tiempo libre para hacer las cosas que tengo que hacer. Y para hacer deporte saco también todo el tiempo que puedo.

F: Te vi en Busturia la tremenda cicatriz de la pierna, ¿qué secuelas te quedan de la dantesca caída en Culmine di San Pietro?

PH: Bueno, las secuelas físicas no son muy evidentes porque yo físicamente, si voy vestido, parezco una persona normal y corriente. Pero todavía tengo un clavo en el fémur que,



seguramente, se quedará ahí de por vida. Digo seguramente porque he consultado para quitármelo y los traumatólogos me recomiendan que, mientras no me de problemas, no me lo quite. Y luego tengo también otra placa en las cervicales, sujetando dos vértebras. Todo eso está ahí y aparentemente no causa problemas, pero puede ser que en futuro las cause.

En cuanto a movilidad, más o menos, he recuperado bien pero no toda la que tenía antes. Yo considero que estoy aun en fase de rehabilitación aunque el alta en el hospital me lo dieron hace ya mucho tiempo. No he dejado el deporte y ahora encima varío y hago de todo tipo. Cada cierto tiempo me hacen una prueba para ver la fuerza en la pierna y todavía tengo una descompensación del 60%. La pierna mala digamos que está al 40% de la buena. Y la pierna buena es una muy buena referencia también ya que la pierna mala, con respecto a una persona normal, está bien pero lo que pasa es que la exigencia conmigo es mayor al haber sido deportista.

Y bueno, lo típico, cuando hay cambios de tiempo soy como un abuelete jeje. Lo sufro todo y ciertas actividades, con las que antes me atrevía, ahora no me atrevo a hacerlas o simplemente las evito para no tener problemas.

F: Cuando piensas o ves lo que te pasó, y te ves vivo, ¿qué es lo que se te pasa por la cabeza?

PH: No me gusta darle muchas vueltas y, como para estas cosas, la memoria es la gran aliada que hace que todo lo malo se olvide y te quedas con los recuerdos buenos pues no le doy muchas vueltas. Alguna vez sí, como cuando en el Giro fue el accidente de Weylandt. Lo sufrí mucho personalmente porque me hizo recordar lo que me había pasado y lo que me podía haber pasado como consecuencia de aquello. Pero como digo no me gusta darle muchas vueltas, prefiero ver lo positivo y, aunque estuve cerca de irme al otro barrio, me quedé aquí. Tengo una segunda oportunidad y tengo que disfrutar de la vida lo máximo que pueda.

F: ¿Hubo algún tipo de intervención divina o uno no cree en esas cosas?

PH: ¿Cómo te diría yo? Nunca he sido muy religioso ni creyente, y una cosa que siempre



El rescate

“Nunca he sido religioso ni puedo decir que lo sea, pero después del accidente algo cambió”

había pensado es que si Dios existía me diese una prueba de ello, y a partir de ahí...

Digamos que antes era un agnóstico optimista, estaba abierto si veía alguna prueba de su existencia y no tenía ningún problema en creer en él. Entonces, desde ese punto de vista, después del accidente le he dado mucha vueltas a lo que pasó y he visto que ese día se juntaron muchos factores, porque una vez ya metidos en la mala suerte que fue el accidente, gracias a esa confluencia de factores no solo es que esté vivo, sino que además estoy bien. Porque podría estar vivo pero en una silla de ruedas, ya que tuve un montón de lesiones en la columna y ninguna me afectó a la médula espinal.

“El accidente de Weylandt me hizo recordar todo lo que me pasó”



Durante el Tour de California 2010

Antes no era creyente y ahora tampoco lo soy, pero a raíz del accidente se me empezaron a generar ciertas dudas y bueno, igual estoy ahora en un proceso y no sé más adelante como pensaré. A día de hoy lo que sí me he dado cuenta, y cada vez estoy más convencido de ello, es que las casualidades no existen. Entonces llámalo Dios o llámalo como quieras... Las religiones son un invento humano pero la existencia de Dios no lo es. Y al ver como surgieron las cosas en mi caso y al ver la cantidad de factores que se dieron, pues lo cierto es que todo fue mejor de lo esperado cuando el pronóstico inicial era muy pesimista. ¿Si existe Dios o no existe Dios? No lo sé, pero la duda la tengo ahí. sé más adelante como pensaré.

F: ¿Sigue vinculado al mundo de la bicicleta Pedro Horrillo?

PH: Sigo vinculado y a la vez estoy desligado, pero a la vez mantengo un punto de contacto. Por ejemplo, salgo mucho a andar en bici y con los profesionales de mi zona. Por una parte me viene bien porque físicamente la exigencia que tengo entrenando con ellos es muy alta, y mentalmente también porque no es una ruptura con mi anterior vida. Continúo, digamos que no día a día, pero sigo teniendo un contacto habitual con ellos a la hora de salir en bici, de hablar con ellos... y eso me sirve también de contacto con el mundo profesional.

Luego, a nivel laboral, antes del accidente ya llevaba tiempo colaborando con El País y continúo con ellos. Y con Rabobank colaboré en algunas carreras como relaciones públicas el año pasado. Este año no he estado con ellos pero si que he estado en el Tour de Francia con El País.

F: ¿Da morriña el ver carreras o encontrarte con antiguos compañeros?

PH: Al principio sí. Mi primer contacto con la competición después del accidente fue el Tour de California el año pasado. Bueno, contacto real porque estando en el hospital ya estuve viendo desde la cama Suiza y Dauphiné, y luego también seguí la Vuelta a España. Y en California, estando en la carrera con su dinámica y formando parte del equipo día a día, si que pasé algún que otro momento malo en el que se te hace duro ver que ya no formas



Con Astarloa y el historiador Javier Bodegas

“Cuando veo etapas de mal tiempo o duras, no siento morriña”

parte de ese mundo, que estás ahí pero... La semana previa entrenaba con los corredores pero claro, al llegar el día de la carrera ellos se van con la bici y tú te montas en el coche. Entonces sí que hay momentos en los que sientes esa morriña, pero también hay otros momentos, cuando son etapas duras o de mal tiempo, estás en casa y te dices “hoy no tengo ninguna obligación” jeje. Creo que es un proceso lógico cuando lo dejas después de bastantes años. Y cuando lo dejas por decisión propia digamos que ya te has ido preparando, pero cuando lo dejas de una manera traumática como es mi caso... Yo en toda la fase de rehabilitación, que fue larga, sí que estuve soñando y estuve intentando volver a la competición. Si decidí no continuar fue porque los médicos decían que teniendo en cuenta mi estado físico era una locura, y sobre todo me decían que pensase en el futuro, que no me



La recuperación

“Lo malo de dejar el ciclismo es hacerlo de golpe y por algún motivo de fuerza mayor, como mi caso”

dejase llevar tanto por el impulso de querer seguir corriendo y que pensase que mi cuerpo no era apto para ello. Al final, y después de lo que había pasado, era conveniente saber escuchar a los profesionales de la materia y si ellos me decían eso pues tenía que confiar en ellos.

F: Oye, ¿y por qué el ciclismo?, ¿cuándo y cómo nace tu pasión por este deporte?

PH: Pues es que siempre me ha gustado hacer deporte y los he practicado de todo tipo. Y desde pequeño, como a muchos niños, me enganchó la bici. También me engancharon otros deportes, porque yo jugaba al fútbol y a raíz de que sufrí una lesión en la rodilla, una fractura de menisco, tuve una operación y para recuperarme el médico me recomendó hacer bicicleta. Desde pequeño ya había andado en bici y un año incluso había competido pero luego lo dejé. Y por aquella recomendación médica empecé a andar más de lo habitual, a engancharme, a juntarme con un grupo de amigos que también andaban y competía, me apunté con ellos y empecé a competir. En cadetes de 2º año corrí 3 ó 4 carreras, y a partir de juveniles es ya cuando empecé a hacerlo con cierta regularidad. Me enganchó, disfrutaba cada vez que salía y así ha sido toda la vida.

F: Ahora es un poco más frecuente, pero antes se podría decir que eras un “bicho” raro al tener carrera universitaria. ¿Tenías claro que también había que cultivar la mente?

PH: Sí. Por fortuna o por las circunstancias yo creo que cada vez hay más gente titulada en el ciclismo y viene mejor preparada. Cuando yo era chaval era diferente porque las salidas laborales que había sin tener estudios eran más amplias de las que hay ahora. La gente a la que le gustaba la bici y destacaba en el ciclismo tenía el sueño de ser profesional y, cuando hacías BUP, COU y empezabas la universidad, era una edad en la que en el ciclismo estás en el momento de llegar a dar el paso definitivo y poder aspirar a ser profesional. Por lo que es normal que al que le iban las cosas bien decidiese poner toda su energía en el ciclismo.

En mi caso yo estaba estudiando pero lo tenía claro. Por una parte estudiaba porque me

apetecía, disfrutaba mucho estudiando y en el ambiente universitario me sentía muy cómodo. No quería terminar con aquello y trataba de compaginarlo con la bicicleta. A mí así me iba bien la vida y yo quería continuar con la carrera hasta que la terminase. Para ello tuve que conseguir una beca de residencia porque con los traslados a la facultad se me hacía muy difícil sacar, sobre todo en invierno, horas para entrenar. Al conseguirla me fui a Do-

“Cada vez hay más ciclistas con estudios universitarios”

nosti, y de hecho, cuando dejé los estudios en 4º era porque estaba ya ahí, a las puertas de pasar a profesional y el nivel de exigencia en cuanto a los entrenamientos se incrementó. Entonces hice una apuesta por un año, si me salía bien y pasaba a profesional ya pensaríamos en los estudios más adelante, y si me salía mal pues volvía con ellos. Me salió bien la jugada y continué con la bici.

Luego me matriculé en la UNEF para terminar 4º y el último curso, estuve dos o tres años, terminé 4º, pase a 5º, me quedaron 3 asignaturas y no lo he acabado. Es de estas cosas que dices “en un futuro ya se planteará la oportunidad”, pero la vida va por otros derroteros, lo vas dejando y dejando y ahí se ha quedado. La verdad es que podría ponerme

“Tendría que correr mucho para subirme de nuevo al tren de la filosofía”



En la Marcha Cicloturista a Mallorca

en cualquier momento y en un empujón terminar la carrera. El problema es que en una carrera como la que yo hacía, filosofía, tienes que ir subido en el tren y yo me bajé hace ya mucho tiempo. Ahora tendría que correr mucho para poder volver a montarme, y luego una vez ya allí tocaría sacar las asignaturas que me quedan. Pero como digo, primero tendría que ponerme al día de todo.

F: También eras “raro” porque te gustaban las carreras como la París-Roubaix...

PH: A mí, igual por lo exótico, era una de las carreras que me llamaban la atención desde crío. Estaban la Euskal Bizikleta, que era la carrera de casa, la Vuelta al País Vasco también y la Vuelta a España que la veías por la tele como el Tour pero es que cuando veía

“El primer año cumplí un sueño: correr Roubaix y terminarla”

Roubaix o Flandes, carreras que me apasionaban y que aquí no tenían ningún seguimiento... Astarloa y yo, que éramos amigos de la infancia, estábamos muy enganchados a estas pruebas y buscábamos información. A veces, nos íbamos al monte, aprovechábamos el viaje y en Francia comprábamos revistas de ciclismo, y aunque no entendíamos lo que ponía con ver las fotos nos contentábamos jeje. Nos enganamos cada vez más, sobre todo de Roubaix, y ya desde amateur para mí un sueño era poder correr algún día esas carreras.

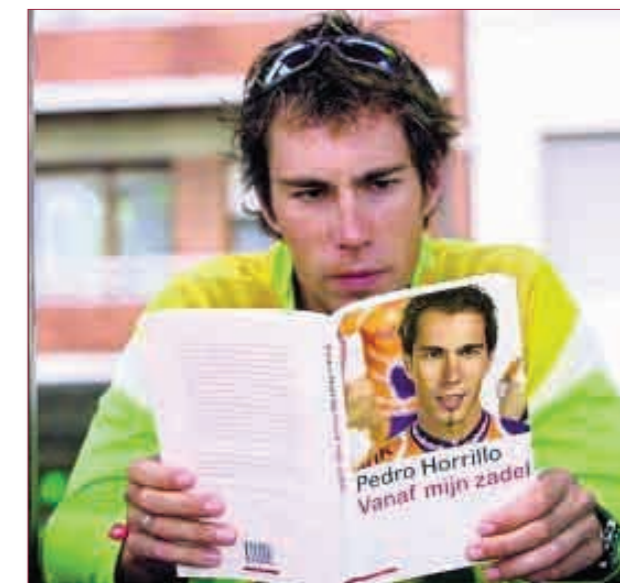
F: Y ese sueño se cumplió, la corraste y la acabaste...

PH: Sí, el primer año ya corrí Roubaix y la terminé jeje. Para mí aquello era una aventura y quería hacerla entera porque el hecho de retirarte era como dejar la aventura inconclusa. Flandes la corrí en mi segundo año como profesional y más de lo mismo. Tuve la suerte de estar en un equipo grande, que disputaba la Copa del Mundo y los primeros años corrí casi todas las clásicas. Yo era siempre un voluntario jeje, y quitando Lombardía que nunca la he corrido, he estado en todas las demás carreras de la antigua Copa del Mundo.

F: Salvando las distancias, unos amigos están luchando por sacar adelante el Gran Premio Canal de Castilla, del que me consta que

has oído hablar y que transcurre por sirgas, caminos empedrados, cotas... ¿Qué te parece este bonito proyecto?, ¿lo ves viable?

PH: Sí, el otro día en la etapa de la Vuelta a España en Bilbao estuve con los organizadores. Me parece un proyecto muy bonito. ¿Viable? Es que el problema para ser una carrera profesional es que hay que dar muchos pasos, pero en cuanto a recorrido me parece algo muy bonito. Tenemos un bien cultural ahí, que es el Canal de Castilla, que está abandonado y se le puede sacar rendimiento en cosas como estas. Luego, plantear una carrera que sea amateur o profesional pues no



En la presentación de su libro en holandés

es una locura, son cosas que se hacen en la Roubaix o el Tro Bo Léon, en Italia también están metiendo el “Sterrato”... No es ninguna locura, es simplemente llevar el material adecuado para correrlo. Para el participante me parece que es un reto o una forma de hacer algo muy parecido a lo que hacen habitualmente, pero totalmente diferente, y a mí me parece un proyecto muy bonito e ilusionante. Espero que consigan darle salida y den un salto hacia adelante.

F: ¿Entonces consideras necesario que haya una prueba como esta en nuestro calendario?

PH: Hombre, más que necesario me parece que es bonito porque diversifica un poco más la oferta. El ciclismo en España siempre ha estado ligado a las vueltas y los organizadores, cuando se planteaban hacer una carrera, decidían hacer una vuelta. Cuando muchas

veces con mucho menos presupuesto puedes hacer una clásica de un día que puede ser mucho más interesante. Pero este tipo de carreras siempre han estado un poco dejadas y, quitando la Clásica de San Sebastián, nunca ha habido carreras de un día potentes. Ha habido carreras pero han sido pruebas menores, y que se cambie esa mentalidad, que se diversifique la oferta y que haya una prueba de este tipo sería, hablando a nivel cicloturista, algo totalmente nuevo y que me parece fenomenal. Hay cierto tipo de deportistas a los que les apetece plantearse nuevos retos a nivel personal, y lo bueno es que haya gente competente que lo organice y que pongan el reto delante de los potenciales participantes.

F: Igual te pongo en un compromiso jeje, ¿pero te animas a hacerla el año que viene?

PH: Depende de temas personales jeje, de poder o no poder. Yo en el caso de poder estaría encantado de asistir.

F: Volvamos a la filosofía, ¿crees que te ayudó de alguna manera a ser mejor ciclista, a aguantar mejor el sufrimiento...?

PH: Sí, pero no solo la filosofía sino cualquier tipo de formación intelectual. Como se suele decir, el saber no ocupa lugar. Cuantas más cosas tengas en tu cabeza tienes más elementos de juicio a la hora de valorar cualquier cosa, tanto los momentos buenos, como los malos, como las situaciones de estrés o presión... En el ciclismo se dan situaciones de



Con Cafés-Baqué

este tipo y la verdad que a mí me ha ayudado.

Luego también el hecho de tener un plan B



Presentación con Vitalicio Seguros

y decir "si me va mal en la bici pues ya me dedicaré a otra cosa". En ese sentido también ayuda porque yo tenía mis estudios y en mi mundo universitario tenía mi grupo de amigos, mi ambiente y mi ámbito esperándome, por lo que yo sabía que, si el ciclismo me iba mal y tenía que dar marcha atrás, podía volver a mi anterior vida. No era cortar y empezar de cero, y a mí eso en esos momentos me ayudó.

Luego, una vez que pasé a profesional ya te digo, con circunstancias que te vas encontrando en el ciclismo, donde por cada momento bueno tienes 10 malos, y lo importante es saber superar esos malos y no venirte abajo psicológicamente, sí que me ayudó. Yo siempre he sido una persona bastante optimista y he tratado de mirar hacia delante, pero teniendo una formación siempre tienes la posibilidad de dedicarte a otra cosa.

"A lo mejor participo en el GP Canal de Castilla, es una gran iniciativa"

F: Siendo filósofo tendrás que darme una buena respuesta jeje... ¿El ciclista nace o se hace Pedro?

PH: Mira, el buen ciclista, en el sentido del gran campeón, nace porque la base genética es muy importante y es imposible que se haga sin ella. Ahora, el ciclista "normal" yo creo que se hace porque es una cuestión de cabeza y de fuerza mental. Es que para ser ciclista la cualidad más importante es la fuerza mental, ser capaz de ser constante en el trabajo, de entrenar a diario, de no venirte abajo, de esperar los buenos momentos y de caerte y de levantarte, y eso se hace. La di-

ferencia entre el ciclista normal y el crack es la base genética, si la herencia que tienes de tus padres no es buena llegarás a un punto pero ahí está el límite, y si esa herencia es buena el límite está mucho más arriba. Pero yo creo que ciclista normal si que se puede ser a base de constancia, cabezonería y trabajo, aunque para ganar un Tour de Francia se necesita algo más, digamos que ser uno de los elegidos.

F: Más de uno te admirábamos por dos cosas, por tu trayectoria ciclista y por tu forma de escribir. ¿Cómo nació esta última afición?

PH: Pues un poco por casualidad y gracias a una propuesta de Carlos Arribas. Estudiando

"Para ganar un Tour se necesita algo más, ser un elegido"

filosofía llega un momento en el que, más que estudiar, lo que haces es coger ciertos temas y hacer ensayos sobre ellos, y un elemento imprescindible para ello es la escritura, por lo que estaba bastante acostumbrado a escribir. Escribía cosas académicas pero también cartas a mis amigos y para mí era ya un hábito.

Entonces un día cuando pasé a profesional, Mínguez le comentó a Carlos Arribas, periodista de El País, que tenía un joven corredor que era estudiante de filosofía. A Carlos le llamó la atención la circunstancia y vino a hablar conmigo, se presentó, me saludó, surgió lo de que yo escribía y me dijo: ¿ya estarías dispuesto a escribir para nosotros?. Yo le contesté a lo gallego jeje: ¿ya estaríais vosotros dispuestos a publicarme a mí?.

Me respondió: "podemos probar, si a lo largo de la temporada hay algo que te apetezca destacar, lo escribes, nos lo mandas y lo hablamos". Al terminar la Tirreno Adriático le escribí una carta y aquella fue la primera que me publicaron, les gustó el estilo. Mi única condición fue que no me tocaran nada de lo que yo había escrito y que, si no les gustaba, no tenía ningún problema en que no lo publicasen. Empecé así y en adelante fuimos colaborando cada vez más. Después, cuando hubo un par de años en los que no había espacio para colaborar en El País, tuve una oferta de

El Mundo Deportivo y estuve trabajando para ellos un par de años. Luego volví otra vez con El País y hasta el día de hoy.

F: ¿Cuál es el estado en el que consideras que se encuentra nuestro deporte en esta época?

PH: Creo que llevamos ya bastantes años en un proceso descendente. Yo pasé a profesional en el 98 y estuve hasta el 2009, y digamos que mis primeros años fueron unos momentos en los que el ciclismo estaba en un punto bastante alto con respecto a lo que hay ahora. A partir del 2003 ó 2004 empezó a ir en línea descendente y cada año, por diversas circunstancias, el mundillo está un poco peor.

¿A día de hoy cómo lo veo? Pues prefiero ser optimista, ver las cosas de forma positiva y pensar que está mejorando. Hombre, está claro que la salud del ciclismo no es la mejor ya que hay muchas guerras internas y muchos problemas. Por ejemplo, la UCI que yo conocí en mi primera etapa profesional era lo que debería haber sido siempre, la que legislaba, pero entró en guerras con los organizadores y

"El sistema de puntos es difícil de entender por mí, que estoy relacionado con el ciclismo"

para mí ha tratado de coger demasiado peso en el mundo del ciclismo. En algunos temas me parece un despropósito como están jugando con los equipos.

F: Eso, ahora los corredores son "puntos", ya que se les ficha y cobran respecto a los que tengan. ¿Cómo ves este atípico sistema que está conllevando fichajes de lo más exóticos?

PH: Si para mí, que estoy relativamente cercano al ciclismo, se me hace difícil de entender, imagínate para un aficionado cualquiera... Tiene que decir el pobre hombre: ¿qué es esto?

F: Vayamos a tu trayectoria, ¿en qué punto decides apostar todo para llegar a ser profesional?

PH: Pues mira, eso fue en mi cuarto año como amateur. Hice 5 años y fue en el 4º. El tercer año fue muy malo, sobre todo por las

caídas que tuve, y estuve pensando en dejarlo. De hecho, cuando acabó la temporada, había tenido un año tan malo en lo ciclista que necesitaba un válvula de escape. Me marché a Londres, no es que dejase los estudios porque estaba matriculado pero dejé de ir a clase y me olvidé de la bici. Me fui allí, encontré trabajo y mi idea era tomarme un año sabático y quedarme. Me integré a la vida de allí, que era la vida de un chaval joven que va de buscavidas y trabajaba en un pizzería de cocinero, tenía mi grupo de amigos, una casa alquilada... Mi idea era dejar los estudios y dejar el ciclismo, y cuando volviese retomar ambas cosas sabiendo que para el ciclismo ya seguramente sería la última oportunidad, porque ya con esa edad se me estaba complicando el paso a profesionales. En ese momento tuve una llamada de Sabino Angoitia, que era mi director en Baqué, en la que me decía que contaba conmigo en el equipo para el año siguiente. Yo no estaba muy convencido pero, por no traicionar a Sabino ya que contaba conmigo para el equipo, en Navidad volví a casa. Digamos que ese fue el año en el que hice la apuesta definitiva, empecé a centrarme en el ciclismo y a ceder más tiempo al ciclismo que a los estudios, porque hasta entonces siempre había sido al contrario y el tiempo de entrenamiento era el que me quedaba libre de los estudios, y a partir de ese año el tiempo de estudio era el que me quedaba libre de la bici. Y bueno, los resultados llegaron, empecé a andar bien ese año y luego ya Mínguez se fijó en mí y contó conmigo para el proyecto que tenía con Vitalicio. Hice un año más de aficionado pero sabiendo ya prácticamente que tenía asegurado el pase a profesionales el año siguiente.

F: ¿Cómo recuerdas el día de tu debut en la élite?

PH: Fue un sueño hecho realidad y tengo recuerdos muy bonitos de esa época. Por una parte estaba en un equipo grande, con gente de reconocido prestigio como era Mínguez al mando y luego con un montón de amigos del campo amateur que también habían pasado a profesionales. Estaban Freire, Mercado, Manchón y Curro García, que fuimos el grupo que pasamos juntos y claro, eran momentos muy bonitos. Para nosotros todo era nuevo, éramos unos críos y disfrutábamos de cada ex-

periencia, nos íbamos de concentración y era un viaje a la aventura... cuando para los veteranos era una concentración más y estar otra vez una semana o diez días fuera de casa, un coñazo y tal, para nosotros era todo una gran aventura. Yo recuerdo con mucha ilusión esa época.



Victoria en Paris-Niza

F: Poco a poco las cosas iban funcionando y en el año 2000 consigues tu primera victoria al ganar la 9ª etapa de la Volta a Portugal.

PH: Sí, era mi tercer año como profesional, mi primera victoria y fue como una especie de confirmación porque mi primer año fue un poco de aprendizaje, en el equipo enfocaron mi trabajo hacia otros corredores, y en el 2º año me empezaron a dar ciertas oportunidades y ya tenía libertad de movimientos para meterme en escapadas, para probar en algún sprint... pero me faltaba "algo" más.

Hubo un día ese tercer año, en el GP Mitsubi-

"Mis primeros momentos de profesional fueron muy bonitos"

bishi, en el que íbamos tirando en el sprint para Smetanine. Cerca de meta, a 2 kilómetros, había un repecho duro, detrás venía Pruden Indurain y me dice "dale, dale". Miré para atrás y me lo vuelve a repetir, yo pensaba que lo que quería es que apretase pero lo que realmente quería es que me fuese para adelante. Él hizo el corte, me marché me marché y de repente a un kilómetro y medio de meta me vi solo y que iba a ganar la carrera, así que continué y continué... La parte de arriba del repecho era dura y cada vez se endurecía más, fui a cambiar de plato grande a plato pequeño, pero se me salió la cadena

y me quedé parado. Yo estoy convencido de que hubiese ganado esa etapa, y la hubiese ganado casi sin darme cuenta porque yo estaba haciendo un trabajo para un compañero y de repente otro compañero hizo el corte y me dio la oportunidad de poder ganar. A partir de aquel día en el equipo me trataron de inculcar la mentalidad de ganador.

Luego llegó la Vuelta a Portugal, estaba andando bien y lo intenté de varias maneras. Hubo un día que atacé en un sprint y me cogieron a 100 metros de meta, pero mantuve la oportunidad de ganar hasta el final. Al día siguiente cambié de táctica y en vez de anticiparme al sprint, esperé, esprinté e hice 3º. Y Mínguez me dijo "estás andando bien pero ya no te quedan oportunidades de ganar, ya se te han ido todas"....

Así que al día siguiente volví a cambiar de táctica en una etapa de media montaña con un final en subida. Me metí en la escapada y fue el día que me salió bien, era una etapa de mucho calor y muy larga. Yo estaba convencido de que si cogía la escapada iba a ganar, me sentía bien y estaba con mucha confianza en mí mismo. Me salieron las cosas bien y gané la etapa. Fue, como decía antes, un poco la confirmación de que podía ser profesional. Estaba ya en mi tercer año, había pasado esa fase de aprendizaje, ya llegaba el momento de empezar a tener resultados y llegaron. Gracias a eso, cuando desapareció Vitalicio tuve una oferta de Mapei, me fui allí y luego ya cambié un poco mi misión como corredor.

F: ¿Qué significó para ti fichar por semejante equipazo?

PH: Fue otro sueño hecho realidad. Cuando pasé a profesional y veía a los corredores del Mapei, encima yo que era un enamorado de las clásicas, alucinaba. Si me hubieran dicho entonces que 3 años después iba a ser parte de ese equipo no me lo hubiese creído. Aterrizar allí en ese equipo, ir a la primera concentración y estar al lado de Tafi, Ballerini, Bartoli, Bettini... parecía que estaba viviendo un sueño. Además tenía la suerte de contar con Freire, que llevaba un año en el equipo, y él fue el que me introdujo a nivel personal con los demás compañeros. La verdad que fue una época muy bonita aquella de Mapei.

F: De todos ellos que comentabas, ¿quién fue quien más te impresionó?

PH: Pues quizás con el que más relación personal hice fue con Tafi, por afinidades personales sin más. Y quien más me impresionó fue Ballerini, coincidí con él en su último año y me impresionó por su fortaleza física y por su forma de ser. Era un corredor muy humilde, al que le gustaba mucho y se le veía muy cómodo en la labor de educar a los jóvenes. Era un corredor que tenía muchos detalles bonitos con nosotros y en los pocos meses que coincidí con él, porque se retiró tras la Roubaix, son recuerdos muy bonitos los que tengo. Luego ya hice una amistad con él y, posteriormente, solíamos coincidir de vez en cuando y la mantuvimos

"Quien más me impresionó de Mapei fue Ballerini"

F: Y muy mal no lo harías cuando al desaparecer Mapei apuesta por ti otro pedazo equipo como Quick Step...

PH: Sí. Cuando desapareció Mapei una parte de la estructura se fusionó con Domo y Crespi se llevó otro grupo de corredores a Quick Step, estaba interesado en contar conmigo, me hizo una oferta buena y me fui con ellos.

F: En 2005 Freire te vuelve a reclutar, en esta ocasión para Rabobank. De 12 temporadas en 9 estuviste a su lado, ¿destinos paralelos?

PH: Sí, esos 2 años que estuve en Quick Step fueron los 2 únicos años en los que no estuvimos juntos... ¡Ah! y es verdad, otro cuando él se fue a Mapei y yo seguí en Vitalicio. Freire, cuando Mapei desapareció, estuvo negociando con varios equipos y quería que yo siguiese con él. Una posibilidad que se barajó en su día fue el CSC de Rjij, estuvo a punto de cerrar el contrato con ellos y en aquel contrato estaba yo también incluido, pero por circunstancias esa negociación que parecía ir bien encaminada y a punto de cerrarse se rompió. Oscar, sabiendo que yo tenía la oferta de Quick Step, me dijo "Mira Pedro, si tienes esa oferta y quieres cogerla cógela porque de momento a día de hoy, esa oferta con la que estábamos en la cabeza pues se ha terminado", entonces cerré el contrato con los belgas y posteriormente le salió a él la oferta de Ra-

bobank.

En esos años me siguió diciendo que le gustaría contar conmigo en el equipo y cuando acabé mi contrato hablé con Rabobank, ellos también estaban interesados en que fuera y el acuerdo fue un poco mutuo. Allí hice ya el resto de los años de mi carrera profesional.

F: ¿Cómo era estar y trabajar con Oscar, con el tricampeón mundial?

PH: Estar y trabajar con Oscar es muy sencillo, porque es mi amigo y no entro en consideraciones de que es campeón mundial o de su palmarés deportivo. Para mí es el mismo chaval que cuando éramos rivales en amateurs y una de las grandes virtudes de Oscar es su humildad. Es un corredor al que los éxitos no le han cambiado, que siempre ha mantenido la misma forma de ser y el mismo modo de trabajar. Siempre me he arreglado muy bien con él y normalmente hacíamos habitación juntos, aunque en Rabobank tenían la táctica de cambiarnos de habitación, más que nada

“Aquella etapa del Tour en Avranches fue una espina, aunque prefiero no pensarlo”

por el idioma, para que no hablásemos tanto en castellano y hablásemos en inglés que era el idioma que utilizaba normalmente el equipo, y por ello nos iban alternando. Tengo miles de experiencias con él y momentos buenos muchísimos.

F: Por ejemplo sus despistes, ¿no?

PH: Sí, y somos bastante parecidos jeje. A Oscar lo que le gusta es desconectar bastante del ciclismo. O sea, es ciclista pero no las 24 horas del día, él es ciclista desde que se pone el culotte hasta que se lo quita y el resto del día es una persona normal y corriente. Y trata de disfrutar de la vida y de su tiempo libre todo lo que puede. Sus temas de conversación son otros, no siempre el ciclismo, y como yo soy un poco parecido hicimos buenas migas en ese sentido.

F: Durante 7 años, además de trabajar de lo lindo para tus compañeros, sumaste muecas en tu casillero particular. Había que aprove-

char las pocas oportunidades en las que te daban vía libre, ¿verdad?

PH: Sí, ya te digo jeje. Sobre todo en los años que estuve con Oscar a partir de Mapei lo que me pedían en el equipo era que compaginase mi calendario con él para ayudarle. Entonces digamos que hacíamos una buena simbiosis y que mis cualidades deportivas era buenas para las suyas, yo solía ser el último hombre para él, trataba de colocarle y cuando podía lanzarle también, y así nos iban bien las cosas.

Pero también me insistieron en los equipos en que buscase mis oportunidades, que solían ser en carreras menores o en carreras importantes en las que Freire tuviese algún problema o no tuviese un día bueno. Y yo, consciente de que mis oportunidades eran escasas, lo que trataba era de ser efectivo y aprovecharlas bien. Hubo años en los que tuve muy pocas pero las aproveché muy bien, por ejemplo, en el Tour estuve a punto de ganar una etapa y fue porque se cayó Oscar a falta de 2 kilómetros. Yo frené y vi que con la montonera que había donde se había caído, y a falta de esos 2 kilómetros, ya no podía hacer nada para ayudarle. Seguí adelante, jugué mis bazas y me faltaron 20 metros para ganar aquella etapa. Mi mentalidad era esa, cuando surgía la oportunidad había que aprovecharla porque la siguiente podía tardar mucho tiempo en llegar.

“Si volviera a nacer elegiría ser ciclista de nuevo”

F: Aquel día en Avranches nos dejaste con la miel en los labios al transmitirnos, con tu mirada atrás, que las fuerzas se acababan. ¿Es esa quizás la mayor espinita de tu trayectoria profesional?

PH: Bueno, sí, en su día lo fue. Y haciendo balance de mis años como profesional sí que tengo esa espina de no haber conseguido ese gran triunfo. La gente encima me decía que estuviera tranquilo, que siguiendo esa línea ya tendría otras oportunidades... pero ese fue el último Tour que hice como corredor, en aquel anduve bien pero por diferentes circunstancias no volví a correrlo. Entonces si que fue la gran espina que tengo como profesional pero

bueno, después haciendo balance de como fueron las cosas tampoco quiero darle demasiada importancia. Al final es un resultado deportivo que a día de hoy sería una victoria más en el palmarés, pero me quedo más con las experiencias y los amigos que he hecho en el mundo del ciclismo. Las victorias son importantes pero no lo son todo.

F: Y de todas las conseguidas, ¿es la de la Euskal Bizikleta, por ser en casa, la que te hizo mayor ilusión?

PH: Cada una de las victorias tiene su importancia. La primera por ser la primera la recordaré siempre con especial ilusión. La de la París Niza lo haré por la importancia de la carrera que era y también por las circunstancias, porque aquel día estaba trabajando para Tom Boonen y me tocaba lanzarle el sprint, pero el pinchó a falta de 5 o 6 kilómetros y gracias a ese pinchazo yo tuve mi oportunidad y me salió bien. Y la de la Euskal también fue bonita porque es la carrera de casa, Ermua y Eibar están pegados, es la carrera que yo veía de pequeño y para mí fue como ganar en casa. Quizás esas 3 son las que recuerdo con más ilusión, cada una por un motivo diferente..

F: Finalizamos, de volver a nacer y a pesar de lo que te pasó, ¿elegirías de nuevo ser ciclista?

PH: Pues no me importaría jeje, y lo digo por lo que contaba antes, yo hago balance de como me han ido las cosas en la vida y estoy satisfecho. Y si repito vida habría cosas que cambiaría, pero no me arrepiento de nada de lo que he hecho y cuando busco recuerdos en mi memoria siempre encuentro cosas positivas, entonces... También es verdad que he estado a punto de morir sobre una bicicleta pero en la vida estamos expuestos a accidentes y, ya de tener que tenerlo, lo más bonito que tenía para tenerlo era sobre una bici. Pero no me importaría de verdad, de hecho tengo 2 hijos y si a alguno de ellos le da por andar bienvenido, lo que no voy a hacer es empujarle yo a que sea ciclista porque yo quiero que él haga lo que él quiera, pero si a cualquiera de mis 2 hijos le da por la bici trataré de ayudarle en todo lo que pueda.

(Por Frodo para El Pedal de Frodo y DLC)



Pedro Horrillo brindando con Óscar Freire



Con Astarloa y Beloki en una charla antes de Memorial Sagasti



Con un individuo que pasaba por allí. Frodo, autor de la entrevista, a la derecha, y Pedro Horrillo, a la izquierda

MUNDIAL DE SALLANCHES 1980

El 'Caimán' Hinault arrasó en un Mundial durísimo

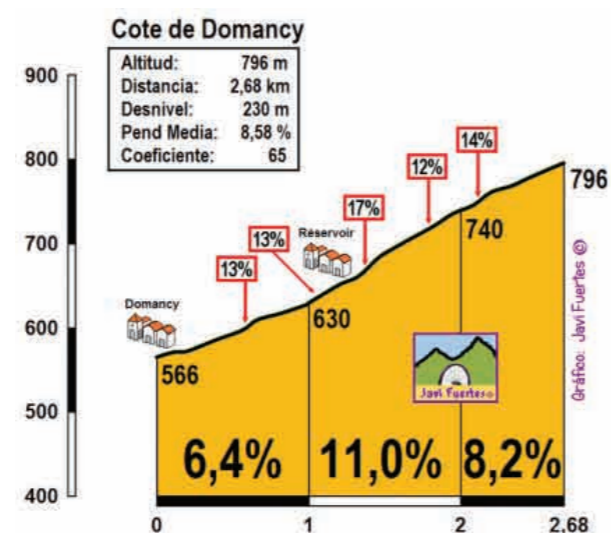
Redacción: GERMÁN RAMOS

De todos los mundiales en ruta disputados hasta el momento a lo largo de la historia, probablemente el más espectacular tanto por recorrido como por sus resultados fue el de Sallanches en 1980. ¿Cuántas veces ha conseguido el dominador del momento ganar también el Mundial con una exhibición memorable y sacando diferencias muy amplias? ¿Cuántas veces se han tenido que retirar seis de cada siete participantes en el Mundial debido a la dureza de la prueba?

Cuando se conoció el circuito de Sallanches ya quedó claro que no era un Mundial para simples rodadores y mucho menos para sprinters puros. Había que subir a la Cote de Domancy, de 2'7 kilómetros al 8'6% de media, y con un kilómetro entero al 11%. Y había que hacerlo 20 veces porque el circuito era corto, sólo tenía 13.400 metros de longitud, de manera que el desnivel acumulado sólo con el puerto ya alcanzaba los 4600 metros, tanto como una buena etapa de alta montaña en el Tour. Cyrille Guimard, el director de Hinault en el Renault, pronosticó que Raas, Kneteman, Moser o Saronni no aguantarían ni 12 vueltas.

El favorito indiscutible era Bernard Hinault, doble ganador del Tour de Francia, ganador de la Vuelta del 78 y reciente vencedor en el último Giro, deslumbrando además. Por si fuera poco también había ganado en la última edición del Giro de Lombardía y también de la Lieja-Bastogne-Lieja, las dos clásicas que más se podían parecer a un Mundial duro, con sendas actuaciones antológicas. Por si fuera poco corría en su propio país y con un equipo volcado en trabajar para él. La única duda era si se habría recuperado tras su abandono en el Tour por una lesión de rodilla. En caso de que Hinault tuviera problemas, en la selección francesa todavía estaban Bernaudeau, medalla de bronce en el anterior mundial,

Martin, tercero del último Tour, Seznec, Martínez, Alban, y hasta un decadente Thevenet. Pero como Hinault estuvieran bien, ¿quién podría hacerle frente?



Uno era Zoetemelk, reciente ganador del Tour y con una selección tan compacta que de sus 13 corredores hasta 10 eran del Ti-Raleigh. Además Holanda contaba con el vigente campeón mundial, Raas, que entre otros resultados había ganado las últimas 4 ediciones de la Amstel Gold Race, y con otros dos campeones, Kneteman y Kuiper, este además segundo en el último Tour, a los que se añadían buenos acompañantes como Ven der Velde, Lubberding o Maasv. Pero ganar el Tour y el Mundial el mismo año era muy complicado,

hasta el 80 sólo lo habían conseguido Merckx (2 veces) en los 70, Bobet una vez en los 50, y Speicher otra en los 30.

El otro rival era Pollentier, un rocoso corredor que podía andar muy bien tanto en carreras por etapas como en clásicas, tanto en el llano como en la montaña. Pero no es menos cierto que tras su positivo en el Tour del 78 siendo líder había sufrido un bajón en su rendimiento, lo cual no le había impedido ganar en 1980 el Tour de Flandes. La selección belga era muy potente, con el gran De Vlaeminck como teórico líder alternativo aunque sus mejores años habían pasado y además el circuito no parecía adaptado a sus características. Por allí estaban también muy buenos corredores como De Muyck, Criqueilion, Peeters, De Wolf, Willems o el veteranísimo Van Springel.

El cuarto campeón del mundo en activo que participaba era Moser, pero el recorrido no era para él y además la selección italiana era un corral con un montón de gallos, Saronni, Baronchelli, Battaglin, Panizza, Contini, Visentini, Beccia, Gavazzi...y cada uno iba a hacer la guerra por su cuenta. Moser había ganado ese año en Roubaix, Gavazzi en San Remo, Saronni en Flecha Valona y Baronchelli en Fráncfort, mientras que Panizza fue segundo en el Giro y Battaglin tercero, de manera que los resultados de esa tempo-

rada eran buenos, pero las rencillas entre los corredores lastraban al equipo.

Otros buenos participantes eran los suizos Fuchs, Sutter y Schmutz, los alemanes Braun y Thaler, el australiano Anderson, el escocés Millar, el sueco Nillson, el danés Marcussen, los noruegos Knudsen y Willman, el estadounidense Boyer, y sobre todo el irlandés Kelly, que había dado una excelente impresión a lo largo de la temporada pero que contaba con el hándicap de correr sin compañeros.

Sólo Merckx, Bobet y Speicher habían logrado vencer Tour y Mundial la misma temporada

Mención aparte merece el combinado español. Hacía bastantes años que no se brillaba en los mundiales, la última medalla era de Ocaña y databa de 1973, y el último top ten fue Perurena en el 77. Además las clásicas eran terreno vedado para el ciclismo español. Por otro lado los mejores corredores españoles de los años 70 se habían ido retirando a finales de la década y el relevo todavía no estaba listo, hasta el punto de como el Giro quedaban muy lejos de las aspiraciones nacionales. Rupérez había ganado la Vuelta y ofreció muy buena imagen en el Giro. Juan Fernández también había destacado en la carrera italiana, pero el resto de la selección parecía



Hinault vence delante de un entregado público francés, el cual jalea al gran campeón de la época y uno de los más grandes ciclistas de la historia: el vencedor de cinco Tours, cinco Giros y dos Vueltas, amén de otras grandes pruebas

demasiado endeble, con veteranos como Viejo y Lasa muy lejos de su mejor momento y con jóvenes como Alberto Fernández, Arroyo, Chozas, Laguía o Lejarreta muy verdes todavía.

En el capítulo de ausencias, las más destacadas eran las del belga Freddy Maertens, el único campeón del mundo en activo que faltó en Sallanches, pero que llevaba poco menos que desaparecido desde 1979, el alemán Thureau, subcampeón mundial del año anterior, el belga Van Impe, y el portugués Agostinho (Portugal no presentó selección). Por Bélgica faltaron un montón tanto de clasicómanos de primer nivel como de corredores que hubieran alcanzado el top ten de alguna grande por etapas, con Bruyere a la cabeza, pero la profundidad de su pelotón hizo que no se notara demasiado. Por Italia faltaban algunos corredores importantes como Vandí o Bortolotto, por Francia faltaban Bazzo y Laurent, y por Suecia faltaban sus dos principales figuras, Prim y Johansson. España también tenía muchas ausencias pero, aparte de Belda, las principales eran de corredores a punto de retirarse como Galdos o Torres. Por si había poca dureza, el día de la carrera amaneció nublado, con una temperatura anormalmente baja, y llegó a llover durante tres vueltas. Ya desde el principio Hinault quiso marcar su territorio al saltar en persona para cazar al belga De Muynck, escapado en la primera vuelta. Juntos llegaron a tener medio minuto de ventaja pero la selección italiana tirando del pelotón los atrapó en la subida a Domancy durante la segunda vuelta. En la tercera vuelta se escapan el francés Martínez, el danés Andersen y el suizo Sutter. En la séptima llegaron a tener casi cinco minutos y medio, su máxima ventaja. Tres vueltas antes había abandonado ya Raas, el último campeón. Sutter se descuelga en la octava vuelta y Andersen en la décima,

mientras que por detrás hubo una leve escaramuza subiendo Domancy en la novena vuelta, cuando intentaron moverse Van der Velde y De Vlaeminck con Hinault de secante, siendo reabsorbidos en el descenso. A los fugados se les fueron reduciendo las diferencias paulatinamente hasta que se les atrapó en la decimosegunda vuelta, cuando quedaban alrededor de 100 kilómetros para acabar. En el

Hinault tomó la cabeza a falta de cinco vueltas y ya no dejaría la primera plaza del pelotón

ascenso a Domancy se forma un grupo de 17 corredores a los que se unen otros diez tras el descenso. A esas alturas además de Raas ya habían abandonado Kelly, Saronni, Kneteman, Braun y Peeters entre muchos otros. Por su parte Moser andaba ya a 24 minutos de la cabeza y abandonaría en la Vuelta siguiente, al igual que Zoetemelk, por lo que el pronóstico de Guimard se demostró bastante acertado.

Fue en la vuelta decimotercera cuando Hinault decidió pasar a la acción. Tomó la cabeza y ya no la abandonaría hasta el final, imponiendo un ritmo demoledor que iba dejando cadáveres en la cuneta. En la vuelta siguiente ya sólo quedan por delante cinco corredores con Hinault siempre tirando, y bastante hacían Pollentier, Marcussen, Millar y Baronchelli con seguir su rueda. En la decimoquinta Pollentier se descuelga y es cazado por un grupito en el que están su compatriota De Muynck, Kuiper y Beccia, y que por línea de meta transita a 40 segundos de Hinault, con otros 9 corredores un minuto más tarde entre los que se encuentran Juan Fernández y Rupérez, únicos españoles que se mantienen en carrera.

LISTA DE PARTICIPANTES

ALEMANIA: Braun, Haller, Hindelang, Jakst, Singer y Thaler. **AUSTRALIA:** Anderson, Besanko, De Longville, Hammond, Sefton y Trevorrow. **AUSTRIA:** Jagsch y Schonbacher. **BÉLGICA:** Claes, Criqueilion, De Muynck, De Vlaeminck, De Wolf, Jacobs, René Martens, Ludo Peeters, Pollentier, Vandenbroucke, Van Springel y Willems. **DINAMARCA:** Andersen, Bausager y Marcussen. **ESPAÑA:** Alfonso, Arroyo, Chozas, Alberto Fernández, Juan Fernández, Fortia, Laguía, Lasa, Marino Lejarreta, Ladrón de Guevara, Rupérez y Viejo. **ESTADOS UNIDOS:** Boyer y Mount. **FRANCIA:** Alban, Bernaudeau, Bourreau, Chalmel, Hinault, Martin, Martínez, Ovion, Seznec, Thevenet, Vallet y Villemiane. **GRAN BRETAÑA:** Barras, Bayton, Edwards, Hayton, Kershaw, Lambert y Millar. **HOLANDA:** Kneteman, Kuiper, Lubberding, Maas, Nieuwdorp, Oosterbosch, Priem, Pronk, Raas, Van der Velde, Van Katwijk, Leo Van Vliet y Zoetemelk. **IRLANDA:** Kelly. **ITALIA:** Baronchelli, Barone, Battaglin, Beccia, Ceruti, Contini, Gavazzi, Lualdi, Moser, Panizza, Saronni y Visentini. **JAPÓN:** Norio. **LUXEMBURGO:** Didier. **NORUEGA:** Knudsen y Willmann. **SUECIA:** Nillson, Segersall y Sulkakovski. **SUIZA:** Bolle, Demierre, Fuchs, Gisiger, Lienhard, Mutter, Salm, Schmutz, Summermatter, Sutter, Wehrli, Wolfer.

En la Vuelta decimosexta se unen los dos grupos perseguidores, aunque Rupérez se descuelga definitivamente. Por línea de meta los de cabeza sacan 1'48 a los 12 corredores del segundo grupo. En la decimoséptima se descuelga Marcussen, que es cazado por otros seis corredores, De Vlaeminck, Panizza, Nillson, Boyer, Pronk y Fernández, y la ventaja entre ambos grupos se mantiene algo por debajo de los dos minutos. En la decimoctava el que sucumbe es Millar, que pasa por meta a medio minuto de Hinault, mientras que los perseguidores no llegan a un acuerdo para relevar y tampoco es que les queden fuerzas, por lo que su desventaja con Hinault ya ronda los tres minutos y medio. Todo sigue igual en la decimonovena vuelta pero Hinault sigue distanciándose, con Millar a tres minutos y medio de la cabeza y los otros 7 a cuatro minutos.

Hinault por fin da su zarpazo en la última subida a Domancy, y un Baronchelli que a duras penas mantenía el ritmo y que no le podía dar un relevo se queda clavado. El francés vence y se proclama campeón del mundo con un minuto de ventaja sobre el italiano. Por detrás, subiendo Domancy, se quedan los más rápidos, De Vlaeminck, Marcussen y Fernández, pero logran enlazar de nuevo a un kilómetro de meta, cuando los otros 4 ya han cazado a Millar. En realidad no se puede

1	Hinault	7h.32'16"
2	Baronchelli	+ 1'01"
3	Fernández	+ 4'25"
4	Panizza	mt
5	Boyer	mt

hablar de sprint, más bien son unos pocos supervivientes incapaces de dar una pedalada más, imponiéndose el menos débil. Nillson es el que ataca primero, pero De Vlaeminck le coge la rueda con Fernández justo detrás. El español supera con facilidad a ambos y se hace con el bronce a 4'25 de Hinault y por delante de Panizza, Boyer y Pronk, mientras De Vlaeminck, Marcussen y sobretodo Nillson se funden. Más atrás llega Millar con De Muynck y Battaglin, que también le habían pillado. Aún quedan tres héroes por terminar, el noruego Willmann a casi 14 minutos del campeón, y los suizos Wolfer y Schmutz, 20' justos.

Tan sólo quince ciclistas serían capaces de terminar la prueba

Sólo son capaces de terminar la carrera 15 ciclistas de los 107 que salieron.

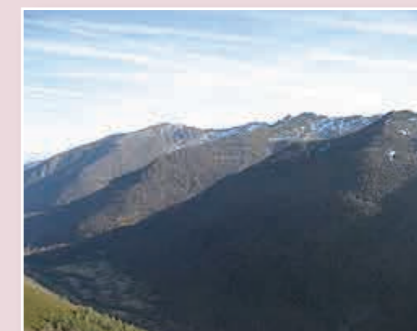
Hinault todavía ganaría 3 ediciones del Tour de Francia, dos del Giro de Italia y una de la Vuelta a España, además de una París-Roubaix y un Giro de Lombardía, más otras carreras menores. Pero este Mundial disputado en su país y de la manera sublime en que lo consiguió probablemente represente el momento culminante de su carrera y una de las más grandes obras maestras del ciclismo y hasta del deporte.

6	Pronk	mt
7	De Vlaeminck	mt
8	Marcussen	mt
9	Nillson	mt
10	Battaglin	+ 8'34"

'DESDE LA CUNETA' recorridos grandes vueltas

Debido a la publicación del nº4 pocas horas después de la presentación de los recorridos de Giro y Tour, no se ha podido incluir en este número un especial al respecto, pero sí que se hará de cara al número 5, que saldrá a la luz en diciembre

tras la presentación del trazado de la Vuelta 2012. Altimetrías, etapas, opinión, antecedentes, toda la información sobre las presentaciones de las grandes vueltas para 2012. ¿En serio te lo vas a perder? ¡Te esperamos en diciembre!



Rik Van Steenbergen

El campeón con alma de mercenario

Redacción: Víctor Martínez

Rik Van Steenbergen, el esprinter alto y musculoso que marcó una época durante su longeva carrera -fue profesional entre 1943 y 1966- es uno de los corredores con más victorias en la historia del ciclismo. Algunas fuentes adjudican al "Boss" 1647 triunfos en pista y carretera, otras hablan de 952. Si está claro que es que fuera de los velódromos levantó los brazos en 270 ocasiones, una cifra sencillamente espectacular.

Rik nació en las afueras de Amberes en 1924, en el seno de una familia humilde. Empezó a montar en bici cuando su coche fue requisado en plena guerra mundial, lo que le lleva a participar en carreras en Suiza, únicamente como excusa para volver cargado de relojes que vendía en el mercado negro.

Lo que empezó por pura necesidad, pronto se tornó en hábito y luego en mera profes-



Van Steenbergen vistió el maillot arco iris en tres ocasiones

sión, ya que su trayectoria nos conduce a dudar que sintiese pasión por el ciclismo a pesar de su dilatado palmarés.

De hecho Van Steenbergen acudía a todo evento que le pagase bien, independientemente del nivel de mismo. Una vez establecido como un ciclista de referencia, sólo acudió a las grandes carreras si la "bolsa" era buena o si se percataba que su caché estaba bajando. De ahí que un periodista de su época lo definió como un "magnífico campeón con alma de mercenario". Como muestra de su avidez cabe citar un loco fin de semana de 1957, donde en 48 horas participó en eventos del Congo Belga, Copenhague, París y Lieja. Cómo no, ganó todos ellos.

Fuera de los velódromos levantó los brazos en 270 ocasiones.

RECÓRMAN MUNDIAL

Nuestro protagonista ostenta, junto con Binda, Merckx y Freire, el récord de victorias en los Mundiales en ruta con tres entorchados, al que se suma una medalla de bronce. Lejos de los fríos números, si profundizamos un poco en la relación de Rik con la prueba de un día por excelencia, descubrimos que en sus victorias se batió con muchos de los más grandes ciclistas de todos los tiempos, Coppi, Kübler, Rik Van Looy o Bobet le observaron desde abajo en el podium. Pero también nos percatamos de que durante mucho tiempo la sombra de la sospecha ha volado sobre su primera victoria en 1949 en

Copenhague, con acusaciones de "tongo" que nunca llegaron a esclarecerse.

Sin embargo preferimos recordar su último maillot arco-iris, conquistado en 1957 por delante los galos Bobet y Darrigade, a los que las tácticas de equipo en contra de Rik de nada les sirvieron. Una masa enfervorecida de paisanos, el mundial se disputaba en Bélgica, le llevó en volandas en el día en que igualó el hasta entonces récord inmaculado del gran Binda.

REPÓKER DE MOMUMENTOS

Cinco Monumentos del ciclismo registran el nombre de Van Steenbergen en su libro de oro. La Milán – San Remo fue la última gran clásica que le vio vencer, pero fueron sendos dobletes en Roubaix y Flandes, las victorias que junto con el Mundial le han elevado al olimpo del ciclismo.

De Ronde van Vlaanderen fue sin duda la carrera que más dio y quitó al tozudo corredor belga. Sus dos primeras participaciones, en 1944 y 1946 las resolvió con sendas victorias, superando de modo insultante al doble ganador Briek Schotte, lo que lo convirtió en el "elegido" de la afición

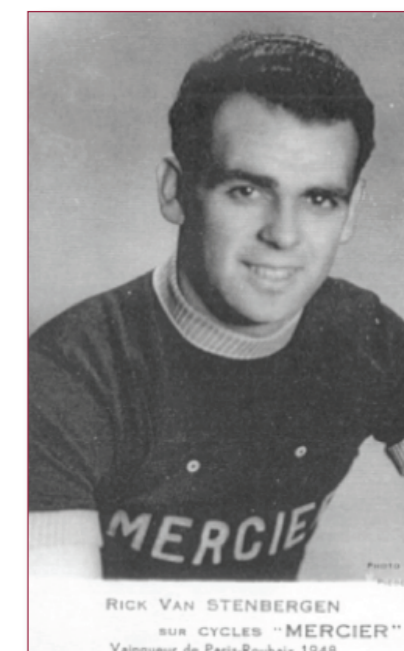


Rik lidera la carrera que más le dio y le quitó a lo largo de su carrera, el Tour de Flandes.

Flandier. Los pinchazos, caídas, mala suerte y una serie de ausencias injustificadas le impidieron ganar de nuevo en el templo del ciclismo belga. De hecho fue Flandes una prueba que llegó a repudiar públicamente, declarando ante la prensa "esta carrera no

es para mí", lo que constituyó una auténtica blasfemia para muchos de sus compatriotas, que lo bajaron de un pedestal que se había ganado a pulso en la carretera. Los adoquines de Roubaix también sintieron el paso en tromba de Rik I. Su media de 43,6 Km./h de 1948 tardó muchos años en ser superada, pero más digno del recuerdo fue su duelo "a muerte" con Coppi en 1950, quizás su mejor actuación de siempre.

Como siempre el "Campeonísimo" atacó en reiteradas ocasiones, tanto en ataques secos como a ritmo dentro y fuera del adoquín.



Instantánea homenaje tras su victoria en Roubaix en 1948. Repetiría dos años después doblegando a Coppi.

Y como siempre fue desprendiéndose de todos los rivales uno a uno. Dupont, Boblet, Kubler y Mahé son los últimos en quedarse y de nuevo Fausto vuelve a la carga para desembarazarse del robusto Van Steenbergen, que en un alarde de fuerza no sólo le aguanta sin problemas aparentes, sino que le supera con facilidad en el sprint final, en una imagen que todavía permanece en la retina de los amantes de las clásicas.

Otra de las grandes historias del campeón belga tiene lugar en 1958. Durante los primeros meses del año anida en Van Steenbergen un sentimiento de rabia alimentado por las radios locales, que no dejan de pro-

pagar a los cuatro vientos el nombre del Van Looy, nueve años menor, al que bautizan inevitablemente como "Rik II" y proclaman como el mejor corredor del mundo. Herido en su orgullo, "Rik I" realiza más de 1000 Km. semanales con continuas series y prepara con mimo la Flecha Valona, donde reta públicamente y vence a Van Looy, que no cuajó una buena actuación. Sería su última victoria de renombre en la ruta, un magnífico "canto de cisne" que escenificó un relevo generacional inevitable.

EL "JEFE" VISITA LAS GRANDES VUELTAS

Veinticinco victorias de etapa en las tres grandes, cifra acorde con uno de los mejores sprinters de la historia, no pueden ocultar la paradójica relación que mantuvo con las grandes vueltas. Tan sólo participó en ellas en nueve ocasiones. Como el Giro siempre fue generoso en primas con él lo visitó 5 veces, acercándose sólo una vez a la hermana pobre, la Vuelta y despreciando casi por completo el Tour, donde sólo hizo acto de presencia en tres ocasiones, algo

Geminiani siempre defendió que podría haber luchado por la victoria del Tour "pero su codicia se lo impidió".



Los duelos Van Steenbergen – Poblet fueron muy habituales en las escasas apariciones del belga en las grandes vueltas. En la imagen, Rik se impone al catalán en el Giro de Italia.



Rik I se defendía bien cuesta arriba cuando se lo proponía, tal y como demostró con un segundo puesto en el Giro y un quinto en la Vuelta

inédito en campeón de su talla. La multitud de criteriums disputados en aquel entonces en julio eran una poderosa razón para olvidarse de la gloria de París.

El francés Rafael Geminiani siempre defendió que Van Steenbergen podría haber luchado por la victoria del Tour si se lo hubiese propuesto, "pero su codicia se lo impidió". Ello lo atestigua su actuación en el Giro 1951, donde quedó segundo a menos de 2 minutos del vencedor final Magni, pero superó a los mejores vueltómanos del momento. Kübler, Coppi, Koblet, Bobet y Bartali estuvieron en el top – ten de una edición, que si bien no destacó por su dureza, visitó los Apeninos y los Alpes.

En la ronda hispana dejó huella en su visita de 1956 ganando un duelo particular con Miguel Poblet por 6 victorias de etapas a 3, imponiéndose en la Regularidad y aupándose al quinto puesto final por detrás de Bahamontes y a poco más de siete minutos de Conterno. Pero su participación ha quedado envuelta para siempre en la polémica, acusado de nuevo de compra – venta de carreras por la prensa- tras ayudar decisivamente al italiano en la ascensión Sollube en la última etapa, lo que decantó finalmente el duelo que Conterno mantenía con Loroño por tan sólo 13 segundos a favor del transalpino.

Declarado persona "non grata" por el aficionado patrio, pocos recuerdan una anécdota que en esa misma Vuelta protagonizó en tierras vizcaínas, cuando se aupó en un burro que se había cruzado en la carretera y recorrió a lomos del mismo más de un Km. con la bici sujeta en sus manos. Por mucho que hemos buscado no hemos encontrado tan magnífica instantánea.

GENIO Y FIGURA FUERA DE LA CARRETERA

Rik fue uno de los reyes de la pista y los criteriums durante dos largas décadas, tal y como lo atestiguan, por ejemplo, sus 40 victorias en pruebas de "seis días" y la cifra estratosférica de victorias en campeonatos de Bélgica, Europa y eventos varios por todo el mundo.

Una vez retirado Van Steenbergen provocó de nuevo con sus acciones la división de opiniones entre los aficionados belgas, con una "vida civil" que lo mantuvo en primera plana durante décadas. Su querencia por el juego le llevó a deshacerse de sus trofeos, perdió gran parte de sus ahorros tras un tormentoso divorcio, visitó la cárcel por un turbio asunto en la frontera con Holanda e incluso protagonizó una película "subida de tono". Sólo un postrero y feliz matrimonio impidió que él, que tanto había amado el dinero, acabase en la miseria.

A pesar de todos estos avatares vitales, cuando la muerte le vino a visitar a los 78 años, su funeral en Amberes congregó a la flor y nata de los ciclistas belgas (Merckx, Van Looy, De Vlaemink, Van Impe, Maartens...) y miles de aficionados. Incluso el mismísimo primer ministro acudió a rendir homenaje a una leyenda deportiva a la que hacía tiempo que se le habían perdonado todos sus pecados, de hecho el Memorial Van Steenbergen, una prueba reservada, cómo no, a los mejores sprinters, comenzó a celebrarse una docena de años antes de la muerte de Rik.



Así era Rik Van Steenbergen, una de las leyendas más controvertidas de la historia de nuestro deporte. Los buenos aficionados al ciclismo siempre lo recordaremos.

PALMARÉS DESTACADO

EN RUTA

- 3 campeonatos del mundo en ruta (1949, 1956, 1957)
- 2 París – Roubaix (1948, 1952)
- 2 Tour de Flandes (1944, 1946)
- 1 Milán – San Remo (1954)
- 2 Flechas Valona (1949, 1958)
- 1 París – Bruselas (1950)
- 4 etapas del Tour de Francia
- 15 etapas del Giro de Italia (2º en la General en 1951)
- 6 etapas de la Vuelta a España (Regularidad y 5º puesto en 1956)
- 7 veces campeón de Bélgica en Ruta

EN LOS VELÓDROMOS

- 13 Campeonatos de Bélgica
- 6 Campeonatos Europeos
- Vencedor en 40 eventos de "Seis días"

DE CLÁSICAS Y ANTIGUAS

Exitazo del II encuentro de bicis clásicas San Antolín

Redacción: Víctor Martínez Fotografía: Carmelo Ortega

Josema Montes lo ha vuelto a conseguir. De nuevo Palencia se ha volcado con su exposición de bicis clásicas y antiguas en el bello Parque del Salón de Isabel II. En la segunda edición de este evento, que se ha convertido en una de las estrellas del programa de las Ferias de la capital palentina, hemos asistido a la mayor concentración de bicis "retro" celebrada en nuestro país en lo que va de siglo.

Y no sólo hubo cantidad, ya que a la cuidada selección de bicis presentes hay que unir la calidad humana de sus "jinetes" que amenizaron la mañana del 28 de agosto a los miles de curiosos que se acercaron a recordar, o simplemente conocer, una forma de entender los desplazamientos cotidianos hoy desaparecida.

En un recorrido por las principales calles de la ciudad, los casi cuarenta participantes (en la exposición posterior el número de bicis presentes doblaba esa cifra) circularon ataviados con atuendos apropiados al carácter de su montura.

Y es que Josema Montes ha entendido que los eventos de bicis clásicas deben ir más allá del puro Teed Cycling (que sólo da cabida a indumentarias elegantes de corte

clásico), lo cual se tradujo en la aparición de un hilarante grupo de autodenominados "transportista y ganaderos" procedentes de Cantabria, o una rejuvenecida "Eva Nasarre" a lomos de una motoreta muy ochentera.

Josema Montes ha entendido que estos eventos deben ir más allá del puro Teed Cycling



Las miles de personas que durante todo el día acudieron al recinto de exposición, no vienen sino a confirmar que la provincia de Palencia se está postulando como la capital nacional de las bicis clásicas.



Todas las fotos del evento en:

www.torresdeasfalto.com

www.bicicletasclasicasdepalencia.blospot.com

BICIS CLÁSICAS EN LA VUELTA 2011

En el año en que un cántabro ha ganado por primera vez la Vuelta a España, hemos podido comprobar "in situ" el gran apego que por el deporte del pedal desde siempre han tenido los habitantes de esta bella región.

Primero lo comprobamos en Solares, donde los responsables del Museo Ciclista Vicente Trueba de Torrelavega realizaron un homenaje a la historia del ciclismo cántabro mediante una pequeña pero cuidada exposición de diversos elementos de época, que iban desde recortes de prensa o resúmenes de las trayectorias deportivas de los princi-

pales corredores locales hasta preciosas bicicletas que en su día sirvieron de montura a los mismos.

Muy cerca de allí, en Noja, nos encontramos con la magnífica exposición de bicicletas clásicas que organizó César Quiles, anticuario que lleva adquiriendo, restaurando y comercializando bicis desde hace más de 30 años. La muestra contaba con varias piezas de más de 100 años de antigüedad, en su mayoría pertenecientes a marcas francesas, e hizo las delicias tanto del público que asistió a presenciar la carrera como de los integrantes del "circo rodante" que sigue a la Vuelta.

**Comienza la temporada 2011-12**

Por JAUME MAS

Comienza una nueva temporada ciclista, la 2011 - 2012. Es el momento ideal para quedar con los corredores que entrenas y para los que te vienen nuevos.

Cada día me gusta más mi trabajo, y cada vez me sorprende de la ilusión que tiene los corredores/as que empiezan a trabajar con un entrenador. Me gusta quedar con ellos y con los padres, sobre todo si son menores de edad, y me gusta explicarles que el ciclismo no ha cambiado mucho desde que yo competía hace muchísimos años.

Lo que mas se nota es que antes, cuando acababas la última carrera estabas como tres meses sin tocar la bici, la desmontabas para pintar y limpiar con gasolina todas las piezas, estabas como un mes sin hacer nada y empezabas a correr a pie, ir a la montaña a buscar setas, hacías unas pocas pesas, piscina y mucha gimnasia. En enero cogías la bici, que habías montado con piñón fijo y empezabas haciendo unos 500 kms para acordarte pedaleando y hacer agilidad.

Les recuerdo y me acuerdo que salíamos casi cada día de la semana y que el lunes descansábamos martes y jueves hacíamos largo el miércoles y viernes corto, el sábado descansábamos, aprovechábamos para limpiar la bici y el domingo competíamos o salíamos con los amigos, no sabíamos lo que era un pulsómetro, parábamos y nos contábamos las pulsaciones en la muñeca. Eso no ha cambiado mucho,

a mi parecer.

Ahora estas más o menos quince días de descanso, te apuntas a un gimnasio, a la piscina, seguimos corriendo a pie, pero no tanto, y no dejamos totalmente la bici.

En cuanto al entreno, como os decía, no ha cambiado tanto, al largo le llamamos aeróbico, volumen, kilómetros, resistencia, horas, al corto le llamamos anaeróbico, láctico o aláctico, series, intensidad, a las pesas, trabajo de fuerza, máxima, explosiva, resistencia.. a la agilidad, cadencia. Ahora es casi imposible trabajar sin pulsómetro, dentro de poco también sin potenciómetro, están más controlados.

Algunos salen a entrenar sin recambio, antes llevábamos el tubular de repuesto y ahora llevan un móvil, si pinchan o tiene avería llaman a casa y los van a buscar.

Los tiempos cambian, a nosotros también nos explicaban los mayores que iban con un solo piñón y con bicicletas muy pesadas.

Estamos en la temporada 2011-12, pero el ciclismo no ha cambiado tanto. Si escuchamos a los veteranos, aprenderemos mucho del ciclismo moderno.



mi herbolario y tú
Nutrición deportiva a un click

Escuela ciclista de Churriana de la Vega

Un modo de garantizar que no hipotequen su salud ni su desarrollo y crecimiento

Redacción: JUÁN ÁGUILA

En sus inicios la escuela ciclista de Churriana de la Vega nació con el doble objetivo de promocionar el ciclismo entre los más pequeños y grandes del municipio y dar respuesta a la demanda que había por parte de muchos padres de la enseñanza del ciclismo en condiciones de calidad y seguridad.

Con el paso del tiempo, la escuela ha ido evolucionando y con ello se ha adaptado a los nuevos requerimientos sociales, deportivos y pedagógicos que la sociedad demanda y que de ella se esperan, ofertando así una actividad adaptada a la edad, nivel y expectativas deportivas de cada alumno en particular y del grupo en general, adecuando su actividad al curso y horario escolar y respetando la evolución física y psicológica del alumno natural.

A día de hoy la escuela cuenta con categorías que van desde la gymkana hasta cadetes tanto masculino como femenino y monitor. Para la próxima temporada está en proyecto incluir la categoría de juveniles. Este artículo se centrará concretamente en el aspecto deportivo de la escuela.

Siempre van acompañados por el monitor-entrenador en cualquier salida, ya sea velódromo, circuito o ruta.

Los entrenamientos habitualmente se desarrollan en tres escenarios diferentes y en ellos se entrena según categorías: gymkana, benjamín y alevín, que entrenan en velódromo y en circuito cerrado; infantil, que entrenan en velódromo, circuito cerrado y ruta; y los cadetes, que entrenan en los mismos escenarios que los infantiles. Siempre van acompañados por el monitor-entrena-

dor en cualquier salida, ya sea velódromo, circuito o ruta.

La temporada se compone de tres etapas perfectamente delimitadas:

Primera, pretemporada. Comienza en octubre. Previamente hemos descansado quince días. A partir de ahí entrenamos cuatro o cinco días a la semana, en la que realizamos ciclismo de montaña, piscina, escalada en rocódromo, gimnasio y algo de senderismo.

Segunda. Después de este período, que suele acabar con las fiestas de Navidad, volvemos a la bicicleta de carretera. Las primeras 4/6 semanas hacemos entrenamiento de resistencia, aumento progresivo de los kilómetros e incorporando algo de intensidad las cuatro primeras semanas. Después comenzamos a bajar distancia y subimos intensidad tres días a la semana, con ritmos crecientes. Comenzamos con las cuestas y puertos cortos y tendidos sin buscar el ritmo.

Tercera. Pasado el período de acondicionamiento y de ganancia de resistencia básica comenzamos el entrenamiento específico. Esto lo dividimos por el sistema clásico de macrociclos (tres, cuatro meses), mesociclos (un mes) y microciclos (una semana), según el calendario de competiciones a cubrir.

Como medio para lograr el objetivo de obtener el máximo rendimiento del alumno solemos utilizar el sistema de supercompensación dentro de un mesociclo. Las tres primeras semanas son de carga progresiva y la cuarta, previa a la competición, de descarga. Normalmente adaptamos el entrenamiento a los requerimientos de cada competición, ya que solemos tener información de la prueba, horarios y perfiles del circuito con la antelación suficiente para programarlo.

Durante la temporada, desde que empiezan las carreras importantes hasta que terminan, solemos mantener al alumno en un nivel medio-alto de forma física y vamos buscando picos o descargando al corredor según necesidades o conveniencia. En cada período de la temporada, previo y posterior a la competición, se valora el resultado junto con el alumno y se va revisando y adaptando el entreno.

No entramos a detallar cómo sería el modelo de una semana de carga o descarga en plena temporada, ya que necesitaríamos



De nuevo, entrenamiento en el velódromo de Armilla

mayor extensión.

Cabe decir aquí que, a la hora de diseñar los distintos entrenamientos, siempre nos atenemos al código de los principios fundamentales del entreno deportivo adaptado a estas edades. Entendemos que no son deportistas de élite y, por ello, queremos ofrecerle las máximas posibilidades para obtener el rendimiento de los alumnos con las máximas garantías de que no hipotequen su salud ni desarrollo y crecimiento en todos los sentidos.



Carrera en Otura (Granada)

ENTRENAMIENTO

Biomecánica

Redacción: FÁTIMA BLÁZQUEZ

La definición de biomecánica es: área de conocimiento interdisciplinar que estudia los modelos, fenómenos y leyes que sean relevantes en el movimiento (incluyendo el estático) de los seres vivos. Es una disciplina científica que estudia las estructuras de carácter mecánico que existen en los seres vivos, fundamentalmente en el hombre apoyándose en otras ciencias biomédicas y utilizando los conocimientos de mecánica, ingeniería, anatomía, fisiología y otras disciplinas.

La biomecánica deportiva analiza la práctica deportiva y la posición para mejorar su rendimiento. Al mismo tiempo que desarrolla técnicas de entrenamiento y diseña complementos, materiales y equipamiento. El objetivo principal de la biomecánica deportiva es desarrollar una comprensión detallada de los deportes mecánicos específicos y sus variables de desempeño para mejorar el rendimiento y reducir la incidencia de lesiones. Esto se traduce en la investigación de posiciones, de técnicas específicas de cada deporte, diseño del mejor equipo deportivo, vestuario y de identificar las posibles causas que predisponen a una lesión.

Dada la gran competencia, grado de exigencia actual para obtener resultados y a nivel menos profesional las ganas de hacer las cosas cada vez mejor y que por fin se están dando cuenta de lo importante que es ir "bien" encima de una bici y no sólo entrenar y entrenar; no es de extrañar que los ciclistas y entrenadores estén recurriendo en la literatura de investigación sobre la biomecánica.

Para mí lo más importante de la biomecánica es que aparte de estudiar la posición más ideal para avanzar con la misma aplicación de potencia lo más rápido posible es la de adaptar la bici a tu cuerpo y no al revés. Casi todos tenemos estas dudas:

- ¿Cuál es la talla de mi cuadro?
- ¿Cuál es mi altura?
- ¿De cuánto pongo las bielas?
- ¿Y la potencia?

Estas preguntas no las tendríamos que hacer antes de comprarnos una bici o si ya la tenemos ponerla a las mejores medidas para adaptarla a nuestro cuerpo; ya que ni todas las geometrías son iguales ni todos los cuerpos son iguales: altura diferente, envergadura diferente, flexibilidad (otro factor a tener muy en cuenta) y la distancia de la entrepierna al suelo conocida como inseam también diferente.



Dedicar un tiempo a poner nuestra bici a medida nos va a prevenir de lesiones, a ir cómodos y a rendir más. Por eso pienso que merece la pena dedicarle su tiempo, usar las mil y unas tablas que hay pero sólo como referencia para después hacer un buen estudio biomecánico y así encontrar nuestra posición.

Tel: 971 39 31 11 - 619 33 13 69
Lunes-Viernes: 10:00 h - 13:30 h / 17:00 h - 20:00 h
info@trideporte.com



A final de temporada muchos aprovechan para cambiar de bici por eso también he elegido este momento para hacer este artículo.

1.- Lo primero que tenemos que tener en cuenta es la altura

2.- Como hemos dicho al mismo tiempo la entrepierna. Este dato se multiplica por 0,657 (inseam x 0,657) y obtenemos un dato a tener en cuenta a la hora de elegir la talla. Pero no nos vale por si sólo como estamos diciendo.

inseam x 0,657

3.- Tendremos que ver cuánta flexibilidad tiene también. Si es mucha se podría optar por una bici algo más largo o si es limitada por una más corta.

4.- La longitud de los brazos es otro dato muy importante. Una persona con los brazos muy cortos irá mal en un cuadro que ya de por sí sea largo.

Con la longitud del tronco y de las piernas y sobre todo su proporcionalidad hacemos otra clasificación: los pasicortos o los patilargos.

Resumiendo esto, a parte de lo bonita que es la bici tenemos que tener en cuenta la geometría del cuadro. Al igual que un corredor de running tiene que tener en cuenta además del color de las zapatillas las características de estas.

Ejemplos de geometrías que tenemos y que hay que tener en cuenta que además muy bien diferenciadas en los fabricantes de bicis:

* **Altas y cortas:** características de marcas como Scott, Trek o Quintana Roo. Ideales para gente más patilarga.

* **Largas y bajas:** Giant, Felt o Cervelo. Ideales para gente más paticorta.

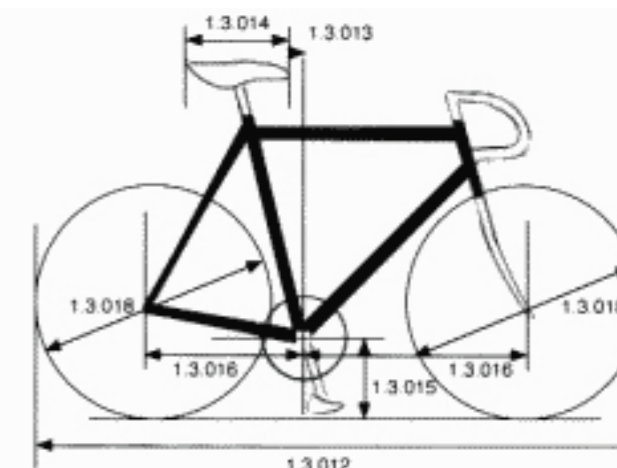
Ya sólo con este dato estamos empezando a tener desde el inicio una bici que se adapte más a nuestras características, que es más fácil obtener una posición ideal y que además estéticamente quede mejor.

Esto sería un buen empuje. Ahora bien la bici ya la tenemos pues tenemos que conseguir adaptarla a nuestro cuerpo. Ya que si llevamos una posición muy forzada no nos va a permitir pedalear a gusto así no haremos toda la potencia que tenemos y además nos puede originar molestias físicas que a la larga nos condicionen aun más el rendimiento o lesiones.

Tenemos que colocar de forma aerodinámica pero cómoda e eficaz al mismo tiempo: la espalda, los hombros, la cabeza, las caderas y los brazos.

1.- Posición de la espalda: tenemos que lograr que la cabeza y la espalda queden lo más alineados posibles respecto a la horizontal. A parte de ser la posición más cómoda es también la de mayor penetración aerodinámica. La posición de la espalda influye también en la altura del sillín. Si vamos erguidos la cadera tiene una posición pero si nos plegamos la cadera rota y el fémur gana en altura por lo debería ser un poco más baja la altura. Este dato tendríamos que tenerlo en cuenta si vamos a hacer una contrareloj o nos dedicamos al triatlón.

2.- Posición de la cabeza: una vez que tenemos la espalda colocada de forma correcta tenemos que saber si nuestras cervicales son capaces de aguantar esta posición en el tiempo. Quizá la mejor posición es ir "tumbados" pero si nuestro cuello dice no tendremos que corregirlo con espesores en la potencia e ir trabajando poco a poco esta posición hasta llegar a la ideal. O ahora está la opción de las



potencias que tienen dos posiciones y es un gran aliado a la hora de ajustar este punto.

3.- Posición de los hombros: una de las características al ver a un ciclista es tener poca espalda y los hombros rotados hacia adelante debido a que la posición normal de la bici se trabaja mucho el pectoral pero no el dorsal. El pectoral además está acortado. Corregir esto se consigue estirando mucho el pectoral y trabajando la espalda.

Aerodinámicamente no es tan importante en el ciclismo de ruta pero los hombros dan homogeneidad a la posición de la espalda, aguantan mucho peso y trabajo, y al final su correcta posición nos va a evitar muchos dolores de espalda.

Por ejemplo, yo tengo un hombro más bajo que el otro debido a una caída con luxación de escápula y clavícula. La única forma de corregir esto es o poniendo algo más gruesa la cinta del manillar de mi brazo acortado o usar dos guantes en la parte izquierda que es la acortada.

Además de tener las manetas a la altura correcta (muchas veces se llevan muy bajas), una anchura de manillar correcta a nuestra envergadura que nos permita maniobrar pero al mismo tiempo respirar bien. Además que aerodinámicamente los brazos no debería quedar por fuera de nuestro cuerpo.



En imagen vemos cómo cambian los ángulos que llevamos en la bici y los mejoramos para dar más comodidad y eficacia en el pedaleo.

En ciclismo de carretera no sólo podemos tener en cuenta las medidas de nuestro cuerpo para conseguir la postura ideal a parte tenemos que tener en cuenta a la Unión Ciclista Internacional (UCI) que es el organismo oficial encargado de la organización, regulación y control del deporte ciclista a nivel competitivo. Y dentro de la regulación de la bici establece las características y medidas que debe tener la bicicleta utilizada por el ciclista que hay que conocerlas.

En el reglamento de la UCI del Deporte Ciclista encontramos la normativa técnica que hace referencia a la bici y sus medidas. En esta documentación podemos ver un gráfico de la bici y las medidas mínimas y máximas a respetar. Con esta imagen vemos como cambian los ángulos que llevamos en la bici y los mejoramos para dar más comodidad y eficacia en el pedaleo.

En ciclismo de carretera no sólo podemos tener en cuenta las medidas de nuestro cuerpo para conseguir la postura ideal a parte tenemos que tener en cuenta a la Unión Ciclista Internacional (UCI) que es el organismo oficial encargado de la organización, regulación y control del deporte ciclista a nivel competitivo. Y dentro de la regulación de la bici establece las características y medidas que debe tener la bicicleta utilizada por el ciclista que hay que conocerlas.

En el reglamento de la UCI del Deporte Ciclista



encontramos la normativa técnica que hace referencia a la bici y sus medidas. En esta documentación podemos ver un gráfico de la bici y las medidas mínimas y máximas a respetar.

A nosotros sólo nos interesan ahora la parte que pueden limitar o influenciar en nuestra posición. Y así nos olvidamos, por ejemplo, de la altura del eje pedalier con respecto al suelo, o las medidas de las ruedas.

Pero tenemos que tener en cuenta dos de los tres puntos de apoyo del ciclista, (el tercero los pedales lo vemos después), que son : el sillín y el manillar.

Sillín

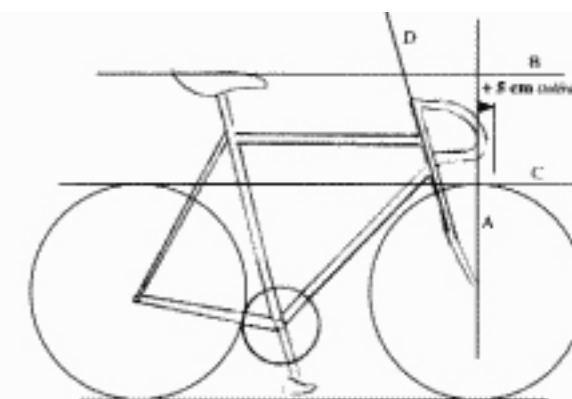
La UCI limita las posibilidades de regulación del sillín en al menos 3 sentidos: el sillín debe estar en un plano horizontal. Que a su vez es lo más aconsejable para evitar dolores de espalda, culo, etc pero es que además lo tenemos que llevar en esta posición para no incumplir la normativa y así no se permite que la punta del sillín tire hacia arriba o hacia abajo. La longitud del sillín será de 24 cm como mínimo y 27.5 cm como máximo. Además la punta del sillín debe situarse como mínimo 5 cm por detrás de la vertical que viene desde el eje pedalier. Esta es una de las medidas que suele tener problemas sobre todo cuando utilizamos una bici de contrareloj en la que la mejor postura es ir muy encima del eje. Por ello se suele ajustar la distancia a los 5 cm. Incluso el equipo ONCE en algunos casos cortaba la punta del sillín hasta los 24 cm y así dar la medida del retroceso manteniendo la mejor posición aerodinámica.

Manillar

La anchura no puede ser superior a los 50 cm y la altura del manillar no puede sobrepasar la altura del sillín. La parte inferior del manillar no pue-

de estar por debajo de la línea horizontal que une la parte superior de las ruedas (B). El manillar debe encontrarse completamente por delante del eje de la columna de la dirección (D). El manillar debe encontrarse completamente por detrás del eje de la rueda delantera, se permite un margen de 5 cm (A). En este caso las manetas no se consideran como parte del manillar.

Con los datos biomecánicos y las adaptaciones al reglamento las medidas de la bici deberían



estar puestas. Ahora ya sólo nos falta tener en cuenta las disimetrías del cuerpo: pierna más larga, brazo, meter la rodilla hacia adentro, alineación del cuerpo... Aquí estamos haciendo ya mucha referencia al tercer punto de apoyo que son los pedales. A nivel UCI no se hace ninguna referencia al posicionamiento de las calas y los pedales pero si en cuanto a la longitud de la biela y el eje pedalier.

Esta tiene que estar a distancia del suelo de entre 24 y 30 cm) que normalmente con las medidas de biela entre 165 y 180 mm no hay ningún problema.

Los problemas en esta medida suelen venir de la posición de las calas, de la disimetría entre las extremidades inferiores y de los pies.

Cuando la pierna baja lo debería hacer de esta forma (imagen).



Para conseguir esto necesitamos: Colocar las calas bien. Ver si nos hacen falta espesores o alzas de alineación en cada pierna. Si sacamos la rodilla hacia afuera haría falta una cuña un poco más elevada en el exterior y si la metemos hacia el cuadro al revés más elevada en el interior.

Con todas estas recomendaciones deberíamos ir a medida, a gusto y al mismo tiempo con eficacia y eficiencia.

MATERIAL

Manillar CKT integral de carbono

Redacción: FÁTIMA BLÁZQUEZ

En este número la empresa CKT me ha dado la oportunidad de probar uno de sus manillares. Realmente sólo durante un año había usado un manillar de estas características, ya que al tener la mano pequeña no es de los manillares que más me guste o se adapte a mí. Pero el CKT lo ha conseguido gracias a los cambios que incorpora.

Lo primero que hay que destacar es que es de los pocos manillares que tanto potencia como curva son totalmente de carbono, concretamente el 3K référence T700 y consigue conservar todas las propiedades del un buen material de carbono: rigidez y ligereza. La curva que a mí me han mandado tiene unas dimensiones de 80 en la parte más estrecha y la parte superior es de 125 y eso 10 mm de diferencia con un manillar de este mismo diseño se notan mucho para la gente que como yo tiene las manos pequeñas. Y como podéis apreciar en la imagen consigo abarcarlo además de tener la forma de los dedos para un mejor agarre.

Esto lo ha conseguido CKT haciendo dos tipos de dimensiones:

La versión compact: que tiene en la parte más ancha 125cm y la más estrecha 80cm y la versión **estándar** que tiene en la parte más ancha 135cm.

Detalles

En la foto que muestra mi mano también podéis ver que tiene unas guías para poder pasar los cables que van internos. Ganando mucho en estética. Os adjunto otra foto.

Tiene una pieza para poder poner el pulsímetro u otro elemento electrónico. Otro detalle es que en la potencia podemos ver las medidas del manillar tanto de anchura como de esta.



Características

- Peso: 360g + 20g la pieza para poner el pulsómetro
- Tallas: anchura tenemos dos de 42cm o 44cm
- Potencia: 90/100/110/120/130mm
- Colores : Blanco con negro, negro y rojo y negro y gris
- Modelos: compact y standar
- Garantía 2 años + 1 de oferta de forma puntual.
- Precio: 389 €



Tel: 971 39 31 11 - 619 33 13 69
Lunes-Viernes: 10:00 h - 13:30 h / 17:00 h - 20:00 h
info@trideporte.com

MATERIAL

Thoni Mara

Redacción: FÁTIMA BLÁZQUEZ

Esta es una marca a la que tengo un especial cariño por contar conmigo para el desarrollo e introducción en el mercado español. Esta marca nació en Alemania con la idea de al menos igualar y porqué no superar a sus competidores.

Dos años y medio más tarde después de ya tener una gama muy amplia de mallas, sudaderas, impermeables y faltas se convierte en finalista de uno de los premios más prestigiosos, El Ispo Brandnew, como mejor marca nueva del año 2010. Se controlan desde Alemania todos los procesos de desarrollo y producción para poder garantizar: calidad – diseño sostenibilidad.

Otro de los premios que ha obtenido esta marca es como Mejor camiseta Todoterrero por la publicación The Sun. Existen tres líneas: Basic (chico y chica), Green y Premium. Destacar la línea Green que está fabricada exclusivamente con hilos reciclados y residuos industriales, esto permite ahorrar mucha energía, agua y materia prima. Pero conservan las fantásticas características de las camisetas de nuestras colecciones a la vez que contribuimos a la protección del medioambiente.

Además con su venta se dona 1€ para un proyecto medioambiental en el río Mara en África (localizado entre Kenia y Tanzania). Y la línea Premium nació de una colaboración con la compañía suiza „Schoeller Technologies AGr“ y su tejido patentado „coldblack“®, con el que mejoramos las ya conocidas características de la colección „basic“. Es sabido que los colores oscuros se calientan más que los claros cuando se exponen a los rayos del sol. ¡Ya no tiene que ser así necesariamente! Porque ahora existe coldblack®, una tecnología de tratamiento especial para tejidos que reduce el calentamiento y que además protege de forma fiable frente a la radiación UV.

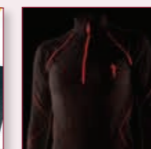
Las camisetas cuentan con un protector contra rayos-UV (min. UV30 – la camiseta negra incluso UV-50).



Sin coldblack



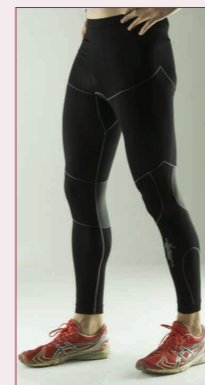
Con coldblack



Pullover mit: cumple las características de termoreguladora, transpirable, protege tanto del frío como del calor, anatómica, repele el agua y también el olor al sudor. A mí personalmente su tacto, su ajuste y que es muy cómoda la convertirán en una compañera de muchos entrenos durante el invierno tanto en la bici como corriendo. Además de contar con un bolsillo para llevar por ejemplo las llaves.



Chubasquero: digo lo mismo que con la camiseta sin mangas. No pesa nada, es repelente al agua, abulta nada y abriga. Es una maravilla.



Malla larga: esta prenda es a la que no doy el aprobado por ahora. Después de 2 años corriendo con las mallas de comprensión esta prenda esta por detrás. A mí personalmente habría que mejorarla y cambiar la posición del bolsillo trasero justo en el centro del pantalón a uno desplazado a un lado. Las características las cumple todas las del pullover.



Premium camiseta sin mangas: Premium camiseta sin mangas: De lo mejor que he probado nunca como camiseta ya sea de uso interior como para usarla sola en verano. Tiene un bolsillo también trasera y un ojal para la música. En el Ironbike fue la prenda que más use, texte y todavía le estoy buscando un pero

Quizá un pero el precio con el que quiere salir al mercado siendo una marca aun por descubrir por el cliente, 179,95 €. Eso si muy bien invertidos.

MATERIAL

FUJI D6 3.0: mucho por poco

Redacción: FÁTIMA BLÁZQUEZ

Las primeras Fuji D6 comenzaron probando perfiles aerodinámicos de la NACA (National Advisory Committee for Aeronautics, Comité Nacional de Divulgación sobre Aeronáutica) y aplicando ese conocimiento mediante modelado por fluido CFD y experimentación en el túnel de viento.

En la D-6 se puso el máximo interés aerodinámico y el resultado fue el mejor. Ya que por ejemplo el coeficiente de arrastre disminuía cuando las ruedas se encontraban girando, en comparación con las ruedas en estado estático, que es lo contrario de lo que suele suceder y no produce vibraciones ni inestabilidad (esto lo he podido comprobar algún día de fuerte viento en Salamanca, rodando con las ruedas de perfil). Como todo deportista exigente que quiere el máximo de su material se ha conseguido maximizar la transferencia de potencia del ciclista a la bicicleta, sin perder esfuerzo de ahí ese resultado de rigidez sin sacrificar comodidad.

Aquí os pongo el modelo del 2011 que es el que yo tengo y la nueva del 2012: Dos meses más tarde si he podido ya rodar con la Fuji D 6.3 y hacerle kms, cambios y

ahora puedo decir que me encuentro muy a gusto con mi bici y que aún se puede mejorar. Cuando alguien me pide consejo entre comprar una bici con un cuadro normal y montaje normal siempre le digo que es mejor comprarse un cuadro mejor y aunque el montaje sea "peor" este se puede mejorar poco a poco. Haciendo inversiones en piezas y componentes mejores pero que si tienes una buena base al final vas a tener una gran bici.

Esto es lo que estoy haciendo con la Fuji que por un precio nada desorbitado de 2499 € cuentas con un buen cuadro de carbono, aerodinámico y rígido que con el tiempo podemos convertir en una bici espectacular. Lo primero que he hecho es ponerla a medida. BÁSICO para poder hacer esfuerzos en la posición de crono, entrenos largos y no tener molestias. A esto me ha ayudado Pe-



2011	
Cuadro	Monocasco de Alto Módulo C7, de Carbono
Horquilla	FC-440 monocasco de carbono con direccionador de carbono integrado de 1 1/8 y guía interna de cables propia
Cambio trasero	Shimano Ultegra 10 vel
Mandos	Shimano 105 TT Bar 20 vel
Frenos	TRP RB-725 oval
Manetas	Oval 700
Llantas	Fuji PGC Aero 43mm de aleación
Bielas	Rotor 3D+ con plato aereo 39/53
Eje pedalier	Rotor cerámico
Dirección	Oval 1 1/8"U Campy System w/ 12mm cap
Potencia	Oval 300 3D forged 6061 alloy, 31.8mm, +/-6 degree
Desviador	Shimano 105
Tija	Fuji carbon aero multi-position
Manillar	Profile T2 Wing base bar, T2 Plus extensions
Cassete	Shimano Tiagra, 11-25T 10V
Cadena	KMC X10, 10V
Sillín	Cobb
Tallas	XXS (48 cm), XS (50cm), S (52cm), M (54cm), L (56 cm), XL (58 cm), XXL (60 cm)
Color	Carbono Rojo Fuji
Peso	10,08 kg (anterior) – (actual 9,35 y si cambio las ruedas baja de 9 kgs.)

dro de Fit4bike. Y vaya diferencia a por ejemplo como venía de fábrica a como esta ahora.

En la tabla de la Fuji 2011 os marco en rojo las cosas mejorables y en azul las que he mejorado. Cuando he hecho estos cambios la primera sensación al día siguiente es "ahora si voy rápido". Sobre todo el cambio de bielas y platos a Rotor. Qué gran diferencia mismo esfuerzo mayor velocidad y sensación de ir como digo rápido. En el reporte anterior decía que es una bici para competir en los triatlones de larga distancia pues me equivoque. Montada como describo si, pero por ejemplo en el Triatlon sprint de Grijota (Palencia) había un chico que corría con este cuadro pero montando un manillar convencional con acoples cortos.

A mí esta posibilidad me gusta mucho y aunque el cableado interno es un poco complicado y laborioso, al final también hay que tener en cuenta que triatlones largos se corren pocos a lo largo del año y sería el momento de poner este acople de tri de larga distancia. Resumiendo nos sirve con este cambio de manillar para disputar cualquier distancia de triatlón.

Más cosas que suceden con la Fuji que gente que no entiende de ciclismo y la ve dice **QUÉ BICI MAS BONITA** y eso



es bueno al final una bici te tiene que entrar por los ojos y más al usuario de "calle" que es el que se la compra. El cuadro, rojo, blanco y negro es un monocasco de alto módulo C7 de carbono; para el que se sigue un meticuloso proceso de superposición de capas de fibra de carbono y de elección de fibras que le dan al cuadro rigidez sin sacrificar confort. El conjunto se completa con tubos con forma aerodinámica, guía interna de cables y un tubo de asiento extendido, que se ajusta a la altura del ciclista.



La horquilla es una Fuji FC-440 monocasco de carbono con direccionador de carbono integrado de 1 1/8" y guía interna de cables propia. Muy importante poner esta guía sino en el siguiente cambio de fundas y cables va a ser muy muy complicado.

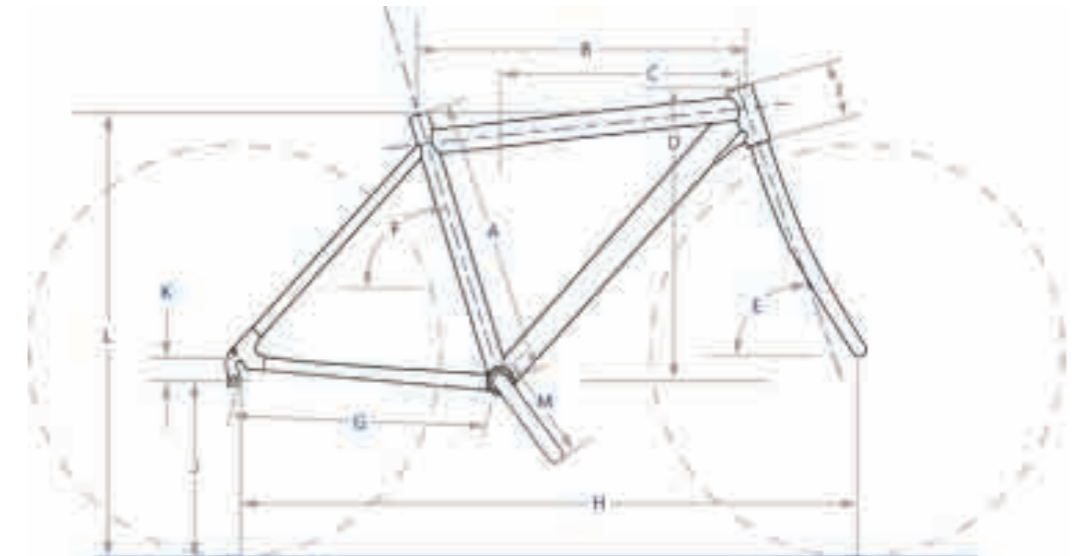
Otro detalle que gusta mucho es el freno que viene escondido entre las vainas de la parte trasera y que aerodinámicamente permite una entrada más limpia del viento frontal. Y si le unimos el detalle único en esta maraca que es que la vaina trasera tiene un perfil aero que además sirve para "esconder" el freno como hemos dicho, ayuda a mantener la rigidez en la zona trasera que es una diferencia respecto a los modelos que traen el freno en la parte trasera.

Por ahora tenemos una bici 100% aerodinámica, rígida, con muchas posibilidades de aligerarla y con el fit4bike y el cambio de sillín muy cómoda. Con esta geometría hay tres D-6: la D-6 1.0, 2.0 y 3.0. Y lleva en el mercado desde el agosto del 2009 mejorándola año a año y por eso ya os pongo una foto de la del 2012. Y tiene una gana muy amplia que se acomoda a múltiples necesidades de tamaño. Siete tallas cubren a ciclistas que miden 1,60 m hasta aquellos que miden 1,90 m + la abrazadera de asiento para un ajuste independiente.



2012	
Cuadro	Monocasco de Alto Módulo C7, de Carbono
Horquilla	FC-440 monocasco de carbono con direccionador de carbono integrado de 1 1/8" y guía interna de cables propia
Cambio trasero	Shimano Ultegra 10 vel
Mandos	Shimano Dura AceTT 20v
Frenos	TRP RB-725 oval
Manetas	Oval 700
Llantas	Fuji PGC Aero 43mm de aleación
Bielas	FSA Gossamer
Eje pedalier	FSA Megaexo
Dirección	Oval 1 1/8"U Campy System w/ 12mm cap
Potencia	Oval 300 3D forged 6061 alloy, 31.8mm, +/-6 degree
Desviador	Shimano 105
Tija	Fuji carbon aero multi-position
Manillar	Profile T2 Wing base bar, T2 Plus extensions
Cassete	Shimano Tiagra, 11-25T 10V
Cadena	KMC X10, 10V
Sillín	Selle Italia T1
Tallas	XXS (48 cm), XS (50cm), S (52cm), M (54cm), L (56 cm), XL (58 cm), XXL (60 cm)
Color	Carbono blanco y azul

Y seguro que con la tabla que os adjunto encontráis la Fuji que os va a vuestras medidas.



MEJORABLES		
Mandos	Shimano 105 TT Bar 20 vel	Poner cualquiera superior aligerará la bici y dará una mayor suavidad al tacto.
Llantas	Fuji PGC Aero 43mm de aleación	Esto depende más de la competición pero cualquier rueda de perfil para un triatlón de larga distancia o unas más polivalentes como las American Classics que tengo la aligeran mucho.
Potencia	Oval 300 3D forged	Poner alguna de carbono más ligera
Desviador	Shimano 105	Mejorar la calidad de este componente es algo que se puede y debe hacer
Manillar	Profile T2 Wing base bar, T2 Plus	tado mirando de ponerle alguno de carbono que no fuera integrado. Aun estoy en ello. Otra cosa que me va a dejar más margen de prueba y mejora es la suspensión del Camp de España de Larga Distancia de Triatlón
AZUL		
Bielas	Rotor 3D+ con plato aereo 39/53	Solo con este cambio de las bielas FSA Gossamer 39/53T he quitado unos 550 grs que se dice pronto. Una de las piezas más importantes a la hora de aligerar una bici porque aquí es uno de los puntos de apoyo, de fuerza y que al final tenemos que subir y bajar gramos de más.
Eje pedalier	Rotor cerámico	Otra zona básica de mejorar por el rodamiento. Que siempre nos va a facilitar avanzar más y más fácil con la misma potencia
Sillín	Cobb	Era un cambio para mí imprescindible. Imposible rodar en el sillín Oval. Este sillín específico de crono es otra cosa y al menos se puede rodar y olvidarte de él.



ALMUÑÉCAR - ALGUACIL

Una etapa soñada

Redacción: MARTÍN CERVÁN. GRÁFICOS: MIGUEL BAEZA, DANIEL MATEOS, ENRIQUE DOMÍNGUEZ

El año 1996 cambió para siempre el panorama ciclista nacional: al parecer, **contrariamente a la creencia generalizada de gran parte del país, en España sí que había montaña. Los Lagos de Covadonga habían aportado luz al final del tenebroso túnel de nuestra denostada orografía años antes, pero la irrupción de un coloso no ya a la altura del Mortirolo italiano, sino muy por encima, disipó por completo las tinieblas disparando el orgullo patrio muy por encima de las nubes.**



foto: Francisco J. García González

A rueda de Mario Ruiz

El "culpable" de este hecho no fue otro que el gran Mario Ruiz, quien en su artículo "Atrévete con el puerto más duro de España: La Gamonal, un coloso de espanto" (Ciclismo a Fondo, febrero del 96) nos presentaba una magnífica etapa por tierras asturianas dando a conocer este nuevo coloso, precedido de una terna de puertos de gran dureza: San Lorenzo, La Soterraña (Cordal), Cobertoria antecedían a un desconocido La Gamonal (L'Angliru). En 1999 se estrenó este último

precedido de Ventana, Cobertoria —que no era ninguna novedad— y Cordal, aunque hubo que esperar aún hasta 2006 para ver el estreno de San Lorenzo.

Pues bien, quince años después, siguiendo los pasos del maestro, a modo de cariñoso homenaje, nos hemos propuesto diseñar un recorrido de características similares, aunque no iguales, en la provincia de Granada por aquello de desterrar la idea presente entre aficionados y medios, aún hoy a pesar de los puertos que se van



A la derecha podemos observar la concentración de duras montañas que supone adentrarse en Asturias. El puerto de San Lorenzo ha sido atravesado ya en tres ocasiones (2006, 2010 y 2011), formando parte de duras etapas de montaña. La Cobertoria tiene una historia algo más dilatada en la Vuelta, con descensos míticos como el de 1993, donde Zulle perdió la carrera o en 1999, cuando Escartín (entre otros), claro favorito a la victoria final, tuvo que abandonar por las lesiones de una caída en el descenso. Cordal ha estado presente en las cinco ocasiones en las que se ha escalado el Angliru, con alto protagonismo.

dando a conocer, de que no existe alta montaña en nuestro país más allá de Pirineos y Asturias.

La etapa propuesta por Mario Ruiz contaba tan sólo con 112 kilómetros. Saliendo desde Belmonte nos adentramos en el Parque Natural de Somiedo para afrontar, tras un tramo de falso llano ascendente, el puerto de San Lorenzo, todo un especial de paso que serviría como desgaste. Luego de su espeluznante descenso —habida cuenta de cómo era la carretera por aquel entonces— se atravesaba un tramo intermedio (que separa la primera dificultad montañosa de las otras tres) por el espectacular desfiladero del río Teverga. Si en un principio seguimos una línea descendente, pronto la tendencia cambiará para dirigirnos al inicio de la Cobertoria.

En Santa Marina comienza el verdadero ascenso a este puerto que durante muchos años fue un clásico y cuyo descenso, antaño peligrosísimo por su estrechez y pendiente, propició que dejara de aparecer en la ronda española durante algo más de un lustro, precisamente hasta que fue final de etapa en la Vuelta de 2006.

Su infartante bajada nos sitúa en Pola de Lena donde sin descanso alguno se inicia la tercera dificultad montañosa. La Soterraña, más tarde

llamado El Cordal, es el más flojito de los cuatro y, con todo, siempre ha sido catalogado como 1ª, ya que sus 5,45 km. alcanzan una pendiente media de casi el 9,5%, siendo el kilómetro final del 12,3%*.

Nuevamente un descenso sinuoso a más no poder, aunque más tendido que el de Cobertoria, nos sitúa en La Vega, localidad donde se inicia el ascenso final, La Gamonal o L'Angliru (como se le rebautizaría más tarde), historia viva del ciclismo.

Desgaste previo y un triple enlazado de libro en sólo 112 km. Sencillamente sensacional. Y ello, además, dando a conocer al gran público el que luego sería el más mediático de todos los puertos españoles. Una subida que en 1999 ya era mítica antes de que la transitara la Vuelta.



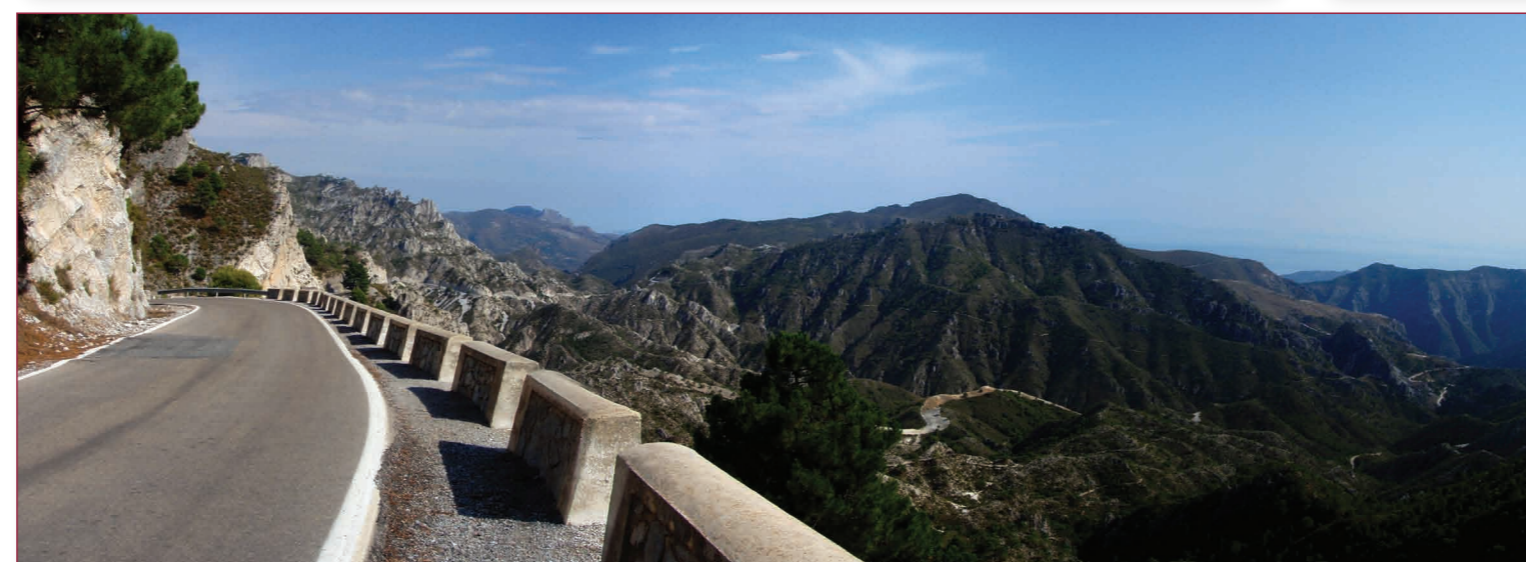
Una etapa soñada

Pues bien, después de quince años, hemos querido presentar una etapa que en su concepto guarda muchísimas similitudes con la asturiana, si bien las características de los puertos no son siempre similares. Nos situaremos en la costa granadina para, tras 169 km. y más de 5000 m. de desnivel acumulado, acabar en las duras rampas del inédito Collado del Alguacil.

Asomándonos al Mirador de la Cabra Montes

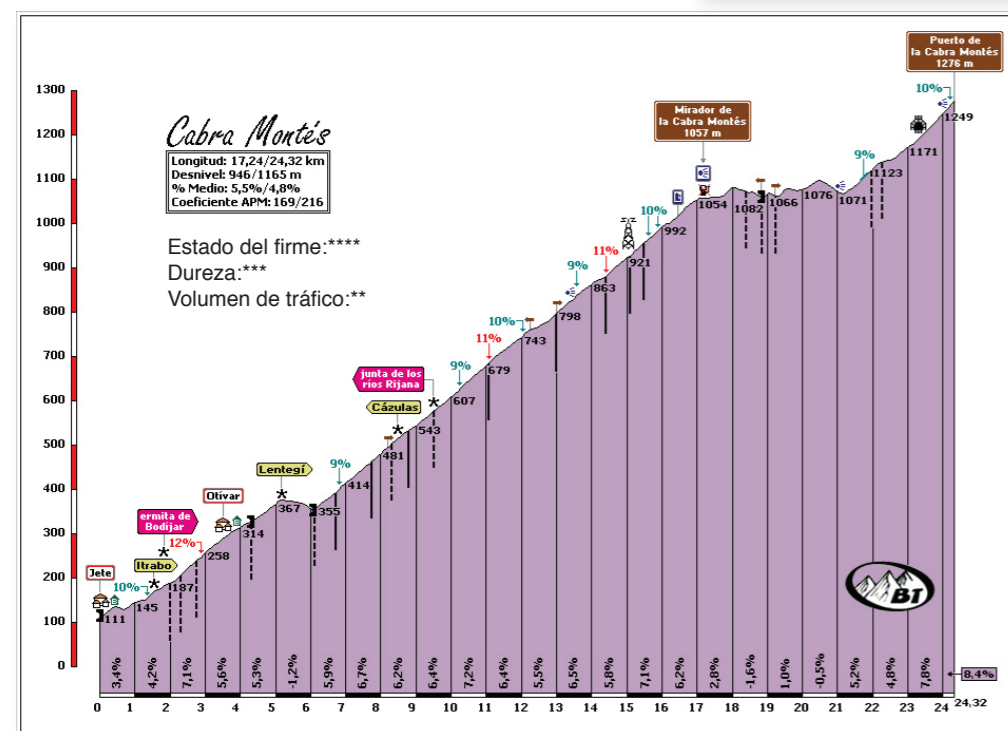
Las calles de Almuñécar dan salida a una etapa que se inicia camino de Jete en pos de la Cabra Montés. El puerto, ascendido ya en varias ocasiones por la Vuelta, presenta unos números bastante interesantes, sobre todo por su longitud, que le valen la catalogación de puerto de 1ª. Estamos aún muy lejos de la meta, pero las características de la subida con rampas constantes al 6-7% durante sus más de 24 km. propiciarán los primeros escauceos y acumularán un buen desgaste.

El paisaje, que al principio podríamos denominar como "tropical", habida cuenta del clima peculiar de la zona y los cultivos que le son propios, toma una apariencia cuasi lunar en los kilómetros finales del ascenso, en pleno corazón de la Sierra del Chaparral.



Coronado el puerto, afrontaremos unos 45 km. antes del encadenado final. Estos kilómetros, en un principio bastante irregulares, son en su mayoría favorables hasta prácticamente el inicio de El Purche (Collado del Muerto).

Hasta aquí podríamos decir que la Cabra Montes cumple la función de San Lorenzo, si bien se trata de puertos con características completamente diferentes, ya que el coloso asturiano es más corto, pero con mayor pendiente (9,7 km. al 9,2% por su vertiente Oeste*) y desde la primera dificultad montañosa hasta las otras tres había un largo tramo intermedio.

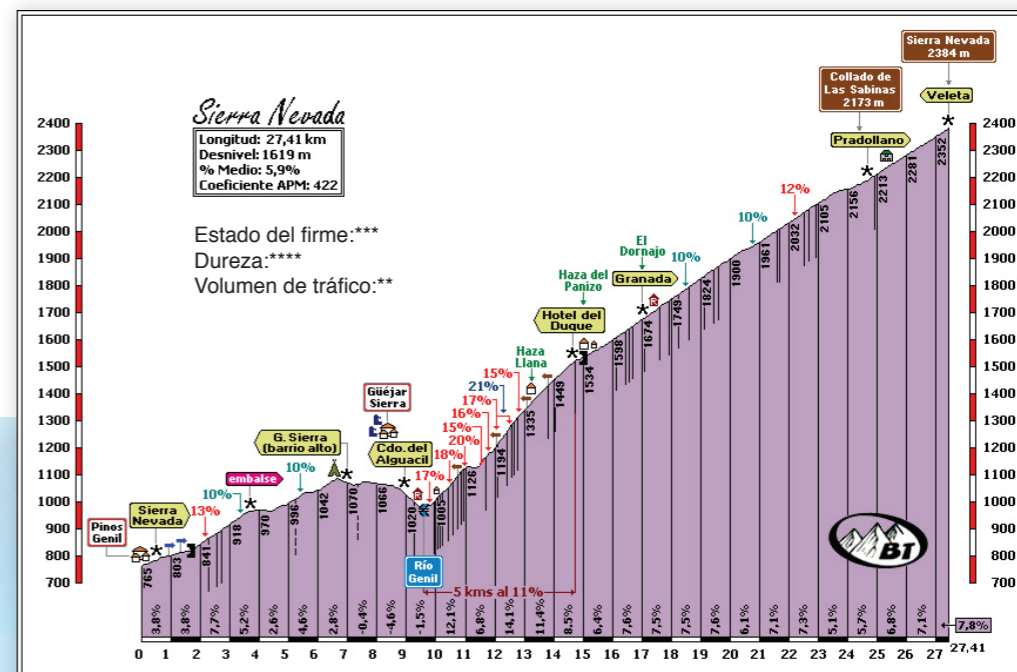
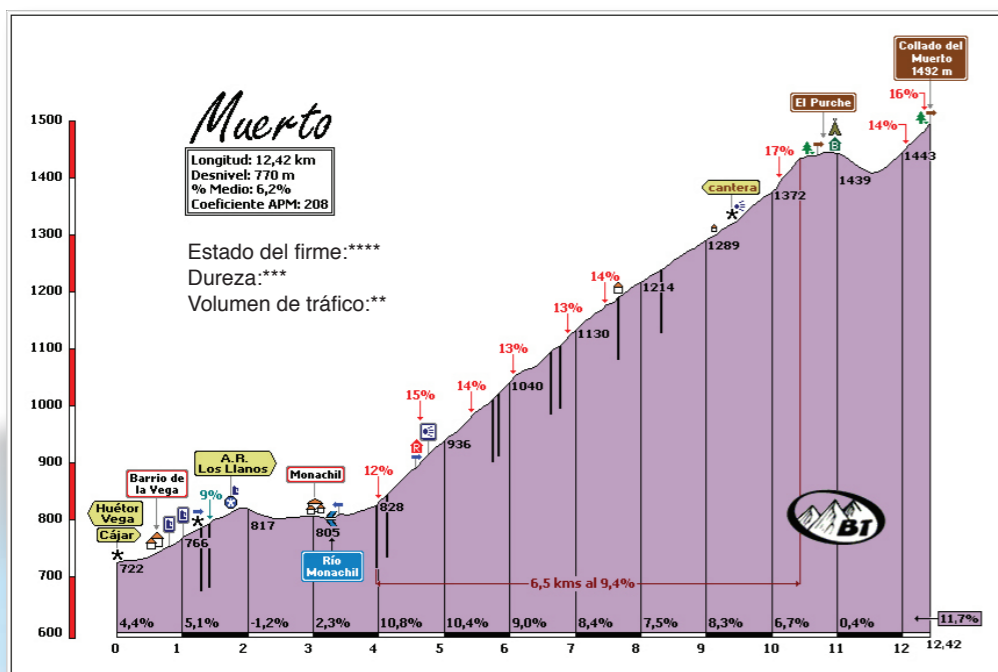


El Purche, clásico moderno

Un par de kilómetros ascendentes y otro par de bajada y llaneo nos dejan en la localidad de Monachil, donde nos dispondremos a afrontar el Purche o, más propiamente, el Collado del Muerto. Collado que, haciendo honor a su nombre, nos hará pasar las de Caín. No en vano, cuenta con unos 6,5 km. centrales a casi el 9,5% de pendiente media... No está nada mal para ir seleccionando un pelotón y, de hecho, cada vez que se ha subido en carrera, se las ha bastado para romperla, deparando siempre un grandísimo espectáculo camino de la capital granadina o de Sierra Nevada. En lo que difiere este puerto –y en general



todos los de este artículo de su "equivalente" asturiano, Cobertoria, es en el descenso, ya que rápidamente se toma la carretera nueva de Sierra Nevada, muy ancha y carente de peligrosidad. Claro que también aquí se puede perder una Vuelta... Que le pregunten al bueno de Alejandro Valverde.



Sierra Nevada, puerto de paso

Ya en Pinos Genil seguimos en dirección a Güéjar Sierra en lo que será, sin solución de continuidad, el ascenso a Sierra Nevada. Pero la vertiente que proponemos nada tiene que ver con la habitual, ya que nos aguardan las duras rampas de Haza Llana. Atravesamos Güéjar y bajamos hasta el río Genil para desde allí subir por esta inédita vertiente que ofrece unos números de espanto: 5 km. iniciales al 11% de pendiente media y un total de casi 18 km. próximos al 8% para coronar a 2384 m. de altitud... Casi nada al aparato.

Como decíamos, el inicio desde el río es, sencillamente brutal: se suceden herraduras por rampas que, lejos de bajar del 10%, se aproximan a la "peligrosa" cifra del 20%. La sucesión de nueve revueltas nos deja en un descansillo, siempre cortísimo, para encarar el kilómetro más duro de toda la ruta al 14,1%. Y aún nos queda un mundo.

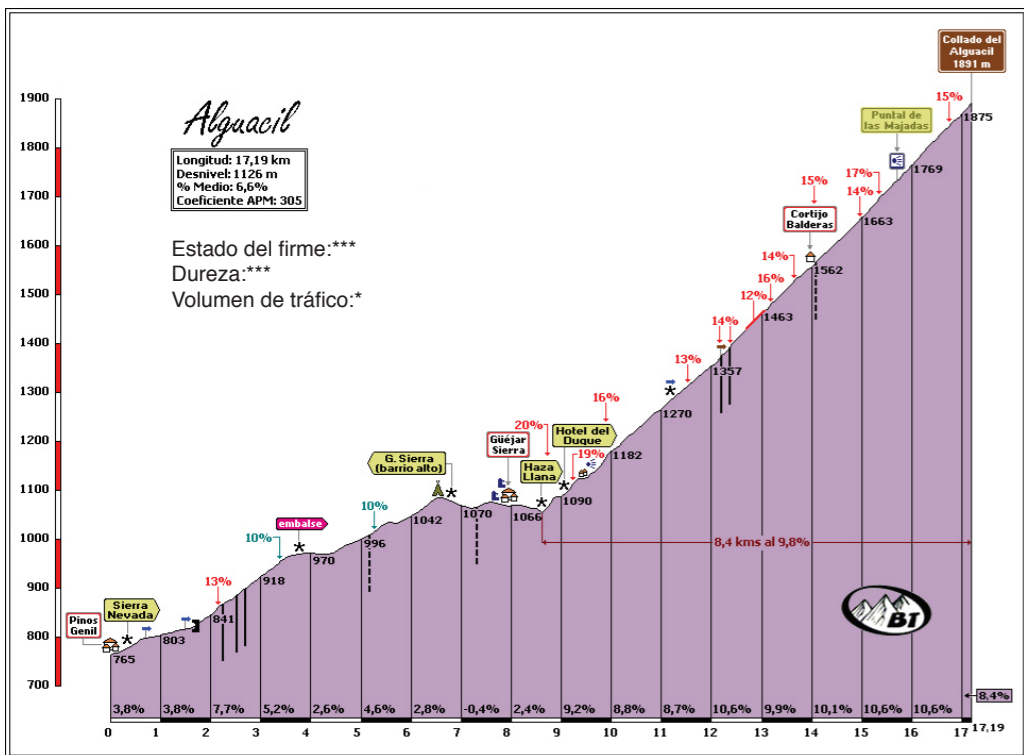
La salida de Haza Llana nos deja en los últimos kilómetros de El Dornajo, una carretera estrecha, aunque de buen piso, y con pendientes más humanas. Desde aquí continuaremos por la preciosa carretera de Las Sabinas, recuperada por la Vuelta en la



edición de 2009, para entrar en Pradollano por el cruce más alto, el situado a 2384 m. de altitud. Y en este punto es donde nos vamos a apartar de lo habitual, pues lo habitual siempre que se ha ascendido este puerto en la Vuelta a España es acabar en la estación o en Hoya de la Mora (2.510m.), mientras que nosotros proponemos utilizarlo como puerto de paso, uno de los más duros de la península junto con el ya famoso Ancares por Pan do Zarco.

También es éste el punto en que nos separamos de la etapa asturiana en su concepto, ya que damos mayor importancia al penúltimo puerto, el más duro con diferencia de todo el recorrido y que no guarda parangón con su equivalente en la etapa asturiana, El Cordal.

Descendemos las herraduras de la estación, el tramo más "complicado" de bajada, para tomar la anchísima carretera nueva camino, de nuevo, de Pinos Genil.



Collado del Alguacil, coloso inédito

Aunque el descenso, rápido, pero poco técnico, no sea de los que permitan exhibiciones, es de suponer que una carrera, a estas alturas, debería ir completamente rota. Pero si los ciclistas han decidido tomárselo con “calma”, por así decirlo, hemos reservado una última bala en la recámara.

Volvemos a Pinos Genil y, desde ahí, nos encaminamos hasta Güéjar Sierra para realizar un segundo paso por el pueblo, ahora que tan de moda están los circuitos, pero en esta ocasión, ignoraremos el cruce de Haza Llana –y bien que lo agradecería más de

uno- para estrenar un coloso que lleva varios años asfaltado y que, aunque parezca mentira, sigue virgen para el ciclismo profesional.

Precisamente desde el cruce de Haza Llana, donde un repecho al 20% nos deja claro que no estamos ante un



puerto cualquiera, el collado del Alguacil cuenta con unos números excepcionales: 8,4 km. al 9,8% que, si bien no están a la altura de todo un Angliru, creemos que tampoco palidecen por completo en una comparación con el ogro asturiano.

El Alguacil, en cualquier caso, es un puerto muy diferente, pues las pendientes, salvo a la salida de Güéjar Sierra, per-

manecerán siempre muy constantes entre el 8 y el 11 por cien, sin demasiados sobresaltos. Además, su ascenso a media ladera, en sentido prácticamente lineal y con largas rectas, puede resultar psicológicamente demoledor para cualquiera.

***Nota:** los datos de puertos asturianos que aparecen en el artículo son los originales ofrecidos por Mario Ruiz en su artículo de 1996.



A medio plazo

No queríamos concluir sin mencionar una alternativa muy interesante de cara al espectáculo y que en un futuro será posible. Se trata del descenso del Collado del Alguacil, cuyo asfaltado está previsto y de hecho se ha ejecutado en unos tres kilómetros, desde Tocón de Quéntar. No sabemos –la crisis nos afecta a todos y en todos los sectores- para cuándo estará lista esta otra vertiente, presumiblemente menos dura que la de Güéjar, pero queríamos hacer constar que un final en Guadix, en la Peza o en la propia capital granadina sería más que factible sin disparar el kilometraje muy por encima de los 200 km.

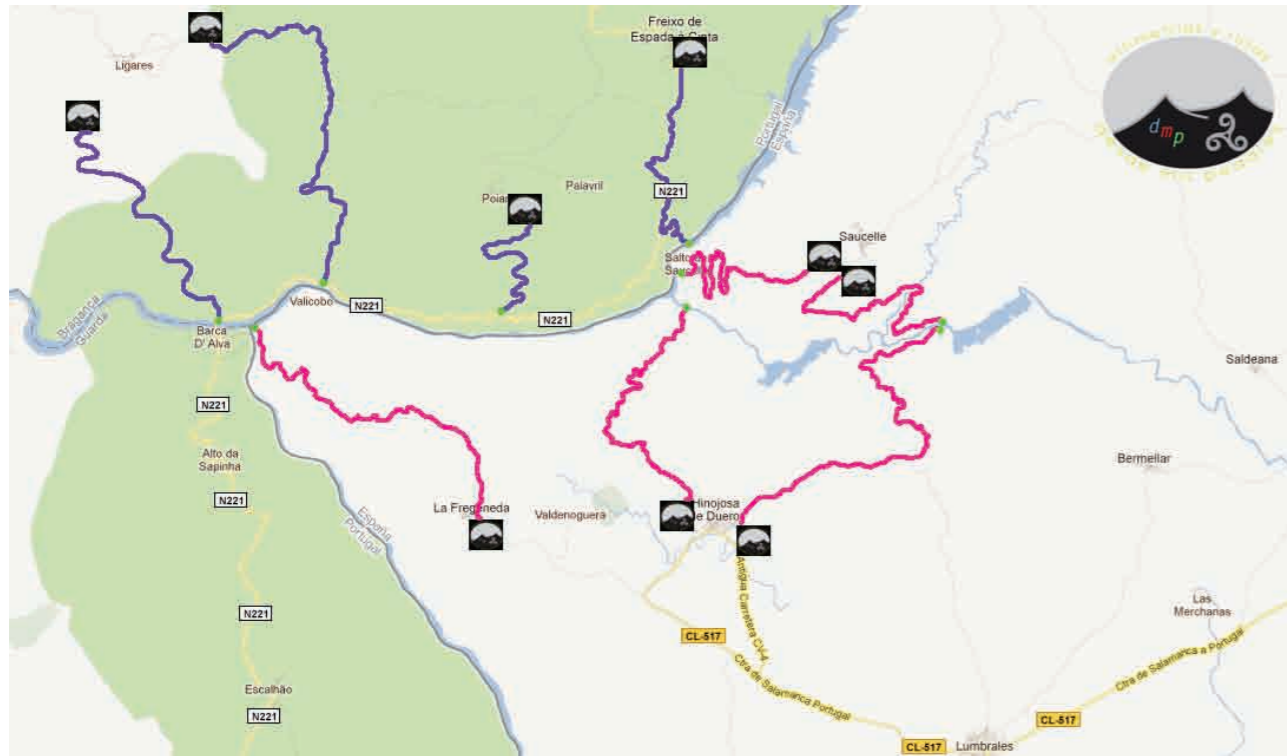


Parque Natural Duero-Douro Internacional

(I)

Redacción: Salvador Hernández (www.desdemispedales.com)

Traspasamos fronteras en este nuevo número de Desde La Cuneta, para presentaros nuevos puertos, esta vez, en Portugal, pegaditos a España, y en Salamanca, pegaditos a las Beiras portuguesas.



Son numerosas las subidas que podemos encontrar en esta zona, por lo que hoy realizamos la primera parte, dejando para otra ocasión la segunda entrega de puertos de esta zona.

Estamos en el Parque Natural Duero-Douro Internacional, un espacio natural, que, como su propio nombre indica, tiene un denominador común: el río Duero. El parque ocupa zona, en España, de Salamanca y Zamora, mientras que abarca en Portugal zonas de Tras-Os-Montes y de Beira Interior. Dejaremos también para mejor ocasión la zona zamorana para otro número, centrándonos en este en la zona salmantina, concretamente la zona sur del Parque Natural.

Otra singularidad de esta área son los enormes cañones naturales que los ríos, especial-

mente el Duero, han provocado, estando encajonados entre inmensas moles de piedra. Es esta una característica a tener muy en cuenta desde el punto de vista que nos ocupa, el cicloturista, ya que casi todos los puertos que podemos ascender en esta aventura vamos a tener que bajarlos previamente.

No queremos extendernos más hoy en cuanto a la descripción general de la zona, de manera que dejemos más espacio a los puertos. Sólo recalcar el dato de la riqueza agrícola de la zona, con un microclima que le ha permitido el cultivo muy variado de productos, decantándose en los últimos tiempos por la almendra, la uva y la aceituna, produciendo vinos de gran calidad, en ambos lados del Duero, así como un gran aceite de oliva en el lado salmantino, esto junto al reclamo del agua en forma de embalses y saltos, han producido

un gran auge del sector de los alojamientos rurales

PORTUGAL

Empecemos el recorrido de los puertos desde la zona portuguesa. Nos situaremos en Barca d'Alva, y de sur a norte encontraremos los puertos de Ligares, con dos vertientes, Poiares, y Freixo.

Poiarses, del que tuve la suerte de descubrirlo al mundo ciclista y cicloturista, es el más conocido de la zona, pero no le desmerecen los demás en especial Ligares, que en la vertiente de Barca d'Alva presenta números muy vistosos.

LIGARES

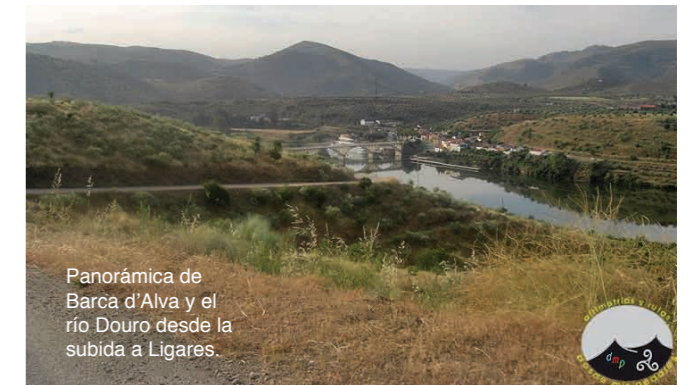
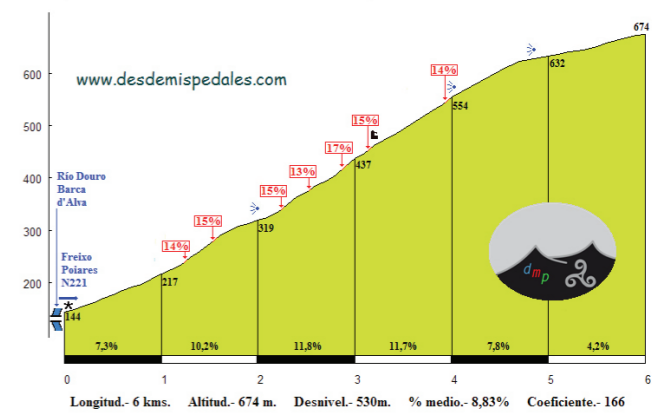
Si lo iniciamos desde Barca d'Alva, vamos a encontrarnos un puerto sobre todo bonito, en el que destacan las increíbles vistas que nos ofrece de Barca d'Alva y de su embarcadero en el Douro. De los cultivos de olivos, almendros y viñedos, colgados literalmente de la montaña, y que gracias a la agricultura en terrazas han podido prosperar en esta zona. Tras un primer kilómetro de calentamiento, Ligares nos va a deleitar con tres kilómetros en los que la media de dureza será del once por ciento. Son tres kilómetros que se nos van a hacer eternos. Rampas del doce, catorce, quince y hasta diecisiete por ciento van a hacernos sufrir de lo lindo en esta subida.

Una vez superados estos kilómetros tan duros bien merece la pena deleitarnos echando un ratillo la vista atrás. De subida ya sólo nos quedarán dos kilómetros, uno de ellos de aún una considerable dureza, y el otro mucho más suave.

El puerto termina, aunque no la ruta hasta el municipio de Ligares, del que nos restan aun cuatro kilómetros, llanos, o en bajada hasta llegar a él.

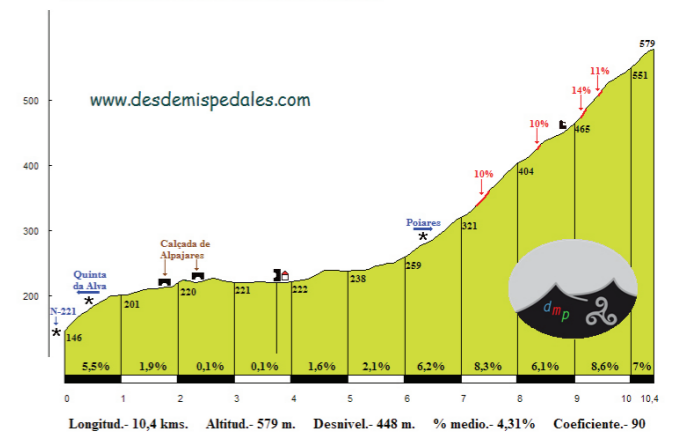
La otra vertiente de Ligares la vamos a iniciar unos kilómetros arriba, sobre la N-221. Debemos tomar el desvío que marca a Quinta da Alva. Vamos a encontrarnos con una carretera estrecha, muy estrecha en este primer kilómetro, que comienza con una rampa de unos cuatrocientos metros al nueve por ciento. Eso nos puede hacer pensar que estamos ante

LIGARES, por N221, desde Barca d'Alva



Panorámica de Barca d'Alva y el río Douro desde la subida a Ligares.

LIGARES, desde N221, por Quinta da Alva



otro muro, pero esta vertiente de Ligares no tiene nada que ver, en cuanto a dureza, con la anterior, no en vano, los siguientes cinco kilómetros apenas tienen porcentaje de dureza. Los vamos a compensar con paisajes espectaculares.

Estamos recorriendo lo que en su momento fue la Calçada de Alpajares, una calzada romana, empinada de tal manera, que dicen fue obra del mismísimo maligno...

Centrándonos en el puerto, no vamos a tener ningún tipo de problema en cuanto a la dificultad del mismo hasta que no pasamos el desvío hacia Poiares. A partir de ahí sí. Vamos a

tener cuatro kilómetros y medio de cierta entidad, con numerosas rampas de dos dígitos, y un par de ellas del catorce por ciento, que nos harán completar el puerto teniendo la sensación, y la certeza, de haber completado un gran puerto.

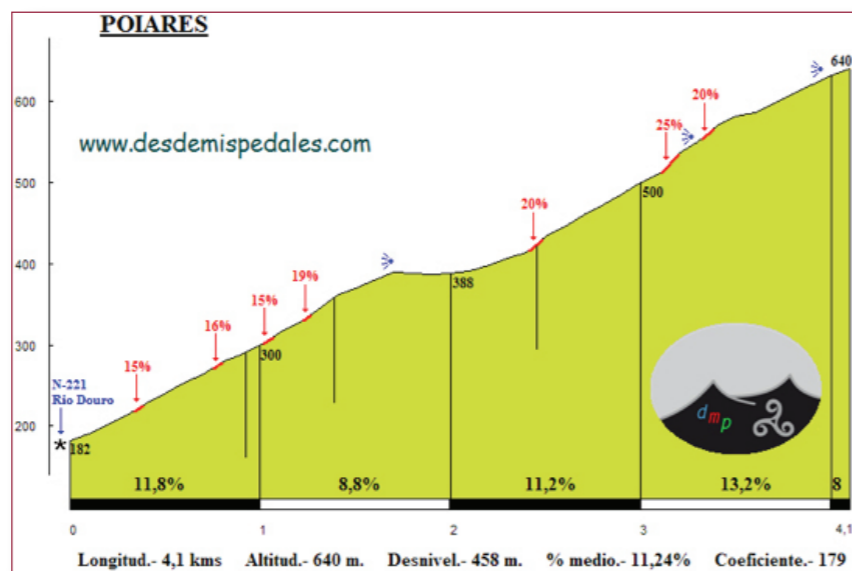
POIARES

Hablar de Poiares en esta zona, es hablar del puerto más duro, y con rampas duras, muy duras, algunas propias de grandes colosos, no en vano hablamos de tener que llegar a superar zonas de más del 25% de pendiente.

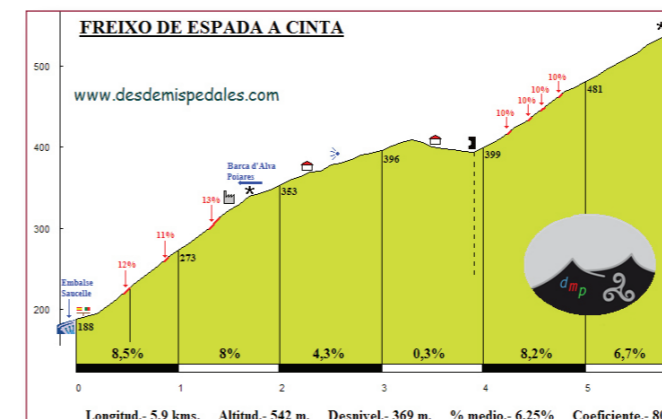
Aún recuerdo el día que descubrí la subida a Poiares, desconocida hasta entonces. Un día que había diseñado ya una ruta, y que quería ceñirme a ella, pero un cartel en la carretera nacional portuguesa N221, que advertía sobre una estrada sinuosa y con desnivel acentuado, me hizo olvidarme de la ruta prevista y adentrarme en aquella carretera, a ver que sorpresa me podía deparar.

Y la sorpresa no fue pequeña. Cuatro kilómetros de subida que salvan un desnivel por encima de cuatrocientos cincuenta metros, y eso teniendo en cuenta que unos trescientos metros están en ligero descenso, justo en la mitad del puerto.

Poiares ya se inicia dejando a las claras lo que vas a encontrarte, pero es que poco a poco la dificultad se va haciendo mayor hasta llegar al diecinueve por ciento..., luego viene el descanso. Y tras él las rampas más duras del puerto: una rampa de más de doscientos metros al veinte por ciento que te



va minando la moral, luego otra, luego un descansillo (al 9%), luego otra también al veinte por ciento, y más tarde otra demoladora que llega a superar el veinticinco por ciento..., de las veces que lo he subido, más de una y de dos he tenido que echar pie a tierra aquí. No me duelen prendas decirlo. Hay que acercarse a Poiares para ver in situ las rampas comentadas y ver el nivel de dureza que llega a tener.



FREIXO

El último puerto de la zona portuguesa es la ascensión hasta Freixo de Espada a Cinta, desde el embalse de Saucelle, justo en el límite entre España y Portugal.

La primera parte de la subida, justo después



ESPAÑA

SAUCELLE

Aunque la presa que separa España de Portugal es el nexo de unión de estos dos puertos, vamos a iniciar hoy la subida a Saucelle desde el antiguo poblado de la central, hoy convertido en alojamientos rurales con el nombre de Aldeaduro.

Tras un inicio suave, tiene este puerto un kilómetro realmente duro, entre los desvíos hacia Portugal y hacia el mirador de la presa.

Una vez concluido este kilómetro, con alguna rampa superior al 15%, afrontaremos una zona más cómoda en nuestra subida, siempre rondando el 6%. Es esta una zona que aprovecharemos para contemplar como el Duero se va quedando pequeño, allá abajo, mientras ganamos altura.

Otro kilómetro duro, cercano al 8% nos hará llegar casi a la altura del merendero

de atravesar el embalse y hasta llegar a la N221, es la más exigente de toda la ascensión. Vamos a encontrarnos en esta primera parte rampas con porcentajes superiores al trece por ciento.

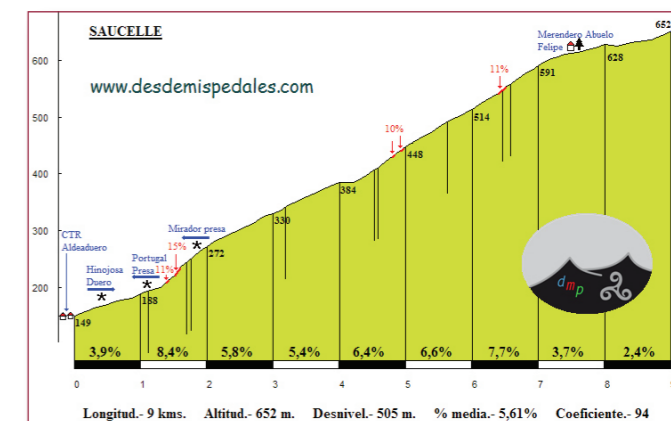
Esta primera parte de la subida está marcada claramente por la cercanía de la presa, y de las fenomenales vistas que podemos ir contemplando conforme vamos ganando altura en la ascensión.

Una vez llegados al cruce con las N221, el primer cambio que vamos a notar es la mejoría del asfalto, pasando a ser excelente, otro será el nivel de dificultad, que bajará y no volveremos a tener que esforzarnos al máximo hasta el último kilómetro de la ascensión, y el último será el paisaje, pasando a divisar hectáreas y hectáreas de viñedo junto con alguna Quinta, donde, si tenemos suerte, podremos degustar los caldos de la zona.



del Abuelo Felipe, donde se puede dar por concluido el puerto, aunque tiene otro kilómetro y medio siempre picando para arriba.

Nos quedan desde aquí unos quinientos metros hasta llegar al cruce que nos lleva a Saucelle pueblo por un lado y al Puerto de la Molinera por el otro, nuestra siguiente parada en este descubrir los puertos de Las



PUERTO DE LA MOLINERA

La Molinera es de esos puertos, con dos vertientes, que no están unidos en la cima del puerto. En La Molinera, la unión de las dos vertientes, de las tres, si contamos la continuación sur hasta Lumbrales, es en el punto más bajo del puerto, no en su cima.

El puerto se inicia en el Puente de la Molinera, sobre el río Huebra, y desde ahí caminan separadas, una buscando Saucelle, hacia el norte, y la otra buscando Hinojosa de Duero, o Lumbrales, hacia el sur.

No es el Puerto de la Molinera un puerto duro en ninguna de sus variantes, lo que si es un puerto grande si a belleza del mismo nos referimos.

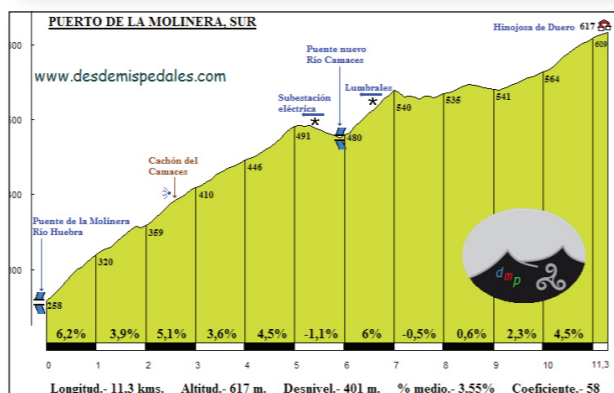
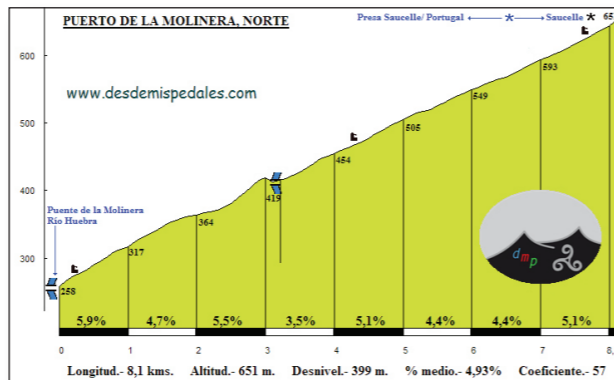
La parte norte busca, desde su encajonamiento en el puente sobre el Huebra, abrirse al mundo desembocando a la altura de Saucelle, aunque para llegar hasta ese punto, primero tiene que retorcerse sobre si mismo y buscar en forma de gran vaguada en el puente de Carranzo, los grandes riscos desde los que se asoman los buitres, ávidos de carroña.

Si en nuestra parte derecha, las grandes piedras nos cierran el paso, dejándonos, eso si, la grandeza de estos animales carroñeros, llegando al final del puerto, el cañón que ha dejado el río Huebra nos permite unas vistas magníficas, llegando incluso hasta poder observar la unión del Huebra con el Duero, cerquita de la presa de Saucelle.

No vamos, como decía, a encontrar grandes porcentajes de dureza en La Molinera. Raramente llegaremos alguna vez al 9%. Es este un motivo más que tenemos para disfrutar de los paisajes que nos deparan Las Arribes.

La parte sur del puerto, es aún menos dura que la norte, más larga, eso sí, pero también más suave, salvo los dos primeros kilómetros que es donde vamos a notar más la dificultad de la subida.

En esta vertiente sur, partiendo igualmente del Puente de la Molinera, sobre el Huebra, vamos a ir buscando otro río, el Camaces, un río que tendrá un gran protagonismo durante la ascensión del puerto, ya que entre el tercer y cuarto kilómetro de puerto, tenemos parada obligatoria para asomarse al salto de



agua denominado "el Cachón del Camaces". Es este un salto espectacular, como alguno mas de los que hay por la zona. La época ideal para poder contemplar la belleza del "Cachón del Camaces", es, claro está, cuando mas lluvia haya, que en esta zona suele coincidir con el otoño y la primavera.



Cachón del Camaces y construcción autóctona en el Puerto de la Molinera



HINOJOSA DE DUERO

El puerto de Hinojosa de Duero lo iniciamos prácticamente al lado del inicio de Saucelle y de Freixo de Espada a Cinta. Tenemos de esta manera en Aldeaduero un lugar ideal para iniciar rutas cicloturistas, siempre con montañas de por medio para empezar, tomemos la carretera que tomemos.

Sobre el río Huebra comenzamos nuestra subida, con una maravillosas vistas a la desembocadura del Huebra en el Duero.

Serán los primeros kilómetros del puerto los más exigentes, rondando, los tres primeros el 7% de media. A partir del quinto kilómetro la dificultad de la subida es mucho menor, aprovecharemos para echar un vistazo a lo recorrido hasta ahora, y ver, frente a nosotros, la subida a Saucelle, que podemos contemplar casi completa desde aquí.

Los dos kilómetros finales de la subida son prácticamente llanos hasta llegar al pueblo de Hinojosa de Duero, donde es casi obligatorio pararse a probar sus excelentes quesos de leche de oveja.

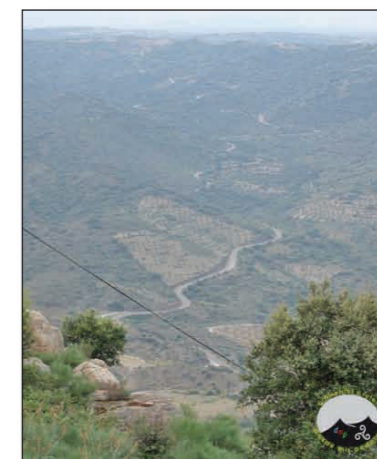
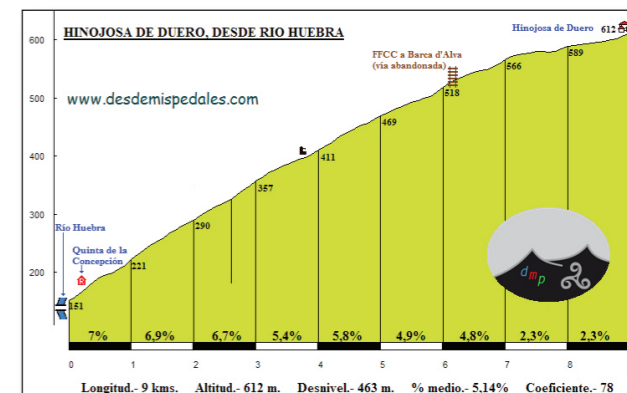
VEGA TERRÓN - LA FREGENEDA

Para terminar nuestro recorrido por esta zona, digamos sur, del Parque Natural Internacional Duero-Douro, volvemos casi al punto de inicio de partida, pero esta vez del lado español.

El último puerto que presentamos hoy es el puerto de Vega Terrón-La Fregeneda, y el inicio del mismo está situado justo al otro lado del Duero del inicio de Ligares, el primer puerto del lado portugués presentado hoy.

Vega Terrón es un puerto suave, en ningún momento vamos a encontrarnos rampas duras. Su pendiente va a ser constante siempre alrededor del 5% en sus siete primeros kilómetros, luego disminuye justo antes de llegar al pueblo de La Fregeneda, donde pone su punto y final.

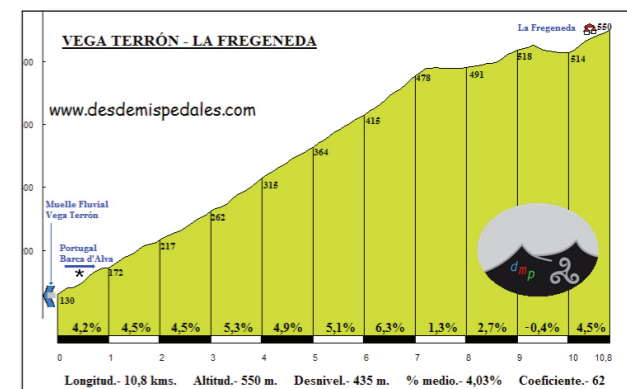
El puerto comienza en el muelle fluvial de Vega Terrón, y transcurre en su primera parte parejo a la vía de ferrocarril abandonada que unía La Fregeneda con Barca d'Alva.



Espectacular vista de la práctica totalidad del puerto de Hinojosa de Duero tomada desde el puente de Saucelle.

Abajo vemos una panorámica del puerto de Vega Terrón, con la vía abandonada a la derecha. Recomendable cien por cien la visita a los túneles y puentes de esta vía férrea.

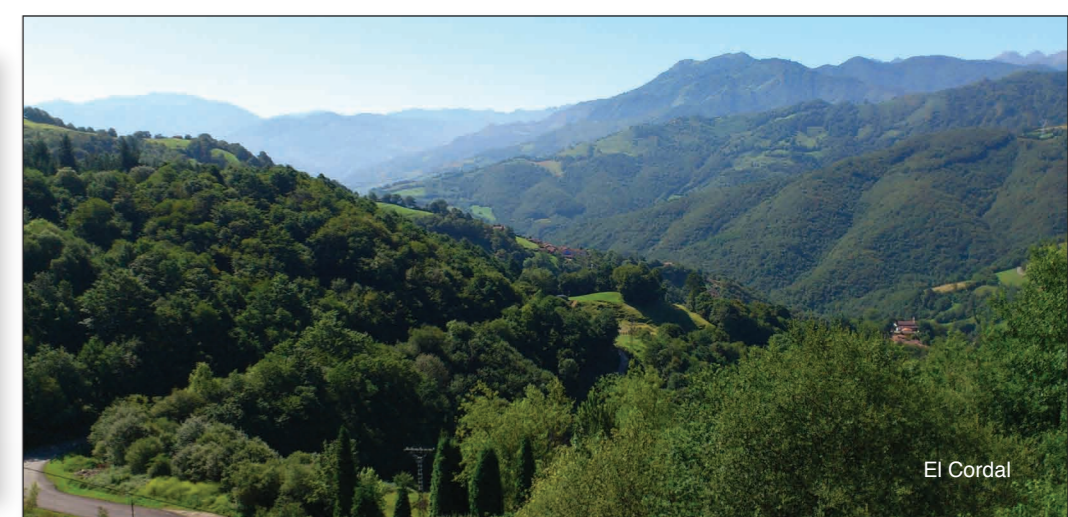
Un trazado espectacular plagado de túneles y de increíbles puentes que ahora abandonada se ha intentado convertir en vía verde y buscarle el atractivo turístico que sin duda tiene.



ASTURIAS

Mi viaje a Asturias

Redacción: PEDRO MÁRQUEZ LABRADA



Día 1: Llegada y La Cubilla.

Empiezan las vacaciones y con ellas un 'stage' de nueve días en Asturias, con el centro de operaciones situado en el corazón de Pola de Lena.

Después de un largo viaje en autobús llego a mi destino. Tras preparar mi habitación, ropa, bicicleta, etc, me dispongo a bajar a comer, pero con la mente puesta en mi primer objetivo: la comida, regada con buena sidra. Pasa rápido y en menos de 30 minutos me dispongo a la búsqueda de ese viejo sueño (uno de ellos): el puerto de la Cubilla.

Tan "sólo" son 35 km desde el inicio (28km de puerto), pero más de 1200 metros de desnivel. Los primeros kilómetros llenos de toboganes, disfrutando del paisaje y del entorno hasta llegar al pueblo de Campomanes, donde empieza realmente el puerto en sí. El comienzo, muy llevadero y con muy buenas piernas. Rampas muy tendidas, salvo al paso de los pueblos, donde la pendiente supera en algunos puntos el 8%. Sigo subiendo tranquilo, a mi ritmo, contemplando mi alrededor, gozando del puerto, pero se hace muy largo. Por más que pedaleas, parece que nunca llegarás a la cima. Son kilómetros eternos, que pasan lentamente y que van gastando las fuerzas poco a poco casi sin darte cuenta.

Según nos vamos acercando al final, la niebla nos empieza a comer el terreno, recordando a los míticos Alpes. Esa sensación de alta montaña, rodeado de grandes moles montañosas, de la niebla y el frío nos va minando cada vez más,

sobre todo cuando en un giro a la derecha y pensando ya que había coronado, me doy cuenta de que aún me quedan 4 kilómetros. Es una sensación dura, porque ya las fuerzas no son las mismas que al principio y pensar que aún quedan 4 kilómetros merma la moral. Por otro lado son más minutos de disfrute, de goce y de sufrimiento, y siempre rodeado de una espesísima niebla. Tras mirar arriba y ver los dos balcones que me quedan sigo mi pedaleo, a mi ritmo, rematando las últimas herraduras y las últimas rampas. Tras una larga recta llego a mi primer destino. Entre nieblas y un frío intenso conquisto mi primer puerto. La Cubilla ha caído.

Día 2: El Cordal y El Anglirú

Llega uno de los días más esperados por mí, el día que iba a intentar el asalto al coloso. Tras estudiarme bien los mapas, decido iniciar mi ruta subiendo el duro Cordal, puerto que tengo atragantado, pero que me ahorraba más de 20 kilómetros de toboganes y del desgaste que ello conlleva. Inicio el puerto tranquilo, pero ansioso. Llevo mucho tiempo esperando este momento y sé que en pocas horas estaré allí, fumándome mi purito, disfrutando del Anglirú. Las primeras rampas del Cordal se me atragantan (como siempre), pero tampoco tengo prisa y dado que tengo un día maravilloso y soleado decido subir a mi ritmo, parando a hacer fotos, a comer moras. Tras pasar sus 1000 metros finales con algún sofocón debido a las rampas, inicio la famosa bajada. Con mucha precaución, despacito, para no sufrir ninguna caída. Gozando de lo que ven mis ojos, voy descendiendo poco a poco, hasta que mis ojos detectan el pueblo de La Vega, hasta que llego a la boca del lobo. Allí decido tomarme una Coca-Cola, sin prisas e iniciar mi ascensión relajado, aunque yendo a 160 pulsaciones muy relajado no se va.

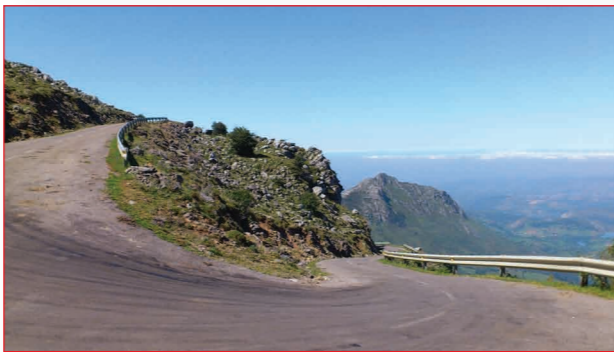
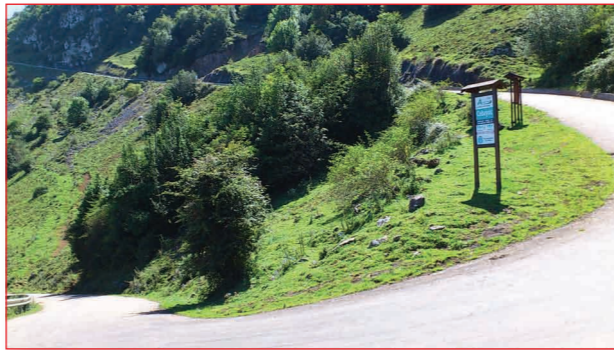
El inicio no es muy duro, bastante sostenido al 7 y 8%, que te permite disfrutar pedaleando. Sólo un pequeño acelerón hace que me altere un poco. Una grúa de gran tonelaje amenaza con ir delante toda la subida y decido adelantarla para disfrutar plenamente de la subida. Tras un par de kilómetros de "ataque sostenido" me marchó lo suficiente de la grúa, pero justo poco antes de llegar a Viapará, iniciamos la parte final. ¡El infierno nos espera!

Rápidamente marco mi ritmo, sin gastar nada de más, despacito, viendo lo que me espera. Las primeras rampas ya acongojan. Lástima que no sean las peores. Esta primera parte la paso bien, hasta llegar a la curva de Xonceo, donde paro a repostar en una pequeña fuente y recobrar energías. Poco más adelante me encuentro con un gran amigo (Dani) que sabiendo de mi presencia, subió en coche para verme y animarme (y vaya que lo hizo, muchas gracias). Después de despedirme de Dani hasta la cima, sigo mi camino, cada vez más despacito, haciendo esos constantemente hasta llegar a Cobayos. Desde aquí sólo queda el sufrimiento, fuerzas no quedan ninguna. Decido subir la Cueña andando, viendo mi nivel físico es imposible subir esa pared montado. Aún así tengo que parar varias veces porque ni andando se puede subir eso, es lo más brutal que he visto en mi vida.

En la siguiente curva vuelvo a montarme en la pelirroja, a escasos 2 km de llegar a "mi meta". Todavía quedan algunas rampas muy duras, pero ya sé que lo más duro ha pasado y la moral y la ilusión van incrementando. Desde donde me encuentro ya divisó el final y nada ni nadie (ni una manada de 40 vacas que se me cruzan en el Aviru) van a impedir que corone el coloso. Tras un gran esfuerzo a base de chepazos consigo llegar arriba. Ya sólo me quedan 500 metros de descenso hasta llegar a la explanada final, rodeado de montañas, de un sol impresionante, de vacas. Llego al final de un sueño anhelado mucho tiempo atrás. Ese sueño se ha cumplido. El Anglirú también ha caído...

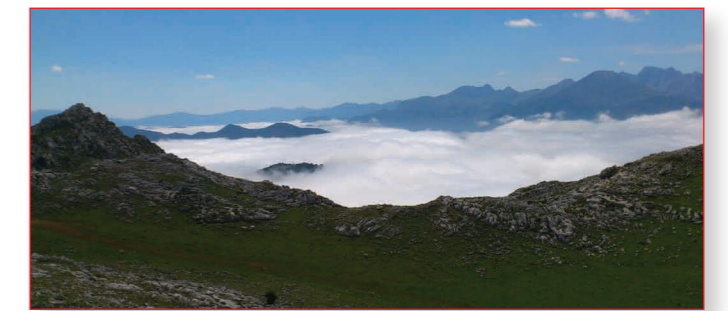
Día 3: Gamoniteiru

Tras el merecido descanso post-Angliru, mi siguiente meta es volver a coronar el Gamoniteiru. Quedamos prontito Dani y un servidor. Desayuno completo, demasiado completo diría yo, y nos ponemos rumbo al coloso. El día parece que no va a acompañar en lo climatológico,



co, dada la espesa niebla y las nubes bajas que nos acompañan en toda la Cobertoria. Iniciamos la ascensión de charla, tranquilos. Sabiendo lo que nos queda, mejor ir despacito al principio. A los 20 minutos de pedaleo entramos en la durísima parte central del puerto, 5 km al 11% no es moco de pavo y las piernas lo notan. Dani me va esperando en todo momento dado que tiene mucho más gas que yo. Esos kilómetros pasan muy lentamente, entre grandes rectas, curvas muy abiertas, vacas y numerosos caballos a ambos lados de la calzada o incluso dentro de ella. Una vez llegados al desvío del área recreativa de La Peral, Dani se ofrece a irme a por agua y yo sigo para adelante, adentrándome más si cabe en la niebla, a escasos 1500m del desvío hacia el coloso. Una vez llegado al cruce espero a Dani. comiéndome una magdalena y una barrita. Mi "gregario de lujo" aparece enseguida y seguimos con nuestra ascensión, ya dentro del Gamoniteiru. Entre caballos, rampas y niebla paramos para darnos un respiro y avituallarnos con unas moras bien hermosas. A falta de 4km cabalgamos de nuevo.

A falta de 3 km el cielo se abre, las nubes quedan abajo, el Sol nos deslumbra y las rampas nos agotan. Las fuerzas, sin embar-



go, acompañan como hacía tiempo que no pasaba. Los ánimos de volver a pisar mi puerto "fetiche" son increíbles y subimos a muy buen ritmo, deleitándonos en todo momento con el deslumbrante paisaje y el mar de nubes que vamos dejando muy abajo. El último kilómetro (el más duro) se me pasa volando. Pedaleo hacia la gloria, pedaleo hacia las antenas, mis queridas antenas. La curva final (al 17%) me parece un falso llano y con una sonrisa de oreja a oreja vuelvo a coronar al "Príncipe". Tras darme un abrazo con Dani, (tenía que bajar volando) y de hacernos una foto, llega mi momento: me siento a casi 1800m de altitud, me enciendo un purito, y divisó ante a mí todos los picos montañosos de Asturias, con un indescriptible mar de nubes debajo de mí, una sensación de libertad que me abrumba. Calada a calada, gozando del momento, recordando mi primera vez, aquellos sufrimientos de hace casi un año. Me viene a la mente el porqué de mi amor a este deporte: todo esfuerzo tiene su recompensa, y la naturaleza es la más generosa en premiar nuestro sufrimiento. ¡Gracias Asturias, gracias "Príncipe"!

Día 4: Pajares y Cuitu Negru

Cuarto día de stage y de nuevo la cabra tira al monte. Hoy se ha dado el día propicio para visitar la mítica cima de Pajares y descubrir la 'Bola del mundo' asturiana. Tempranito salgo dirección Campomanes en busca de mi quinta pieza. Los inicios del puerto son bastante llevaderos de no ser por fluido tráfico (recordándome mucho a Navacerrada) y hacen que se vaya rápido casi sin querer. Un poco antes del pueblo de La Muela es donde la carretera se empina y se estrecha, dando sensación de puerto de montaña de verdad. Poco a poco vamos pasando pueblos (o aldeas de escasos habitantes) y subiendo a través del valle. Tras un avituallamiento completamente natural en un afluyente del río Pajares, se me sale la cadena dos veces con el consiguiente cabreo del que os escribe. Cuando uno es torpe y tarda más de diez minutos en poner de nuevo la cadena, imaginaros que os pase dos veces seguidas en el mismo kilómetro. El cabreo era de aúpa. Pasados esos malos momentos y superando rampas del 13 y el 15% nos vamos acercando al pueblo de

Pajares, sitio donde comienzan 4 km de gran dureza tanto por las rampas como por el fuerte viento de cara que nos acompañará hasta el final del puerto. La carretera va serpenteando por la montaña, acompañada de alguna herradura con porcentajes del 17%, pero las supero sin mayor problema, a mi ritmo, divisando ya la cima, relamiéndome por mi nueva conquista. Tras pasar el último kilómetro sólo queda el esfuerzo final, observando muy a lo lejos un telesilla convertido en objetivo prioritario.



Corono. Las fotos de rigor no pueden faltar y una Coca-Cola fresquita en su cima tampoco, aún nos queda ruta y hay que estar preparado para lo que se avecina. Tras 5 minutos de tranquilidad pongo rumbo a Brañillín, donde, tras pasar un par de kilómetros con alguna rampa al 10%, llego a la estación de esquí. Allí comienza el Cuitu Negro: 3km al 13%, máxima del 26% por una pista infernal.



Las piernas responden, pero el estado de la pista es tan malo (mucho piedrecilla suelta, tierra y fuertes pendientes) que me hace poner pie a tierra varias veces, dado que las ruedas me patinan y me impiden avanzar. Montado a ratos, a ratos de pie, sigo esquivando rampas del 20%, haciendo fuerza contra el viento y disfrutando de las cordilleras montañosas que se elevan a mi alrededor. Los últimos 1200m los hago prácticamente a pie. Es imposible mantenerse encima de la bicicleta. El viento, las rampas y el estado de la pista son obstáculos demasia-

do grandes para mí, pero tengo el telesilla tan cerca que no me iba a ir de allí sin llegar hasta arriba. A falta de 400 metros me vuelvo a montar en mi pelirroja, coronando en ella esta salvajada. 10 minutos más tarde me encuentro el primero en la cola del telesilla. No hay nadie ni nada, sólo un loco de las cumbres fumándose un puro a 1800 metros de altitud y con mas frío que vergüenza. Por algo nos llamaran así.

Día 5: Trobaniello y Ermita de Alba

Toca el despertador temprano. Hoy, como muchos días, he dormido mal y poco. No sé si será por el cansancio, los nervios o de pensar en lo que me queda. Bajo del hotel y me esperan Marce y Dani. Hoy pondremos rumbo a un coloso desconocido: Trobaniello. "Sólo" son 16 km al 7%, máximas del 20%, sterrato, etc. Deja-



mos el coche en Sta. Marina y nos disponemos al asalto. Comenzamos muy despacito, charlando, disfrutando de la sombra que nos regalan los árboles y por pendientes muy suaves. Una vez pasado el puente en Ricabo (donde nos indica 11 km hasta el puerto), la cosa se pone más seria. La carretera se estrecha y las pendientes se mantienen en un 6 y 7% constante hasta llegar a la pista ganadera y probar cómo van nuestra bicis sobre tierra. El puerto es precioso: largos pasillos de vegetación nos cobijan de los rayos solares, grandes panorámicas cuando estos pasillos desaparecen y pendientes no muy agresivas nos esperan. Es a falta de unos 4000 metros cuando la cosa se pone seria al ver el primer rampón al 17% y la siguiente herradura que nos espera. Tras pasar este primer tramo duro y súper escénico, llegamos a una gran recta de unos 300 metros al 19%. Pese a que las piernas van bien no me queda más remedio que poner pie a tierra y reposar un poco. En la siguiente zeta me esperan Marce y Dani y juntos ascendemos lo que nos queda hasta llegar a la capilla de Trobaniello.



La moral está por las nubes y decidimos continuar mas allá de la capilla, en busca de la parte más alta del puerto. Para ello habrá que superar medio kilómetro en hormigón y una última rampa sobre tierra para disfrutar de este nuevo logro. Ahora sólo nos queda disfrutar de las vistas que este puerto nos depara e iniciar el descenso con precaución y admirando lo que hemos ascendido.

Una vez llegados a Santa Marina y de ingerir una gratificante comida, Dani y un servidor nos encaminamos a ascender Alba. Iluso de mí que no sabía lo que me esperaba.

Cogemos el desvío 5 kilómetros después de nuestra partida y nos esperan 3 iniciales sin grandes rampas, pero al 10% de media. Entre el sofocante calor, la comida y la ascensión a Trobaniello, me doy cuenta enseguida de que subir hasta arriba va a ser un suplicio. Con más garra que fuerzas voy subiendo, muy despacito, pero concienciándome para sufrir con la única meta de llegar hasta la cima. En el pueblo de Salcedo, a unos 3 kilómetros de nuestro destino, encontramos el primer muro de la subida: una curva de herradura brutal al 26%. Tras pasarla, la pendiente sigue manteniéndose en valores por encima del 11% solamente disminuidas por pequeños descansillos. A unos 2000 metros decido parar en una sombra y reponer fuerzas. Voy completamente vacío. Dani me ofrece agua y me anima mientras yo me tiro en el suelo desfondado, pero estando tan cerca de



mi objetivo, ¿que podría hacer? Continuamos la marcha en seguida, pasando rampones al 15 y al 20%, viendo cada vez más cerca la Ermita. Yo voy muerto, sin un gramo de fuerza y maldiciendo mi cabezonería, cuando casi por obra de magia y tras una herradura y una pequeña recta al 20%, leo lo siguiente: 'Área recreativa de Alba'. Ha costado y mucho. Me ha hecho maldecir este precioso deporte, retorcerme de dolor, sufrir mareos, pero al final, como tantos otros, ha abdicado. Alba ha sido tomada.

Día 6: Vega Bobies y Campa Dosango

Me levanto ilusionado y con ganas. Hace un año visité Vega Bobies en coche y me pareció una locura de puerto. Desde entonces esperaba el día de poder ascenderlo en bici.

Desde Pola hasta pie de puerto tengo unos 23 kilómetros muy divertidos, recorriendo Mieres, bordeando su río, pasando por los túneles, subiendo buenos repechos, etc. Una vez llegado a Santa Eulalia, me tomo una Coca-Cola tranquilo esperando a Marce, el cual viene en coche (así cualquiera). A los 10 minutos llega mi compañero de ruta y nos ponemos en marcha en breve ya que se asoman peligrosas nubes negras en la cima del "Angliru de Morcín". Primeras rampas llevaderas, por carretera estrecha, disfrutando del entorno y maldiciendo lo que nos aguarda 4000 metros más arriba. Una vez llegados al cruce la cosa se pone muy seria. Adentrándonos en el bosque la pendiente sube cerca del 10% y un poquito más arriba vamos viendo lo que se avecina. La verdad es que no recordaba que fuera tan duro y ya en las primeras rampas serias (con un asfalto perfecto) empiezo a sufrir, tomando las herraduras lo más abierto posible e intentando guardar un poco para los últimos kilómetros. Llegamos al pueblo de La Vara. Allí nos espera un rampón al 20% callejeando por el pueblo, seguido de otra gran rampa saliendo del mismo. Las fuerzas ya andan con la luz roja y queda lo más duro. Bordeando la montaña, entre un mar de vegetación, continuamos ascendiendo lentamente. Marce va suelto, sobrado. Yo voy muy fatigado, no me sobra nada. Tras un giro a la derecha veo lo que me queda: una recta interminable (serpenteando ligeramente) de 2 kilómetros y con un desnivel medio de más del 14%. Agacho la cabeza, meto el piñón que me estaba guardando para este momento y sigo pedaleando. Este tramo es una tortura, tienes la cima frente



a ti y tardas cerca de 15 minutos en llegar. Tienes la sensación de ir parado, de no avanzar, de ahogarte en cada pedalada.

Marce se va para arriba a falta de 600 metros de culminar la montaña. Yo sigo luchando contra todo: cansancio, fatiga, porcentajes.... En un visto y no visto, superando rampas del 19%, la pelirroja y un servidor nos encontramos en la



majada de Vega Bobies. Tras nosotros hemos dejado un puerto impresionante, con sus vistas de Gijón y el mar Cantábrico al fondo, a la derecha de su hermano mayor el Angliru, y debajo la vista de casi los 2 últimos e interminables kilómetros.

Ahora sólo queda disfrutar brevemente, abrigarnos y comenzar el descenso en busca de la Campa Dosango.

Recorriendo los Afilorios transitamos por pequeñas aldeas, en una de las cuales nos avituallamos con una Coca-Cola y una tarta de

manzana recién hecha y riquísima. Esa tarta me da la vida, pues los síntomas de pájara eran cada vez más frecuentes. A excepción de alguna rampa del 9% en su parte inicial y calculo que del 15% en el final del puerto, lo paso muy bien. Disfrutando de una subida plácida, recorriendo territorios nuevos para mí, sólo sobresaltado por su gran rampa final, muy escénica y muy dura. Desde su cumbre, únicamente puedo darle las gracias a mi amigo y guía por ver lo que estoy viendo: la subida a Tenebrede, a Cruz de Linares, a la otra cara de Dosango y al gran paisaje que alumbra mis ojos. Desde ese punto aún nos quedan cerca de 20 kilómetros de descenso y algún entretenido tobogán. Todos estos bajo una intensa lluvia que nos empapa al momento y de la cual gozo como un enano. Me encanta la lluvia y era lo único que me quedaba por ver en mi estancia en Asturias.

Pese a estar calados hasta los huesos durante 1 hora encima de la bici, las bromas, el buen rollo y las risas no faltan, haciendo de este momento uno de los más bellos de mi stage en tierras astures.

Una vez en el coche sólo nos queda secarnos como podamos y volver a nuestro cuartel general. Detrás nuestro queda Vega Bobies, Campa Dosango, una tarta de manzana deliciosa, un aguacero de espanto y seis horas de cicloturismo en estado puro.

Día 7: Lagos de Covadonga

Con mi edad uno de los primeros recuerdos relacionados con las bicis y con las carreras son los Lagos de Covadonga. Los Perico, Dufaux, Jalabert, Zulle, esa niebla que siempre había en el puerto, La Huesera, el Mirador de la Reina y el misticismo que envolvía a este coloso.

Todo eso pasó por mi mente la noche previa.



Con el amanecer y los preparativos comienzan los nervios. Desde Pola salimos en coche Dani, Marce y servidor. En Covadonga nos espera Javier. Tras más de una hora de coche nos encontramos casi debajo de la Virgen y debajo literalmente de una débil lluvia y una niebla que amenaza con no dejarnos ver nada de la ascensión.

Comenzamos justo en la rotonda inicial a 13 km de nuestra meta. La grupeta formada por 4 unidades permanece unida los 2 primeros kilómetros. A partir de ahí me voy desfondando poco a poco, las piernas no van y la cabeza hoy no está centrada. Javi y Marce van para adelante y me quedo atrás con mi fiel escudero, Dani. Como Sancho Panza y Don Quijote, vamos surcando molinos y rampas, sufriendo desde el primer metro de escalada. Poco antes de llegar a Huesera, Dani, por problemas de tiempo, continúa la escalada en solitario, pero justo al inicio de la Huesera me esperan otros dos fieles escuderos. Allí paramos a hacernos la foto de rigor y a iniciar la lucha contra la Huesera. Ya entre la niebla, sin ver 20 metros delante nuestra, sorteando autobuses kamikazes, rampas del 17%, vacas y demás elementos, continuo con mi pedaleo, a 4 ó 5 km/h, asfixiado por el esfuerzo y jurando que este será el puerto final de mi stage astur.



Avanzando como buenamente puedo alcanzó el Mirador de la Reina, donde Marce y Javier me esperan y me animan para lo que me queda. La ascensión continúa mezclando grandes desniveles con gratificantes descansillos. A poco de coronar me cruzo con una familia bastante numerosa de cabras montesas surgidas de la niebla, curiosas al ver mi lento galopar. Tras un breve descenso y de gastar la última pila que me quedaba en el cuerpo logro ver un pequeño charco. Acercándome a él me doy cuenta de que es el Lago Enol. La emoción es plena, la angustia y el sufrimiento se esfumando dando paso a la felicidad y la alegría. Desde allí sólo nos queda un último esfuerzo en busca del Lago Ercina. Contaros lo que sentí allí arriba es complicado. Mi meta había sido superada. Mi reto personal había sido superado con creces. Mi aventura tocaba a su fin, en el lugar por el que me aficioné a dar pedales muchos años antes. Los Lagos de Covadonga ingresaban en la página principal de mis conquistas, y Marce, Dani y Javier ingresaban en la página principal de mis sentimientos. Los Lagos han sido conquistados.

Han sido 7 días maravillosos con 11 puertos conquistados, más de 10000 metros de desnivel acumulado, más de 600 kilómetros recorridos e infinidad de recuerdos que me traigo conmigo. En mi viaje de vuelta, mientras observo por la espalda las últimas imágenes de mi querida Asturias, os tengo muy presentes. Dani, Marce, muchas gracias por hacer de estas unas vacaciones inolvidables, por vuestro trato y por ayudarme en los malos momentos. El Gamoniteiru, la Cubilla, Angliru, los Lagos siempre estarán en mi mente. Vosotros siempre estaréis en mi corazón. Este reportaje va dedicado a vosotros. Gracias amigos, gracias paisanos. ¡Hasta la próxima!

CRÓNICAS COMPETICIÓN RESULTADOS

UCI Pro Tour		
1	P. Gilbert	718
2	C. Evans	574
3	A. Contador	471
4	J. Rodríguez	436
5	M. Scarponi	357
6	T. Martin	349
7	S. Sánchez	307
8	B. Wiggins	289
9	D. Martin	286
10	F. Schleck	284

Gilbert gana la clasificación por delante de **Evans**. El belga hizo un histórico triplete en las Árdenas y fue embestido como primer maillot amarillo del Tour de Francia, además de anotarse clásicas como San Sebastián, Eroica o los nacionales tanto en ruta como contra el crono.



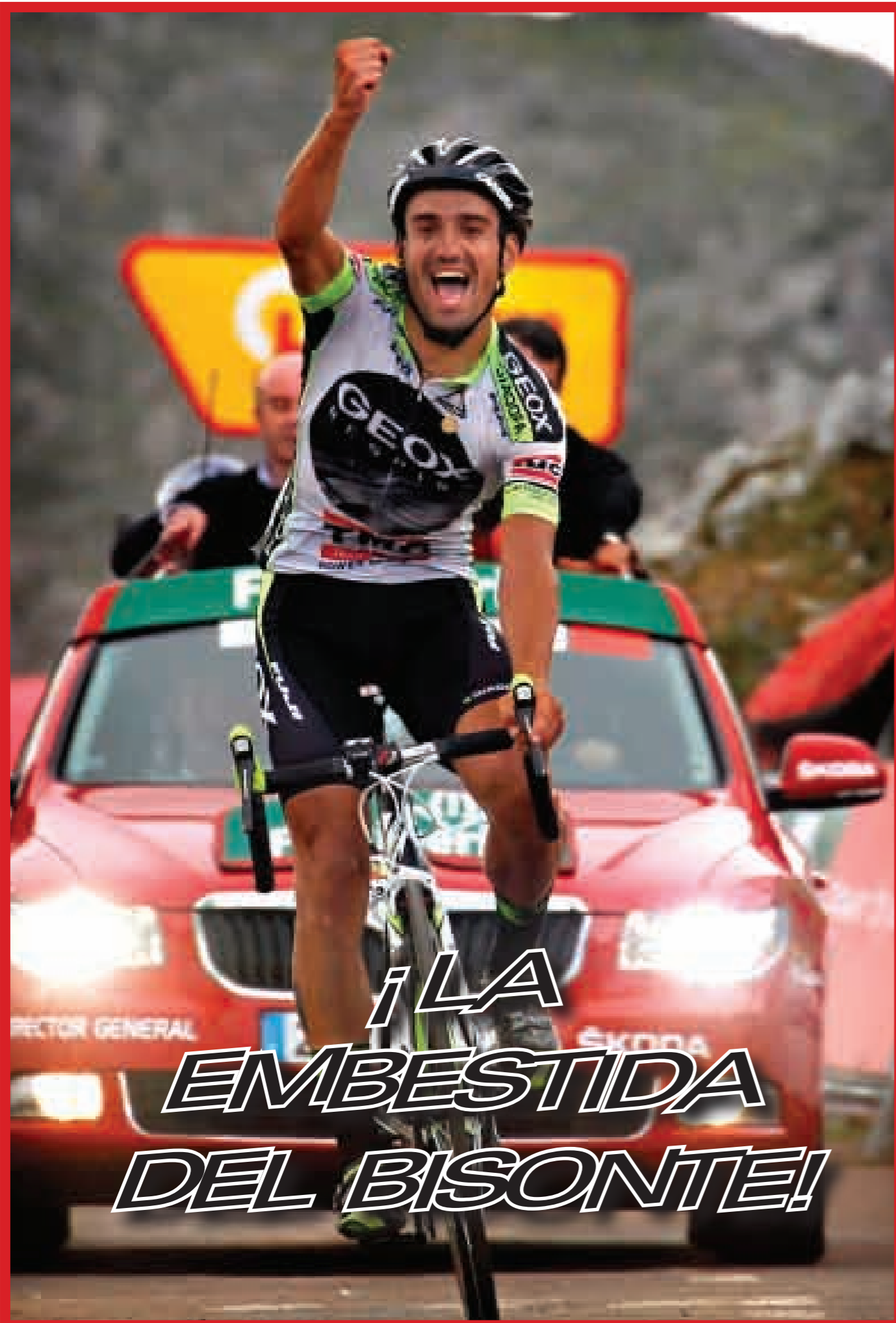
RÁNKING DE VICTORIAS		
1	P. Gilbert	18
2	M.Kittel	15
3	P.Sagan	15
4	M.Cavendish	13
5	A.Guardini	11
6	T.Martin	11
7	S.Modolo	10
8	A.Contador	9
9	R.Feillu	8
10	A.Greipel	8

Gilbert también lidera el **ránking de victorias** en la temporada 2011. El belga ha conseguido tres triunfos más que Kittel y de más prestigio. Sorpresivo puesto de Martin, que no siendo sprinter, ha vencido en once ocasiones contra el crono a lo largo del año.



CLASIFICACIÓN UCI PRO TOUR EQUIPOS		
1	Omega-Pharma	1099
2	Sky	1059
3	Leopard	1024
4	HTC	886
5	BMC	877
6	Garmin-Cervélo	808
7	Lampre	784
8	Liquigas	779
9	Saxo Bank	696

Omega, gracias a los triunfos de **Gilbert**, se impone en la clasificación por equipos. Buena temporada de **Sky**, con **Wiggins** como mejor corredor, con victoria en Dauphiné y podio en la Vuelta. Leopard tuvo dos hombre en el podio del Tour, lo cual les aportó muchos puntos. BMC, pese a haber ganado el Tour con Evans, no consigue más que la quinta plaza. El próximo año las cosas serán diferentes, ya que Gilbert correrá con ellos.



¡ LA EMBESTIDA DEL BISONTE!

LINEA EDITORIAL

Muchas cosas han pasado desde la Vuelta 2007, edición donde la ronda hispana tocó fondo en cuanto a espectáculo, repercusión mediática y aceptación por parte del aficionado.

La adquisición un año después del 49% de Unipublic por parte del grupo ASO, organizador del Tour de Francia ha sido clave en la mejora de la ronda nacional. Esta incorporación ha traído consigo grandes patrocinadores, formas de hacer de La Grande Boucle, tales como una Web acorde con

“En 2007 la Vuelta tocó fondo por el escaso nivel de aceptación por parte del aficionado y gran parte de la prensa”

los tiempos, una caravana publicitaria que ambienta los momentos previos al paso de la carrera o unas infraestructuras de salida y meta que convierten a la Vuelta en un evento mucho más grande de lo que era hace apenas un lustro.

Pero sin duda también ha aportado, y mucho, al despegue de la carrera la dirección ejercida desde ese mismo año 2008 por Javier Guillén. Su mente empresarial, siempre abierta a innovaciones y sugerencias externas que aporten réditos publicitarios o prestigio a la prueba, está posibilitado superar el “complejo de inferioridad” frente a las otras dos “grandes” que tradicionalmente

desde
la
cúmet

ha lastrado a la Vuelta.

Decisiones valientes, tachadas de inviables previamente, tales como la incorporación a la carrera de la Bola del Mundo, la zona de Ancares o finales ratoneros, pero muy escénicos como la Plaza Mayor de Salamanca o la Cañada Real de San Lorenzo del Escorial se quedan en meras anécdotas positivas frente a la jugada magistral de incluir de nuevo a Euskadi en La Vuelta. La próxima estación elegida parece ser un retorno a Canarias a lo grande para 2013.

“Desde la entrada de Javier Guillén en invierno de 2008 las mejoras se han ido sucediendo en forma de modernización de la carrera”

Por todos ello nos sorprende y apenas que TVE no se haya querido subir al tren de Javier Guillén. Unas imágenes de calidad impropia de un gran evento deportivo – la mayoría de la pruebas ciclista europeas se emiten en HD (alta definición) y una promoción escasa del producto, con ausencia de un resumen de la etapa del día en “prime time” y una cobertura en telediarios totalmente secundaria, condenan a

la Vuelta. No olvidemos que la ronda hispana es también un motor para “vender” las bondades de nuestra geografía, algo si cabo todavía más relevante en el contexto actual donde el turismo vuelve a ser nuestra principal industria.

Nos parece imperdonable que los comentaristas de la británica cadena de televisión ITV4, que se ha volcado con la carrera con las mismas horas de retransmisión que las disfrutadas en nuestro país y un resumen diario -highlights- de 8 a 9

“Aún así es una pena que la retransmisión de TVE no acompañe a una carrera que podría crecer aún mucho más”

de la noche, se hayan pasado toda la Vuelta criticando la calidad de las imágenes recibidas por su falta de nitidez.

Es hora de que alguien haga algo al respecto, tanto por interés de la prueba en sí como por la influencia positiva de la misma en nuestra maltrecha economía, o quizás los esfuerzos de Guillén por engrandecer nuestra ronda por excelencia serán vanos.

Quedan aspectos a mejorar en la Vuelta, mucho trabajo por hacer, pero pensamos que se está tomando la dirección adecuada.

La Vuelta

Una Vuelta de regresos, nuevas caras y emoción

Redacción: JORDI MARTÍNEZ

Benidorm, ciudad turística por excelencia, en la que puedes salir a pasear una tarde con tus amigos vestido como los Village People, pasando totalmente desapercibido, y tan solo cruzando de acera pasas de ver a 'María Jesús y su acordeón' bailando 'Los Pajaritos', a escuchar la música más vanguardista que suena en los locales de moda. Aquí se puede encontrar prácticamente de todo, como en esta Vuelta a España, rampas imposibles, el final en alto más duro del ciclismo, media montaña, trampas cerca de meta, algún puerto de paso exigente, contra reloj y hasta alguna etapa llana para los sprinters.

Benidorm, ciudad en la que si se tiene que poner la rampa de salida de una contra reloj por equipos en medio de la playa en pleno agosto, se pone, para que Cancellara se una a la pintoresca fauna que habita este antiguo pueblo de pescadores y mezcle el rumor de su bicicleta de carbono con el sonido de las olas del mediterráneo.

Antes de que finalizara el primer repecho de la crono se veía claramente que Leopard se iba a mostrar intratable, sin entrar en el terreno del suizo Fabian Cancellara, eran los mejores con diferencia. Bien acoplados y organizados, se llevaron la victoria de etapa con un tiempo de 16'30". A cuatro segundos el Liquigas de Nibali, que era el primer equipo de los grandes favoritos, y Movistar entraba con su equipo casi al completo a 14 segundos en una disciplina esta de la contra reloj por equipos que poco a poco controlan cada vez más.

1/ Benidorm – Benidorm – 13,5 km (CRE)		
1	Leopard	16'30"
2	Liquigas	a 4"
3	HTC	a 9"
4	Astana	a 10"
5	Movistar	a 14"

Euskaltel, que nos tiene acostumbrados a ser el equipo más perjudicado en este tipo de etapas marcaba en meta 28 segundos más que el Leopard, mejorando el tiempo de equipos como Radioshack, Sky (la gran decepción de esta etapa) y Geox, que no brilló precisamente por su organización tras la caída de uno de sus corredores en la rotonda de Terra Mítica. Jakob Fuglsang se hundaba el primer maillot rojo.

2/ La Nucía – Playa de Orihuela – 174 km		
1	C. Sutton	4h 11'41"
2	V. Reynés	mt
3	M. Kittel	mt
4	T. Farrar	mt
5	M. Breschel	mt

El Domingo 21 de agosto primera etapa en línea entre La Nucía y Orihuela, primer paso por un puerto de montaña, el de Rellou, y primer sprint, extraño. Esta Vuelta no es la de los velocistas precisamente. El español Vicente Reynés (Omega Pharma – Lotto) arranca demasiado pronto, Chris Sutton (Sky) le coge la rueda perfectamente y le sobrepasa antes de cruzar la meta.

La Vuelta se despedía de la provincia de Alicante en la tercera etapa, que transcu-

ría entre Petrer y Totana, pasando por los puertos del Berro y de la Santa, de tercera categoría en los últimos 50 kilómetros. Leopard, tras gestionar muchos kilómetros de esta etapa para defender el liderato, hoy de Bennati, no puede con la escapada. En el último puerto es Lastras el que ataca poco antes de coronar y se lleva la victoria por delante de sus compañeros de fuga, Chavanel e Irizar. El grupo entra a 1'43", pero uno de los principales favoritos, Menchov, llega a 3'06". Y ya se vio a Igor Antón sufrir más de lo previsto en la última ascensión.

3/ Petrer-Totana 163 km		
1	P. Lastras	3h 58' 00"
2	S. Chavanel	a 15"
3	M. Irizar	mt
4	R. Pygordnyy	mt
5	N. Roche	a 1'43"

El rojo de líder ha pasado ahora a Lastras, que afrontará el final en Sierra Nevada con él a sus espaldas. Mucho calor en estos primeros días, lo cual podía pasar factura en la subida al coloso granadino, que aunque se subía por una de sus vertientes menos exigentes iba a hacer que junto al paso por el puerto de Filabres algún ilustre se fuera para casa, como Cavendish, y que algún favorito mostrará al cuarto día demasadas carencias como para seguir optando al triunfo final.

Siete corredores en fuga: Bonnafond, Rohregger, Vorganov, José Vicente Toribio, Busche, Bagot y De Kort. Movistar comanda el grupo a pesar de que Lastras ha ma-



nifestado que no va a defender el liderato. Rabobank toma el relevo del equipo del líder imponiendo un fuerte ritmo que empieza a pasar factura a Lastras y Kloden. No se ve ningún Euskaltel en las primeras posiciones: mal síntoma, Antón hace durante bastantes kilómetros la goma hasta que a 8 de meta se queda. Los fugados mantienen pocas opciones de victoria, Sorensen, Saxo Bank – Sungard, se va a por la etapa, Dani Moreno, Katusha, salta tras él, más frío y calculador el español aguanta a su rueda y se lleva el triunfo en Sierra Nevada. Igor Antón perdía más de un minuto y empeza-

4/ Baza-Sierra Nevada 170,2 km		
1	D. Moreno	4h 51'53"
2	C. Sorensen	a 3"
3	D. Martin	a 11"
4	J. Rodríguez	mt
5	P. Niemec	mt
6	S. Lagutin	mt
7	J. Van den Broeck	mt
8	W. Poels	mt
9	M. Scarponi	mt
10	B. Mollema	mt

ba a decir adiós a la clasificación general. Otro de los que lo pasó mal fue Juan José Cobo, que manifestó al finalizar la Vuelta que uno de sus peores momentos los sufrió en las rampas de Sierra Nevada. Es lo que tiene un inicio de una gran vuelta tan exigente, no se puede llegar corto de forma.

Camino de las rampas imposibles de Valdepeñas de Jaén, el francés de Quick Step, Chavanel, es el nuevo líder, ya que cedió menos de un minuto con los mejores en Sierra Nevada, haciendo valer la diferencia conseguida en la escapada de Totana. Ocho corredores en fuga, calidad entre ellos con Sagan, Albasini, Taaramae y Madrazo, les acompañan Slagter (Rabobank), Frohlinger (Skil) y el "andaluz" de turno, el valenciano Adrián Palomares. Katusha, que opta a la victoria de etapa con 'Purito', y Quick Step

con el mismísimo Boonen al frente defendiendo a su líder Chavanel, tiran del pelotón, lo que hace que las diferencias no sobrepasen los 2 minutos.

Liquigas busca la debilidad de Antón en la ascensión al alto de Valdepeñas, con otro tipo de recorrido, más suave, esta debilidad hubiera estado oculta. El pelotón se queda en 40-50 corredores y quedan muchos kilómetros de puerto. El ritmo, la subida y el calor hicieron daño. No están solos porque Katusha sigue colaborando. Uno de los más listos de la clase, Moncutié, va a lo suyo, a por la montaña, pasa el primero por el puerto y consigue una mínima ventaja, pero el francés de Cofidis ya tiene lo que buscaba. Dani Moreno completa el trabajo de Katusha facilitando la victoria de su compañero Joaquín Rodríguez y colocándose ambos segundo y tercero en la general respectivamente, que sigue encabezada por Chavanel.

5/ Sierra Nevada-Valdepeñas de Jaén 187 km		
1	J. Rodríguez	4h 42' 54"
2	W. Poels	a 4"
3	D. Moreno	a 5"
4	B. Mollema	a 7"
5	M. Scarponi	a 8"
6	H. Zubeldia	mt
7	J. Fulgsang	mt

Las cuentas empiezan a cuadrarle a 'Purito', con lo que pueda sacar en Escorial, Covatilla, Manzaneda, etc es un aspirante claro a la victoria final, ya que es bastante seguro y regular como corredor. La dimensión que toma el recorrido de la Vuelta con una CRI como a una gran ronda se le debe exigir cambia totalmente el desarrollo de la carrera, ya que la ventaja de Purito no es definitiva ni mucho menos, debe ir sumando y sumando para contrarrestar su desventaja en esa disciplina.

Camino de Córdoba nueva trampa que mantendrá a corredores y aficionados alerta, el puerto del 14 por ciento, curioso nom-

6/ Úbeda-Córdoba 193,4 km		
1	P. Sagan	4h 38' 22"
2	P. Lastras	mt
3	V. Agnoli	mt
4	V. Nibali	mt
5	E. Capecchi	mt

bre para un puerto, será el escenario de un desenlace poco habitual en una carrera ciclista. Leopard intenta llegar con Bennati al sprint, pero Liquigas debió firmar un pacto con el diablo para hacer un descenso de vértigo, pacto que sólo se pudo saltar Lastras, que junto con 4 hombres del equipo italiano (Sagan, Agnoli, Nibali y Capecchi) llegaban en solitario a meta. Victoria para Sagan, que ante la presencia del español de Movistar, segundo en la etapa, no pudo dejarle la bonificación a Nibali. Los principales favoritos cedían ante el "Tiburón" unos 20 segundos.

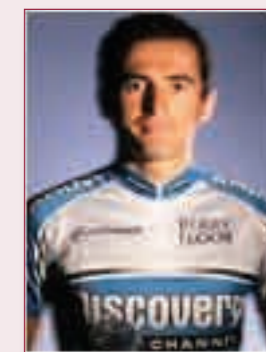


foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

7/ Almadén-Talavera de la Reina de la Reina 182,9 km		
1	M. Kittel	4h 47' 59"
2	P. Sagan	mt
3	O. Freire	mt
4	D. Bennati	mt
5	L. Mondory	mt

8/ Talavera de la Reina - San Lorenzo del Escorial 163 km		
1	J. Rodríguez	4h 49' 51"
2	M. Scarponi	a 9"
3	B. Mollema	mt
4	J. Van den Broeck	mt
5	J. Fulgsang	a 12"

'Triki' Beltrán



Cobo ha sido quien más ha merecido el triunfo

Hemos contado con una gran Vuelta. En materia de recorrido le daría un diez a la organización. Desde el arranque en Benidorm el público ha dado mucha calidez a la carrera. Además ha habido muchas llegadas en alto y se ha llegado a País Vasco, donde está la mejor afición.

Sí que creo que el cartel podría haber sido mejor, con todos los respetos para Cobo, que ha sido quien más se lo ha merecido y al que le ha cambiado la vida radicalmente en poco tiempo y entrando en el libro de oro del ciclismo.

Ya era un ciclista que, aunque ha ganado poco, las victorias que ha logrado han sido de gran calidad, como en País Vasco. El mayor espectáculo de la Vuelta ha sido, sin duda, la subida de Cobo al Angliru. Hay que estar físicamente muy bien para hacer lo que hizo. Tiene mérito que siendo un tapado dentro de un gran equipo con Menchov o Sastre se haya erigido como el mejor corredor.

'Purito' para mí era el gran favorito. Hay que valorar el espectáculo que ha dado mientras ha podido y el juego que ha dado a la carrera, además del destape de Dani Moreno, que es un corredor con el que hay que contar en futuras ediciones.

Con Froome nadie contaba y seguramente la próxima vez en su equipo le vayan a tomar más en serio para las grandes.

Si de la jornada anterior decíamos que a "Purito" Rodríguez le cuadraban los números, mejores eran los que presentaba Nibali, que ya sabe lo que es ganar una Vuelta a España y es mucho mejor croner que el español. Pero en ciclismo y con todo lo que quedaba por delante nada se podía dar por seguro.

El pelotón abandona Andalucía buscando el norte a través de una etapa llana que acabará en Talavera de la Reina. Victoria al sprint para Marcel Kittel (Skil Shimano), seguido por Sagan y Freire. Y de nuevo otro final en un muro, estilo Valdepeñas de Jaén, pero más duro si cabe, y nuevo en La Vuelta. En San Lorenzo del Escorial gana el mismo que en Valdepeñas, Rodríguez, esta vez con el intento de otro especialista en estas rampas como Scarponi, segundo en meta, de evitar el dominio aplastante del corredor de Katusha y su equipo hasta el momento. Una bonita etapa de media montaña, con Mijares de primera categoría para desgastar, y cinco subidas más, algunas no puntuadas por la organización, pero todo reducido al kilómetro final. Tercero en meta era Mollema y se aprecia cierta mejoría en corredores como Antón y Menchov.

Sin descanso se afronta el final en alto de La Covatilla. Joaquín Rodríguez sigue echando cálculos, es líder y aventaja a Nibali en 45" y a Wiggins en 1'43", si consigue sacar algo más en la etapa de hoy podría salir de la contra reloj de Salamanca con 3 ó 4 minutos de pérdida con respecto a ellos, quedando aún mucha dureza. Sorpresa, el sólido Rodríguez pierde 50 segundos con el vencedor, Daniel Martin, tras él a pocos segundos entran Mollema, Cobo, Wiggins, Froome y Nibali.

En cada jornada se crean nuevas expectativas, hoy Wiggins se ha mostrado muy fuerte en un terreno que no es el suyo para distanciar a "Purito",

también Nibali con su ataque, aunque al final se quedará sin recompensa. Menchov confirma que su estado de forma es bueno, Antón en cambio cede 1'50". El holandés de Rabobank Mollema es el nuevo líder.

Bien colocados llegaban el descanso y la contra reloj individual, exigente esta con 47 kilómetros, estaba destinada a ser un punto de inflexión en La Vuelta y el día mas esperado por Wiggins para consolidarse como el principal favorito. Y el inglés del Sky empezó fuerte la crono marcando el mejor tiempo en el primer punto intermedio, pero poco a poco se fue deshinchando. La victoria se la llevó Tony Martin, que aventajó a Froome, compañero de Wiggins y mucho mas regular durante la crono, en 59 segundos. A 1'22" de Martin entró Wiggins. Buenos tiempos los marcados por gente que se defiende bien en montaña como Fuglsang a 1'37" o Monfort a 2'06".

Christopher Froome era el nuevo líder tras la contra reloj. Wiggins, al que le quedaba a partir de ahora la parte de recorrido que menos se adaptaba a sus características, sólo aventajaba a Nibali en 11 segundos. El italiano parecía el mejor colocado para llegar de rojo a Madrid. Había que remontarse a la octava posición para encontrar al mejor español, Juanjo Cobo a 1'47" del líder. Joaquín Rodríguez se situaba a unos 3 minutos de sus principales rivales de cara a la general, no era una diferencias insalvable para un escalador como él con Angliru, Ancares, Farrapona, Manzaneda, Peña Cabarga y las etapas vascas por delante. Su principal rival debía ser Nibali, pero... este deporte no perdona.



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

9/ Villacastín-La Covatilla 170,2 km		
1	D. Martin	4h 52' 14"
2	B. Mollema	mt
3	J. Cobo	a 3"
4	B. Wiggins	a 4"
5	C. Froome	a 7"
6	V. Nibali	a 11"
7	R. Taaramae	a 12"
8	D. Menchov	mt
9	H. Zubeldia	mt
10	F. Kessiakof	mt

10/ Salamanca - Salamanca 47 km (CRI)		
1	T. Martin	55'54"
2	C. Froome	a 59"
3	B. Wiggins	a 1'22"
4	F. Cancellara	a 1'27"
5	T. Phinney	a 1'33"
6	J. Fulgsang	a 1'37"
7	T. Machado	a 1'54"

11/ Verín - La Manzaneda 167 km		
1	D. Moncoutié	4h 38' 00"
2	B. Intxausti	a 1'18"
3	L. L. Sánchez	mt
4	M. Frank	a 1'36"
5	S. Paulinho	a 1'43"
9	J. Rodríguez	a 3'01"
12	W. Poels	a 3'08"
13	B. Wiggins	mt
14	J. J. Cobo	mt
15	S. Pardilla	mt

Cabeza de Manzaneda, otro final en alto en un puerto de paso muy aprovechable, y en una zona en la que es acompañado por otras subidas muy interesantes. Etapa importantísima en el resultado final de la carrera, no hubo grandes ataques de los favoritos, pero la decisión que tomó Sky empezó a hacerle perder la carrera. Muchos

y diferentes movimientos dejan un grupo numeroso por delante, Luis León Sánchez (Rabobank), Reynés (Omega Pharma-Lotto), Bernabéu y Palomares (Andalucía - Caja Granada), Montaguti (AG2R) y Moncutie (Cofidis) que luchan por la montaña, Albasini (HTC), O'Grady (Leopard), Quinzato y Frank (BMC) y Duarte (GEOX), son los más importantes. Bonita lucha por la etapa la que nos regalaron los escapados, donde Moncutie impuso sus cualidades de escalador y desde 15 kilómetros a meta fue martilleando las fuerzas de sus compañeros de fuga para cruzar la meta en primera posición.

Entre los primeros clasificados de la general fue Katusha el que más lo intentó, con Karpets, Moreno y al final Joaquín Rodríguez que sólo se llevó 7 segundos de renta con su ataque casi en el último kilómetro. Mikel Nieve (Euskaltel) intentaba sumarse a la fiesta, la de los Katusha, la de Daniel Martin y la de los Rabobank que también



intentaron con Mollema asaltar el maillot Rojo. Sky eligió a Wiggins y puso al líder de la carrera, Froome, a tirar del grupo. Froome cedió justo antes de que Mollema hiciera su apuesta y tuvo que ser Wiggins el que marcara el ritmo de un grupo que se alejaba cada vez más del hasta hoy líder de la carrera, Froome, que perdía 27 segundos en meta con los mejores clasificados de la general.

Hasta hoy Bradley Wiggins no había demostrado estar más fuerte que su compañero de equipo, más bien al contrario, como

demostraba la general, pero la decisión de los ingleses no dejaba ninguna duda. Se podría decir que Froome no ganó La Vuelta por las tan discutidas bonificaciones, ya que Cobo se benefició más de ellas, pero en Cabeza de Manzaneda se le escapó un tiempo decisivo.

El maillot rojo cambiaba de hombre pero se quedaba en el mismo equipo, Wiggins vestía esta prenda en Pontareas para llevarla hasta Pontevedra donde el sprint daba como ganador a Sagan seguido de Degenkolb, jóvenes sprinters que ya dan buena cuenta de los Bennati, Petacchi, Haedo y Boonen.

12/ Pontareas - Pontevedra 167,3 km		
1	P. Sagan	4h 03' 01"
2	J. Degenkolb	a 1"
3	D. Bennati	mt
4	A. Petacchi	mt
5	J. J. Haedo	mt

Viernes día 2 de septiembre, Sarria - Ponferrada de 158 kilómetros. Lo que pudo haber sido y no fue. Ancares se estrena en La Vuelta, colocado a 60 kilómetros de meta y con Lumeras y Otero tras él deparó ciertas situaciones de carrera interesantes. No es ni mucho menos la mejor etapa de la historia, pero colocada antes de los finales en alto de Farrapona y Angliru podía haber sido despreciada por los principales equipos y corredores que luchaban por la general. Muchos ataques al principio de la etapa para definir el grupo de escapados, algunos peligrosos como un corte que se formó con Sastre y De la Fuente (Geox), Nibali con dos compañeros de equipo. Intxausti y Madrazo de Movistar, Antón y Verdugo por parte de Euskaltel, entre otros. El grupo de escapados, demasiado grande, se partió en dos quedando Nibali por detrás y siendo alcanzado por el pelotón el italiano lo intentó pasados unos kilómetros, muy atentos "Purito" y Mollema no le dejan marchar.

Eleuterio Anguita



Cobo debe confiar más en su propio potencial

La Vuelta ha sido entretenida, casi todas las etapas han tenido un final atractivo, con algún puertecito o llegada selectiva. Tanto que incluso se ha echado de menos alguna etapa al sprint, pero en líneas generales creo que la carrera va por buen camino. Sí que se ha visto deslucida por la ausencia de las grandes figuras, pero esa es la opinión para el público en general, que cuando no está Contador, los Schleck, ven que la carrera se resiente. Para los que lo seguimos, la participación ha sido muy buena, aunque luego los favoritos no hayan respondido como quisieran.

Al final han disputado dos corredores que a priori no contaban en las quinielas como Cobo y Froome. Aún así creo que la carrera ha estado muy interesante y al final todo se ha decidido por trece segundos.

No ha sido del todo mala para los españoles por Cobo y por los Katusha, que han dejado el pabellón español muy alto.

La victoria de Juanjo no ha sido tanta sorpresa para los que le conocemos bien, ya que sabemos de su potencial y sus condiciones, que de no ser por la cabeza podría haber conseguido más cosas. Si confiase mucho más en sí mismo daría mucho más de sí.

Siempre ha habido corredores que se bloquean con presión por muy buenos que fueran: gregarios que dan el salto a líderes o líderes que luego no son capaces de rematar.

Euskaltel intentaba en el exigente terreno previo al coloso del día, situar a Nieve y Antón en el grupo de escapados, cosa que consiguen antes de empezar el ascenso a Ancares. Se unen a sus compañeros de equipo Txurruka y Verdugo que marchan en la escapada. Grupo importante, con Blanco, De la Fuente, Sastre (Geox); Losada, Moreno (Katusha); David López, Madrazo (Movistar); Capecchi, Nerz (Liquigas); Petrov, Gasparotto (Astana); Oliveira (RadioShack)... Así hasta 28 corredores, entre ellos Albasini del HTC que no dispone de ningún compañero de equipo.

Sky toma el mando del pelotón porque no puede permitir que la fuga vaya cogiendo ventaja, en ella trabaja Euskaltel que dispone de 4 corredores, entre ellos Mikel Nieve situado a 4'46" de Wiggins en la clasificación general. Igor Antón estabiliza la diferencia en torno a los 2 minutos y medio en la primera parte de la subida a Ancares y finaliza su trabajo descolgándose del grupo cabecero.

El ritmo de Sky no es excesivo, porque ni puede ni debe serlo, les interesa mantener el bloque para el tramo posterior a Ancares. Pero los movimientos de Pardilla (Movistar) y principalmente Joaquín Rodríguez, al que se unen los Rabobank, hacen responder en

primera persona a Wiggins desmontando así al Sky. Gárate trabaja para su compañero Mollema y da continuidad al ataque de "Purito". La diferencia del grupo de escapados no llega a 3 minutos al paso por el puerto de Ancares, en la bajada se forma un grupo con Nibali y Kessiakoff, que junto con un compañero de este último alcanzan a Pardilla que había conseguido escapar del control de Wiggins. La situación era delicada, hombres bien clasificados en la general que si alcanzaban al grupo de Euskaltel iban a encontrar buena colaboración, ya que tanto Astana como Liquigas llevaban dos corredores delante.

Wiggins preguntaba por el pinganillo qué hacer, le recomendaron que esperara a recomponer el equipo. La diferencia no llegó a medio minuto hasta que el empuje del bloque del Sky alcanzó al grupo de Nibali, esta aventura de unos diez kilómetros hizo que la diferencia con el grupo de escapados se redujera a menos de dos minutos, pero al neutralizar este intento Sky se relajó y la diferencia de cabeza de carrera volvió a subir hasta alcanzar los 2'40".

En este momento Radioschack se coloca en cabeza del pelotón principal para reducir diferencias con los escapados y mantener



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

13/ Sarria - Ponferrada 158,2 km		
1	M. Albasini	4h 19' 39"
2	E. Capecchi	mt
3	D. Moreno	mt
4	D. De La Fuente	mt
5	N. Roche	mt

el liderato en la clasificación por equipos, liderato que perderían al día siguiente en La Farrapona por más de 40 minutos. La diferencia se queda en 1'33 segundos en meta, donde Albasini actúa de secante de muchos de los intentos por llevarse la etapa y logra alcanzar la meta de Ponferrada en primera posición.

Sábado 3 de septiembre, Astorga – La Farrapona. Lagos de Somiedo. Final inédito en esta preciosa subida asturiana y con el aperitivo previo de Ventana por su vertiente corta y el duro San Lorenzo. Escapados Luís León Sánchez, Kroon, Taaramae, Azanza e Isasi de Euskaltel, De la Fuente (Geox), Kuschynski y Vorganov (Katusha), y Taaramae como más importantes. La diferencia llega a los ocho minutos.

Conforme se acercan los últimos kilómetros va bajando la diferencia. Taaramae y De la Fuente son los más fuertes de la escapada. Movimientos en el pelotón, Movistar deja atrás al grupo con Intxausti y Bruseghin, el italiano está a 2'22 en la general. Katusha intenta algo parecido con Dani Moreno y "Purito" Rodríguez, que también tienen a sus compañeros Kuschynski y Vorganov por delante. El pelotón no deja a Rodríguez marcharse, al igual que a Cobo que también lo intenta. Las duras rampas de San Lorenzo invitan al movimiento de los corredores, aunque no siempre se logra escapar al control del pelotón. Menchov tensa la cuerda, seguido por Cobo, Wiggins tarda en reaccionar, el pelotón se estira en los últimos metros de San Lorenzo.

Dani Moreno contacta con los Movistar y van haciendo camino, pero la primera parte



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

de La Farrapona es demasiado tendida y el gran grupo se les echa encima. Taaramae y De la Fuente son los más fuertes por delante. A cuatro kilómetros de meta Juanjo Cobo ataca y abre hueco del pelotón de favoritos del que se están quedando Nibali y Joaquín Rodríguez. Sky mantiene la estrategia de Cabeza de Manzaneda y hace trabajar a Froome. Geox decide renunciar a la posibilidad de victoria de etapa y hace que De la Fuente espere a Cobo para echarle una mano y conseguir algunos segundos más. Taaramae estrena el palmarés de la

14/ Astorga - La Farrapona 175,8 km		
1	R. Taaramae	4h 39' 01"
2	J. J. Cobo	a 25"
3	D. De La Fuente	a 29"
4	W. Poels	a 40"
5	B. Wiggins	a 45"
6	C. Froome	mt
7	B. Mollema	mt
8	D. Menchov	mt
9	M. Nieve	a 55"
10	J. Van den Broeck	a 1'00"

15/ Avilés - Angliru 142,2 km		
1	J. J. Cobo	4h 01' 56"
2	W. Poels	a 48"
3	D. Menchov	mt
4	C. Froome	mt
5	B. Wiggins	a 1'21"
6	I. Antón	mt
7	J. Rodríguez	a 1'35"
8	M. Monfort	mt
9	B. Mollema	mt
15	S. Pardilla	mt

Farrapona y Cobo es segundo rascando 20 segundos más los 12 de bonificación al pequeño grupo que forman Wiggins, Froome, Mollema y Menchov.

Para cerrar esta trilogía montañosa se había elegido al Dios de los puertos, si, ese que no hace diferencias, la diferencias las hace ¿Pla de Beret?. En un principio el Angliru iba a decidir La vuelta, Nibali se mantenía a 1'25" de Wiggins, "Purito" prácticamente descartado ya de la lucha por la general a 4'17". Previo al coloso se pasaría por el duro Cordal donde Geox encomendó a Sastre la tarea de filtrarse en cualquier corte que se produjera, por lo tanto, saltó a por el primer movimiento a cargo de Bruseghin. A ellos se unirían Moncutie, que busca los puntos de la montaña, y el voluntarioso Daniel Martin. Fueron reintegrados al grupo en el descenso.

Cobo inscribía su nombre en las rampas más duras de La Vuelta, Les Cabanes, La Cueva, vieron posiblemente la mejor ascensión al Angliru de su corta, pero intensa historia. ¿Hizo el mejor tiempo en ella? No, pero esos 32 dientes que eligió como piñón



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

TIEMPOS DE SUBIDA AL ANGLIRU		
1999	J.M.Jiménez	44'50"
2000	G.Simoni	41'55"
2002	R.Heras	43'41"
2008	A.Contador	43'12"
2011	J.J.Cobo	43'44"

más grande le permitieron mantener la suficiente cadencia como para subir elegantemente y llevarse una victoria que le disparaba directamente hacia el rojo de líder y al cajón más alto del podio final en Madrid.

Scarponi había abandonado ya esta Vuelta, y hoy Nibali era el que tenía su día malo y cedía más tiempo del deseado por su equipo. El Angliru dejó claramente en evidencia que Sky eligió mal, y Froome estuvo mucho mejor que Wiggins. Menchov, que día a día mejoraba entraba tercero en meta a 48" detrás de Wouter Poels (Vacansoleil) y quitándole a Froome, cuarto, la posible bonificación.

Con el final en alto de Peña Cabarga por delante, y las etapas vascas no estaba todo decidido, Froome estaba a tiro de bonificación en meta del liderato y Geox tenía mucho trabajo por delante. Pero La Vuelta era ya cosa de dos corredores, Nibali se había dejado sus opciones en el Angliru y su retraso en la general era de 3'27".

Los corredores ponen rumbo a La Rioja, en Haro se encuentra la meta de la 16ª etapa que desde La Olmeda llevará a los corredores a través de 203 kilómetros a la región de la uva tempranillo. Etapa propicia para el sprint del gran grupo, los tres escapados Rosendo y Cabello (Andalucía-Caja Granada) y Fouchard (Cofidis) llegan a tener 8 minutos, pero el pelotón no perdona y son atrapados antes del último sprint intermedio donde Froome intenta coger bonificación. Haedo se lleva la victoria tras un error en la señalización de una rotonda que confunde a medio pelotón a 200 metros de meta. Froome pierde 2 segundos y "Purito" 11 minutos por una caída. Otros ilustres como Cancellara y Boonen se han retirado.

16/ La Olmeda - Haro 203,6 km		
1	J. J. Haedo	4h 41' 56"
2	A. Petacchi	mt
3	D. Bennati	mt
4	V. Reynés	mt
5	L. Howard	a 2"

Desde Bodegas Faustino, en Oyon, se da la salida de la 17ª etapa que acabará en la bonita, dura y corta subida a Peña Cabarga. Moncutie sigue consolidando su maillot de la montaña durante la etapa y Geox tira del grupo en la larguísima y preciosa bajada del puerto de Lunada. Todo quedará reducido a la subida final, la colocación de estos finales tan duros condiciona claramente el desarrollo de la etapa. En las primeras posiciones del grupo se ve a corredores de Katusha, Omega Pharma - Lotto, Rabobank y Euskaltel.

Daniel Martin es el primero en atacar mientras Menchov se encarga de marcar el ritmo del grupo. Más movimientos, Bruseghin alcanza a Martin y posteriormente será Van den Broeck el que lidere la etapa. Pero Froome quería regalarnos fuertes emociones, lanzó un brutal ataque que sólo pudo seguir Cobo, que ligeramente empezaba a ceder. Por un momento parecía que se le escapaba la carrera, en su tierra, Cantabria. Poco a poco se rehizo, alcanzó a Froome ante el delirio de los suyos, y le



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

17/ Faustino V - Peña Cabarga 211 km		
1	C. Froome	4h 52' 38"
2	J. J. Cobo	a 1"
3	B. Mollema	a 21"
4	D. Martin	a 24"
5	I. Antón	a 27"
6	M. Nieve	mt
7	M. Bruseghin	a 29"

sobrepasó, parecía que la cosa cambiaba. Cobo iba a llevarse la etapa y quitarle ocho segundos de bonificación, pero no, calculó mal y fue sobrepasado de nuevo por Froome que ganó la etapa. Corto, pero muy intenso. Nada que reprochar a los dos corredores que lo dieron absolutamente todo, solo había que verlos tras cruzar la línea de meta, exhaustos, extenuados. Trece segundos era la diferencia que Cobo le seguía sacando a Froome en la general. Wiggins, tercero, miraba ya hacia atrás en esta clasificación ya que Mollema se le estaba echando encima.

Empezaban a agotarse las opciones de Froome de conseguir ganar esta Vuelta a España, desde el Angliru solo había recortado 7", y las bonificaciones eran complicadas de conseguir, 'Purito' y Mollema luchaban por la clasificación por puntos y disputan los sprints intermedios, por ahí anda siempre De la Fuente, fiel escudero de Cobo,

por si Sky intentaba colarse en esa lucha. A esto se unía la dificultad de controlar las escapadas y las pocas fuerzas de las que disponía a estas alturas de vuelta el equipo inglés.

Euskaltel e Igor Antón llegaban a casa, el circuito de Bilbao con la subida por un pasillo de gente al Vivero vieron en su primer paso a un generoso Marzio Bruseghin que marcaba el ritmo de la escapada. En la segunda ascensión al Vivero Antón iba en solitario. De los casi 5 minutos de ventaja en el primer paso por Bilbao, 2'30" al primer paso por el puerto, a menos de 2 minutos en el llano que había entre las dos subidas. A Froome se le escapaba la bonificación que había entre las dos subidas al vivero, pero todavía les quedaba la de meta.



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

Al iniciar la última subida al Vivero Antón volvió a ampliar la diferencia a 2'20" sobre el pelotón y casi medio minuto sobre Bruseghin. Wiggins tiraba de un ya reducido pelotón, pero Sky no parecía tener la suficiente superioridad como para romper la carrera y que Froome pudiera despegar a Cobo de alguna manera. Antón se llevaba esta emotiva etapa para los vascos, después de él, entraba en meta Bruseghin. El

18/ Solares - Noja 167,9 km		
1	F. Gavazzi	4h 42' 54"
2	K. Wanderwalle	mt
3	A. Geniez	a 10"
4	N. Sijmens	mt
5	M. Montaguti	mt

19/ Noja - Bilbao 158,5 km		
1	I. Antón	3h 53' 24"
2	M. Bruseghin	a 41"
3	D. Nerz	a 1'30"
4	H. Zubeldia	mt
5	C. Sorensen	a 1'31"

20/ Bilbao - Vitoria 185 km		
1	D. Bennati	4h 39' 20"
2	E. Gasparotto	mt
3	D. Caruso	mt
4	S. Vanmarcke	mt
5	K. De Kort	mt

21/ C. Jarama - Madrid 95,6 km		
1	P. Sagan	2h 20' 59"
2	D. Bennati	mt
3	A. Petacchi	mt
4	J. Degenkolb	mt
5	N. Maes	mt

italiano de Movistar se despachaba con unas declaraciones que destilaban mucha deportividad y su pasión por el deporte que practica, no reprochaba la actitud de Antón en la primera subida al Vivero, donde Marzio fue el que llevó el peso de la escapada, al contrario, si no ganó la etapa es porque Igor estuvo mas fuerte. También sorprendió su opinión sobre este ciclismo moderno, ¿De etapas cortas y nerviosas? Donde él prefiere más dureza y kilómetros para explotar su fondo. Froome hizo su intento de descolgar a Cobo en los últimos metros del

Vivero, el de Geox se pegó a él y fueron cazados nada más coronar.

El pelotón pone rumbo a Vitoria. De nuevo escapada numerosa, lo más importante en el grupo de los escapados la presencia de dos corredores de Rabobank, Barredo y Kruijswijk que pueden ser la avanzadilla en el caso de que Mollema se decida a asaltar las tres primeras plazas de la general. Aunque Sky tiene bastante que perder es el equipo del líder el que debe asumir la responsabilidad de la persecución. Omega Pharma – lotto, Radioschack y posteriormente Leopard serían los encargados de controlar la fuga. Barredo lo intentó hasta salirse con la suya en Urkiola quedándose en solitario en cabeza de la etapa.

Carlos Sastre, aprovechando un movimiento de Froome bien seguido por Cobo, atacaba a 20 kilómetros de la meta en su particular despedida del ciclismo profesional, alcanzaba a Barredo y se mantenía unos kilómetros liderando la etapa. Finalmente Sastre es cazado y Bennati se hace con el triunfo de etapa. Mollema le quita 2 puntos a Rodríguez en el sprint final y empata con



Yukihiro Doi en los kilómetros finales de La Farrapona.

foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

Entrevista con Yukihiro Doi

El Angliru no es para el ciclismo

DLC: ¿Cuál es tu mejor cualidad como corredor?

YD: Voy bien en todos los terrenos, a excepción de la contrarreloj. Sprinto, pero no sprinto muy fuerte.

DLC: ¿Qué opinas sobre la Vuelta?

YD: Es una carrera bonita. Antes de empezar me decían que era una carrera más relajada que el Tour, pero desde mi punto de vista no lo ha sido.

DLC: ¿Es tu primera vez compitiendo en España? ¿Te gusta España?

YD: Me encanta España. Ya corrí Burgos antes de la Vuelta.

DLC: ¿Qué opinión te dejó el Angliru?

YD: No es un puerto para el ciclismo, sólo para esquiar.

DLC: ¿Teneis algo similar en Japón?

YD: Sí, tenemos Monte Fuji, que es muy empinado, pero no tanto como el Angliru. Es el puerto más duro que he subido nunca (refiriéndose al japonés).

DLC: ¿Tiene seguimiento el Keirin allí?

YD: Sí, más que el ciclismo, aunque no sé por qué es tan popular. Nunca probé.

DLC: ¿Crees que en el futuro habrá un ganador de grandes vueltas japonés?

YD: Sí, apostaría que antes de 2050.

DLC: ¿Cuáles son tus objetivos próximos?

YD: Para el año próximo año quiero preparar los Juegos Olímpicos y el Mundial.

el catalán en la clasificación por puntos. Froome sigue sin bonificar y Cobo empieza a ver Madrid en tonos rojos.

Nunca llueve a gusto de todos, y el planteamiento de esta última semana de Vuelta a España seguro que ha suscitado diferentes valoraciones. Si reservamos el Angliru o la Bola del Mundo en su momento para el último día se condiciona el recorrido, si lo ponemos a una semana del final, las últimas etapas pierden importancia. El territorio vasco se presta a un recorrido más selectivo que el que hemos visto, no hubiera estado mal descargar dureza de algunas jornadas para colocarla al final y que tras el Angliru las etapas albergaran la posibilidad de ver un mayor espectáculo. Podría ser una buena señal de identidad de La Vuelta a España que se pudiera decidir con etapas del estilo de la de Granada de 2.006 con el duelo Valverde – Vinokourov.

Planteando lo anterior de otra manera, si el Angliru hubiera estado situado después de Peña Cabarga, ¿Hubiéramos visto ese ataque desesperado de Froome en Peña Cabarga? ¿Verdad que no? Ese ataque de Fro-

ome no se hubiera producido y el espectador habría salido perdiendo, sólo hubiera disfrutado en el decisivo Angliru, de esta manera hemos tenido, además, momentos brillantes en la cima cantabra.

La Vuelta pone su punto y final pasando por algunos de los lugares más emblemáticos de la capital española. El corredor de Liguigas Peter Sagan se lleva el triunfo al sprint completando su excelente debut en una vuelta de tres semanas. Mollema logra 7 puntos en meta y supera finalmente a “Purito” Rodríguez en la clasificación por puntos y Moncutie se vuelve a llevar la montaña de La Vuelta por cuarta vez consecutiva. Geox supera a Leopard y Euskaltel en la clasificación por equipos.

Pocos o nadie apostaban por Cobo, corredor de mucha calidad, pero poco constante en su rendimiento. Ojalá esta victoria sirva para darle confianza. Lo que damos por hecho es que ofertas no le van a faltar de cara a la próxima temporada, pero el corredor cantabro valorará posiblemente, más que el dinero, su relación con Matxín, ya que es bajo su dirección cuando ha obtenido los mejores resultados.



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

Historial de lideres	
1 etp.	J. Fulgsang
2 etp.	D. Bennati
3 etp.	P. Lastras
4 etp.	S. Chavanel
8 etp.	J. Rodríguez
9 etp.	B. Mollema
10 etp.	C. Froome
11 etp.	B. Wiggins
15 etp.	J. J. Cobo



foto: Carmelo Ortega



foto: Carmelo Ortega



foto: Carmelo Ortega

Tino Zaballa



La Vuelta de Cobo

¡Hola amigos! Si todas las colaboraciones que he hecho en ‘Desde La Cuneta’ han sido un placer, ésta aún más porque es para contaros que Cobo ha vuelto y en su vuelta se ha llevado una Vuelta.

Los que le queremos y le conocemos hemos sufrido bastante por ver cómo perdía la ilusión por este deporte y por su profesión. Gracias a Dios recuperó su furia y decidió salir a embestir como un bisonte. Lo que de verdad le hizo ganar esta Vuelta a España fue ese equilibrio que se tiene que dar en los astros para que se inspire como los grandes poetas o pintores. Es lo que tienen los genios que dependen de ese punto de inspiración para hacer grandes obras. Ojalá le perdure esa combinación astral porque el potencial físico lo tiene y podemos disfrutar de ese Cobo en muchas carreras.

Me tendrán que perdonar los lectores, pero el corazón tira mucho y antes de hablar de la Vuelta en sí, tengo que hacer mención especial para David De la Fuente, más que un amigo. Has hecho una Vuelta buenísima, constante, sufrida. Te quedaste sin tu victoria de etapa, que la tenías, ¡lo sé! Pero fue para bien y lo hecho en la Farrapona dice mucho de tu calidad como ciclista, pero más de tu calidad como persona.

Para mí ha sido una Vuelta dura, muy dura, no solo por los kilómetros y metros de desnivel que tenía que salvar el pelotón, sino por encadenar tantos días de fatiga, porque en el ciclismo de hoy en día los días de transición no existen. Un ejemplo es cuántos días han tenido los hombres rápidos.

Creo que se ha conseguido una gran Vuelta con puertos nuevos, con puertos de siempre y con una crono larga que parecía que decidiría más. Con un paso por País Vasco, algo que creo que se le debía a esa gran afición, pero al final la organización consiguió lo que quería, que es que la Vuelta estuviera viva hasta el último día.

Esta Vuelta terminó y nos dejó unos nombres que el buen aficionado tiene que guardar en su cabeza por lo que han sido, son y serán: Cobo, Froome, Wiggins, Mollema, Lastras, Sastre, Moncutie, Sagan, Palomares, Chavanel... En definitiva, hemos disfrutado de una Vuelta al rojo vivo.

“La relativización de las cosas”

Por Juanfran De La Cruz (20 Minutos)

Aunque el calendario apenas se da treguas, y las que se dejarán de dar ahora que sabemos que todo un Giro de Lombardía se muda desde su privilegiado otero de hojas muertas hasta las fechas cercanas a San Miguel, apenas una semana después de la conclusión de los mundiales, a pesar de esa ausencia de pausas, no está de más repescar una manía enquistada en muchos medios generalistas a la hora de hablar o valorar la Vuelta. Tenida como una grande pese a que en algún foro del extranjero se lo comienzan a cuestionar (por sus últimos ganadores, por su desarrollo, incluso por sus recorridos; y como opiniones que son, habrá que seguir su evolución con atención), la ronda de Unipublic añora la pasión del Giro o la notoriedad del Tour como bien se encarga de recordar periódicamente su director, Javier Guillén. El peso de la historia y el del las fechas, incuestionable este último, aleja al Tour de la Vuelta, aunque mantienen una relación de simpatía por eso de la presencia gala en el accionariado de la segunda, una relación que de momento no ha planteado ningún tipo de sumisiones ni renuncias, lo cual es bueno. El de la pasión italiana por la

corsa rosa, el teórico “rival directo”, resulta inalcanzable mientras mil y un debates entorpezcan el discurso propio del de la carrera.

La edición en la que no se busca un debate sobre la capitania de un equipo (nada nuevo, se viene haciendo desde la rivalidad Loroño-Bahamontes pero sin el estilo de aquellas premisas), o un escándalo de la índole que sea, acaba aflorando la cantinela de la necesidad de un bueno y un malo, una lucha que le aporte interés a la competición. “Es que si no la Vuelta no interesa”, nos repiten desde una emisora de radio. Con Juanjo Cobo y con Chris Froome (y en menor medida, y durante unos días también, su compatriota Bradley Wiggins) sucedió tal cosa. El bueno, claro, Cobo; y el malo, entendido como foráneo, el ciclista del Sky. Ese planteamiento, así se defiende, es el que le da a la carrera el éxito de audiencias y el que realmente le da interés. Y si no hay esa brega entre el bueno y el malo, nanai. Yo, ingenuo, parto de la base de que al que le gusta el ciclismo, le va a seguir agradando más allá de quien corra. Porque si una cosa enorme tiene este deporte es que las fronteras se relativizan y las nacionalidades apenas se reducen

Desde La Cuneña

a las pugnas propias de los mundiales, que por algo se disputan por selecciones. Vamos que sea quien sea el protagonista de la gesta, se le va a aplaudir y apoyar igual, más allá de las filias y las fobias de cada uno. Eso es deporte. Otra cosa, forofismo.

Además, si la Vuelta es una grande y como tal tiene que ser considerada, debería dar igual que pugnen por el triunfo un estonio, un chino y un brasileño. Permítanme la exageración, claro. Hasta que la figura de Cobo se consolidó como aspirante, la Vuelta parecía cosa de extranjeros. Aquí hablaban de desinterés. Y sin embargo en otros lares, los crecientes anglosajones, un mercado que sí está consolidado, que ha ido creciendo per se desde los años ochenta sin ingerencias de la UCI (el cénit, Armstrong para EE UU y Evans, claro, para Australia), la Vuelta daba otro pasito hacia su hueco, hacia su notoriedad. Apenas se indica cuánto ha podido crecer la Vuelta en el extranjero, lo cual consolidaría esa condición de grande. No. La idea es la contraria, el tiro en el pie, el no ver

más allá, la de potenciar lo local y obviar lo global. Un afán protector incomprensible, un arancel injustificable y oportunista hacia un deporte furtivo el resto de la temporada. Otro debate es el de los grandes nombres.

Lo que ha vuelto a quedar claro es que desde su mudanza al mes de septiembre, un cambio que analizado con perspectiva no puede ser calificado de otra forma que como un acierto pese a la corriente de opinión que aún mantiene la idoneidad de la primavera, la Vuelta tiene duende para el Mundial. O viceversa. En Copenhague Gran Bretaña cumplió el pronóstico y el veloz Mark Cavendish, que aunque que es cierto que estuvo poco pero estuvo, se vistió de arco iris. El gran favorito en un circuito indigno para una prueba de fondo en carrera, porque por mucho que la UCI defiende que debe haber circuitos para todos los perfiles si los hemos visto duros pero nunca con un final en alto de cierta entidad donde tenga opciones un escalador puro. Si con Cadel Evans el arco iris volvió a asomarse en la cabeza de los pelotones en los puertos, con Mark Cavendish, el flamante fichaje del Sky, la crónica de un fichaje anunciado por eso de la coincidencia de nacionalidades, veremos justo lo contrario. Y a buen seguro alguna que otra salida de tono.

MOMENTOS VUELTA



MOMENTO DURO. Pese a que en Totana el líder de Euskaltel no pasó una buena etapa, nadie esperaba que en una subida fácil como Sierra Nevada, el gran escalador bilbaíno se quedara cortado. Aún le faltaban 15 km de puerto cuando empezó a mostrar dificultad. Pese a ello tan sólo cedió poco más de un minuto con los líderes, que no supieron eliminarle.



EXHIBICIÓN. Liquigas dio una lección de cómo aprovechar un descenso para su provecho. Bastó con un alto ritmo y un conjunto entero con ganas de dar batalla. Sagan, Agnoli, Capecchi y Nibali, el gran capo de la escuadra se colaron en un corte con la única compañía del enrachado Pablo Lastras, que casi les amarga la fiesta. El golpe fue más efectivo que real y en aquel entonces parecía que su segunda Vuelta no se le iba a escapar al 'Squalo' de Messina, sensación que días después se desvanecería.



GOLPE. El 'Tiburón', observando desde la izquierda la evolución de su 'nueve', dio un golpe de autoridad en la crono inicial, asestando más de 20" tanto a Antón como a 'Purito' y sacando tiempo a todos los rivales.



TONDO, VICARIO... Pablo Lastras consiguió una victoria y el maillot rojo como suele: con mucha clase. 'Pencas' ganó el pulso a todo un galgo como Chavanel para acordarse de todos: Tondo, Soler, Vicario... ¡Grande, Pablo!



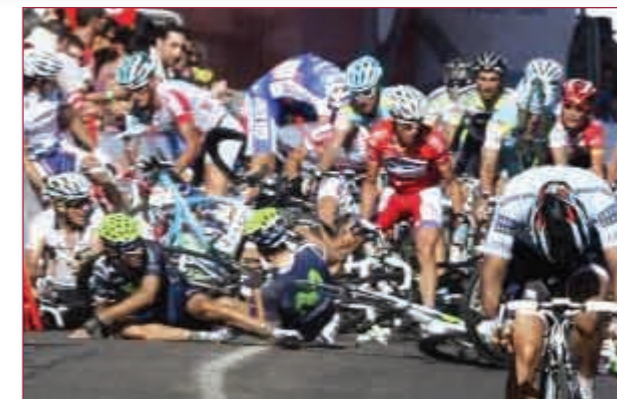
MORENO & 'PURITO'. El Katusha acudía en un gran estado de forma, sobre todo sus líderes. Moreno, que finalmente fue el mejor del equipo en la general, hizo un trabajo espectacular (tras haber ganado la anterior etapa) para Rodríguez, que remató como suele en el rampón final que llevaba a la meta de Valdepeñas. Nibali reventó al intentar seguirles. El catalán parecía el máximo favorito en aquellos instantes. La Vuelta dio muchas vueltas

MOMENTOS VUELTA

CAÍDA CLAVE. Los italianos Scarponi y Nibali fueron los más perjudicados por la caída de Talavera, en pleno sprint final. El de Lampre fue el que llevó peor parte y tuvo que abandonar días más tarde debido a una enfermedad que mermó aún más su estado físico.



MOMENTO CLAVE. En su momento pareció una injusticia que Matxin, director del Geox, parara a De la Fuente, que iba en cabeza de carrera junto al estonio Taaramae, ganador final de la etapa. Sin embargo, por detrás se estaba jugando la Vuelta y había que apostar por ello. La jugada finalmente les salió perfecta y nadie se acordó del gesto de un cántabro hacia otro cántabro que ganaría el día siguiente en el alto del Angliru.



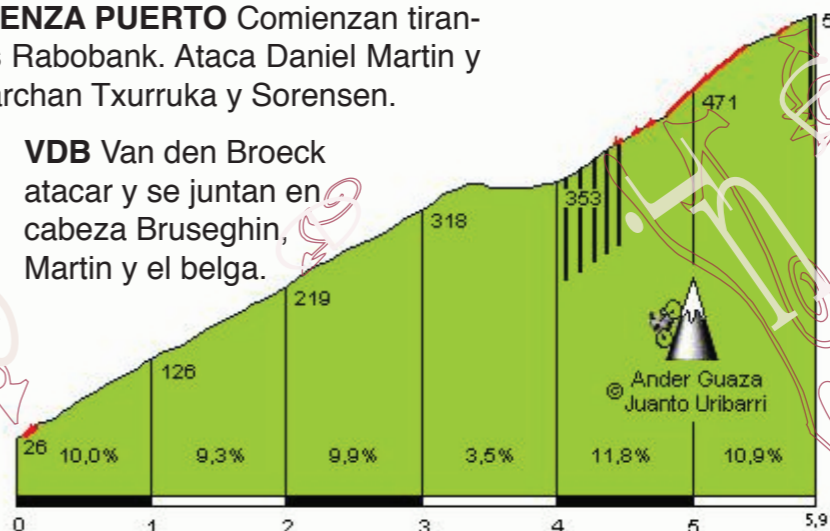
33 AÑOS. Han tenido que pasar esos años para que la ronda española atravesase de nuevo las carreteras vascas. El hecho se produjo al coronar el puerto de las Muñecas en la etapa que conducía a los ciclistas a Bilbao. Bienvenidos.



EL MOMENTO CLAVE

COMIENZA PUERTO Comienzan tirando los Rabobank. Ataca Daniel Martin y se marchan Txurruka y Sorensen.

VDB Van den Broeck atacar y se juntan en cabeza Bruseghin, Martin y el belga.



Peña Cabarga, perfil cortesía de APM

AL ASALTO Froome ataca y Cobo cede. Recupera y luego es Froome quien cede, aunque en el último segundo Cobo se apajara y Froome gana.

COBO ATACA Cobo arranca y se lleva a rueda a Froome, el cual intenta remachar. Cobo resiste, pero termina por ceder.

WIGGINS LO PASA MAL El británico no tiene su día y sufre

LA AFICIÓN DE LA VUELTA



La subida al Angliru estuvo, como suele, repleta de público



Las jornadas disputadas cerca de Madrid son apuesta segura. En la cuestas final de San Lorenzo del Escorial no cabía un alfiler



Peña Cabarga ya en 2010 estuvo repleto de público y 2011 no fue menos, si bien la etapa fue entre semana



Las carreteras vascas estuvieron inundadas de público, ansiosos por ver la vuelta de la Vuelta a su tierra. Tanto Vivero como Urkiola fueron una fiesta del ciclismo y tuvieron ambiente de gala

El público abarrotó muchas de las etapas de la Vuelta 2011. En algunas de las jornadas, incluso, el público supuso un problema debido a su acumulación, como, por ejemplo, en la Farrapona, donde el tapón ocasionado por aficionados, vehículos y motos creó tensión entre entes de la organización y algún aficionado. Esa etapa, además de la del Angliru y las vascas, fue de las más exitosas, aunque la sorpresa llegó en puertos más apartados como Ancares. La tendencia a cunetas vacías en la Vuelta está desapareciendo, bien porque la organización trata de llegar a sitios muy accesibles para el público o bien por el interés creciente por la ronda roja. No era habitual ver caravanas o aficionados extranjeros siguiendo varias etapas como en esta ocasión. Incluso alguno viajando tan sólo para ver una etapa concreta. El adelanto de una semana ha supuesto, en este sentido, un éxito rotundo, ya que ha permitido mayor implicación del público a pie de cuneta.

¡Viva la Vuelta!



Galicia también respondió a la llamada de la Vuelta

CLASIFICACIÓN GENERAL FINAL		
1	J. J. Cobo	84h 59' 31"
2	C. Froome	a 13"
3	B. Wiggins	a 1'39"
4	B. Mollema	a 2'03"
5	D. Menchov	a 3'48"
6	M. Monfort	a 4'13"
7	V. Nibali	a 4'31"
8	J. Van den Broeck	a 4'45"
9	D. Moreno	a 5'20"
10	M. Nieve	a 5'33"
11	J. Fulgsang	a 5'50"
12	C. Sorensen	a 7'04"
13	D. Martin	a 7'22"
14	M. Bruseghin	a 8'22"
15	S. Lagutin	a 8'57"
16	N. Roche	a 10'25"
17	W. Poels	a 11'42"
18	R. Kiserlovski	a 13'27"
19	J. Rodríguez	a 15'07"
20	C. Sastre	a 20'08"

COMBATIVIDAD	
A. Palomares	

CLASIFICACIÓN DE LA COMBINADA		
1	J. J. Cobo	9 pt
2	C. Froome	16 pt
3	B. Mollema	17 pt
4	D. Moreno	21 pt
5	D. Martin	26 pt
6	C. Froome	88 pt
7	D. Moreno	83 pt
8	W. Poels	71 pt

CLASIFICACIÓN DE LA MONTAÑA		
1	D. Moncoutié	63 pt
2	M. Montaguti	56 pt
3	J. J. Cobo	42 pt
4	D. Martin	33 pt
5	D. Moreno	32 pt
6	D. De La Fuente	24 pt
7	N. Sijmens	22 pt
8	C. Froome	21 pt

CLASIFICACIÓN PUNTOS		
1	B. Mollema	122 pt
2	J. Rodríguez	115 pt
3	D. Bennati	101 pt
4	P. Sagan	100 pt
5	J.J.Cobo	92 pt
6	C. Froome	88 pt
7	D. Moreno	83 pt
8	W. Poels	71 pt

CLASIFICACIÓN EQUIPOS		
1	Geox-TMC	254h 32' 28"
2	Leopard-Trek	a 10'09"
3	Euskaltel-Euskadi	a 16'44"
4	Katusha	a 43'18"
5	AG2R La Mondiale	a 43'27"



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

MUNDIAL '11

Cavendish aprovecha una oportunidad de oro

Redacción: JORDI MARTÍNEZ

La conjunción de una serie de factores como un recorrido prácticamente llano, un equipo de buenos rodadores y el mejor sprinter del momento han dado como resultado que el oro se vaya hasta Gran Bretaña colgado del cuello de Mark Cavendish.

La táctica estaba clara, con corredores como Wiggins, Stannard, Millar o Froome tirando del pelotón hasta llevar a Cavendish a los últimos 150 metros. En la fuga del día la selección española colocó a Pablo Lastras, mientras que por detrás la tarea era la de arropar a Freire.

Con el hasta entonces Campeón del Mundo Thor Hushovd cortado del pelotón principal, las últimas vueltas transcurrían sin otra noticia relevante que la de conocer como iba bajando la diferencia de la escapada y cual iba a ser la me-

dia de velocidad que el equipo inglés iba a ser capaz de conseguir en ellas. Era imposible escapar al control del grupo, hubo algún intento, como el de Voeckler, que siempre se deja ver, pero que no se conseguía mucho más que eso, dejarse ver unos minutos en televisión.

Llegaba la última vuelta y Flecha se encargaba de colocar a Freire. Oscar lo hizo demasiado bien, señal de que tenía fuerzas. Antes de lanzarse el sprint rodaba en la segunda posición del pelotón, excesivamente bien colocado. Cuando



CLASIFICACIÓN		
1	M. Cavendish	5h 40' 27"
2	M. Goss	mt
3	A. Greipel	mt
4	F. Cancellara	mt
5	J. Roelandts	mt
6	R. Feillu	mt
7	B. Bozic	mt
8	E. Boasson Hagen	mt
9	O. Freire	mt
10	T. Farrar	mt

arrancaron los Goss, Greipel y resto de sprinters no pudo reaccionar Matthew Goss le abrió involuntariamente el carril derecho a Cavendish que no dejó pasar su oportunidad y cruzó el primero la meta de Copenhague. Tras el británico, plata para el propio Goss y Bronce para Greipel, los tres salidos de la factoría de hombres rápidos del HTC. Cuarta posición para Cancellara, al que le faltó un golpe de riñón más para tocar metal.

Freire fue noveno, justo por delante de uno de los mejores sprinters del pelotón mundial como Farrar, no era tarea fácil ese legendario cuarto mundial para el corredor español.

Esperamos no ver en mucho tiempo un mundial tan "fácil" y poco vistoso para los espectadores como este. Es una de las carreras mas bonitas del año, única, porque no se corre por equipos sino por selecciones, lo que le da un toque muy diferente. Pero el recorrido debe ser más selectivo, que permita diferentes variantes para ganar la carrera y amplíe el perfil de los favoritos.

Sabor agridulce

Por José Luis De Santos

Volvimos con sabor agridulce del Mundial de Copenhague. Freire, como ha reconocido, no obtuvo una colocación adecuada para el sprint. Conseguimos meter a Lastras en un corte para no tener que trabajar y poder tener más corredores pendientes de Óscar. La pena fue que Reynés, que era quien estaba pensado para estar hasta el final con él, sufriera una caída. Al ser un hombre que conoce muy bien a Greipel, nos hubiera venido muy bien. También se nos cayó Luis León Sánchez en la montonera que dejó cortados a Hushovd y otros muchos corredores.

Siempre se dice que el Mundial es una lotería y en estas circunstancias con un recorrido donde no se puede romper, más todavía. Una caída te puede trastocar todo, como le sucedió al ex campeón mundial o a nosotros. Estamos contentos por el comportamiento de los corredores, que estuvieron a una gran altura.

En la contrarreloj Castroviejo y Herrada tomaron el relevo de Luis León y Gutiérrez. El primero hizo una prueba fantástica, más aún sin haber tenido competición antes. Con 24 años hizo una crono magnífica. Herrada, a coger experiencia, tiene mucho margen de corredor. Es su primer año y me han hablado muy bien de él.

En categoría sub-23 destacaría el 7º puesto de Lluís Mas, pues hacía mucho que no entrábamos entre los diez primeros en esa prueba. El año pasado Herrada hizo octavo, pero este hemos alcanzado el séptimo, más mérito aún debido al circuito tan llano. Hay falta de este tipo de pruebas en el calendario español en la categoría.

En línea sucedió lo mismo. No era un circuito para nosotros y, por si fuera poco, tuvimos la caída de Simón. Aberasturi pudo ser 13º, lo cual no está mal para el tipo de circuito.



El Mundial en Cifras*

Récords, anécdotas, curiosidades... revisando unas pocas cifras sabremos mucho más sobre la historia de los Mundiales.

1994	Primer mundial de CRI de la historia, celebrado en Agrigento (Italia), fue vencido por Boardman.
1993	Luciano Montero logra la primera medalla española en ruta, una plata.
1927	Primer mundial de la historia, celebrado en Alemania y ganado por Binda.
297	Edición más larga de la historia, Copenhagen, Denmark, 1937
172	Edición más corta de la historia Copenhagen, Denmark, 1931
82	Componentes del grupo más grande en el sprint final, en Copenhague
46.5	Edición más rápida de la historia, en Zolder, Bélgica, 2002
45	Años han transcurrido desde la última victoria británica
27.5	Velocidad media mínima en la ruta, en Nürburgring, Alemania, 1927
25	Medallas de oro de Bélgica en los mundiales de ruta élite masculina, frente a los 19 de Italia
19	Medallas obtenidas por ciclistas españoles en la prueba de ruta, 5 oros, 5 platas y 9 bronce
18	Participaciones es el récord que todavía ostenta Raymond Poulidor
12	Corredores han sido campeones de ruta en su propio país, el último Ballan en Varese.
5	Medallas de oro de Suiza en los mundiales de CRI élite masculina, todas ellas a cargo de Cancellara
3	Récord de victorias, a cargo de Binda, Van Steenbergen, Merckx y Freire
1	Sólo corredor ha ganado tanto el mundial CRI como el de ruta, Abraham Olano

*Por VÍCTOR MARTÍNEZ

MUNDIAL CRI'11

Tony Martin es el relevo

Redacción: JORDI MARTÍNEZ

El dominio del ciclismo de ruta contra el reloj ha cambiado de manos. Esto no ha sido un mal día, ha sido la confirmación definitiva de un hecho que se ha podido ir comprobando durante todo este año 2.011 en el que Tony Martin ha machacado a cualquier rival que se le ha puesto por delante, incluido el mismísimo Fabian, al que ganaba con solvencia, por ejemplo, en la contra reloj individual que se había disputado recientemente en la Vuelta Ciclista a España.

Visto el resultado de aquella contra reloj era muy difícil que Fabian mejorara tanto, y que al mismo tiempo, Martin empeorara en su estado de forma respecto a sus dos máximos rivales de ambos días, el mencionado Fabian Cancellara y el tercero en discordia, Bradley Wiggins.

El británico fue segundo, a pesar de poder disfrutar de las últimas curvas de un desatado Fabian que casi da con sus huesos en el suelo intentando recuperar el tiempo que sus piernas no habían podido darle en este mundial.



foto: Carmelo Ortega - www.torresdeasfalto.com

Tony Martin en la rampa de salida de la CRI de la pasada Vuelta.

Queda la duda de saber si ha sido el motor del suizo, es decir, el conjunto de sus piernas, músculos, corazón, pulmones, etc. los que no le han dado su quinto mundial contra el crono, o es su cabeza la que no ha sido capaz de encontrar la motivación suficiente para preparar como se merece esta disciplina tan dura del ciclismo.

Gran resultado el del español Castroviejo, su onceava posición por delante de especialistas en la disciplina como Larsson o Tuft y su juventud hacen albergar esperanzas de cara al futuro. Junto con Phinney y Bobridge, son los que deberían en unos años discutir la superioridad del nuevo campeón del mundo de esta disciplina, si no se estancan en su crecimiento ciclista tal y como les ha ocurrido a corredores como Stef Clement o Frantisek Rabon, que no terminan de dar el salto de calidad esperado.

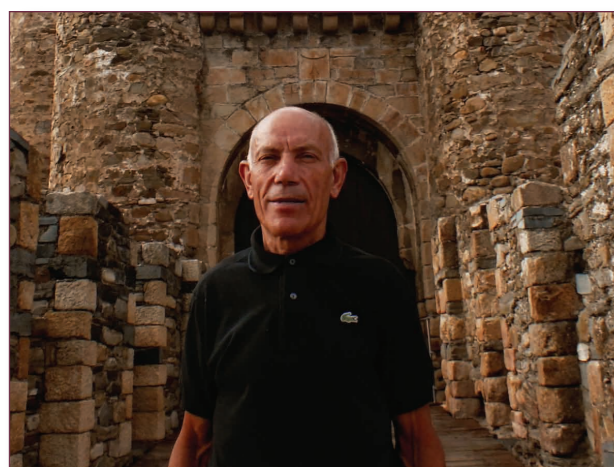
CLASIFICACIÓN		
1	T.Martin	53'43"
2	B.Wiggins	+ 1'15"
3	F.Cancellara	+ 1'20"
4	B.Grabsch	+ 1'31"
5	J. Bobridge	+ 2'13"
6	R. Porte	+ 2'29"
7	D. Millar	+ 2'45"
8	L. Westra	+ 3'18"
9	A. Dyachenko	+ 3'19"
10	J. Fulgsang	+ 3'30"

LOS CIRCUITOS DEL MUNDIAL PONFERRADA

El sueño cumplido de un hombre de ciclismo

Redacción: VÍCTOR MARTINEZ Gráficos: ENRIQUE DOMÍNGUEZ y www.altimétricos.com
Fotografía: CARMELO ORTEGA Infografías: www.foregis.com

Es oficial, el Mundial de ciclismo se celebrará en Ponferrada entre el 13 y el 21 de septiembre de 2014. Durante la pasada Vuelta a España, aprovechando el final de etapa en la capital del Bierzo, mantuvimos una larga y sosegada charla con el "alma mater" del proyecto, Emilio Villanueva.



Emilio Villanueva nos desveló junto al Castillo de los Templarios todos los detalles del proyecto ponferradino

Ciclista profesional en la época de Fuente y Ocaña, Villanueva llegó a "vencer una etapa en la Vuelta a Mallorca por delante de Merckx", amén de ser campeón de España amateur y campeón de España de MTB absoluto en 1988. Tras una retirada prematura, continuó ligado al ciclismo a través de un negocio de bicicletas pero sobre todo con la Peña Ciclista Villanueva, donde dirigió equipos en varias categorías. Especialmente recordadas son sus formaciones femeninas "tuvimos varias campeonas del mundo y de España, con nosotros corrieron Dori Ruano, Marga Fullana, María Mora, Cheli Álvarez, Fátima Blázquez.... Todas querían venir a correr aquí". Durante los últimos 8 años Emilio ha sido el Concejal de Deportes del Ayuntamiento de Ponferrada, cargo que ha dejado por decisión propia. Su mandato será siempre recordado por el logro del Mundial.

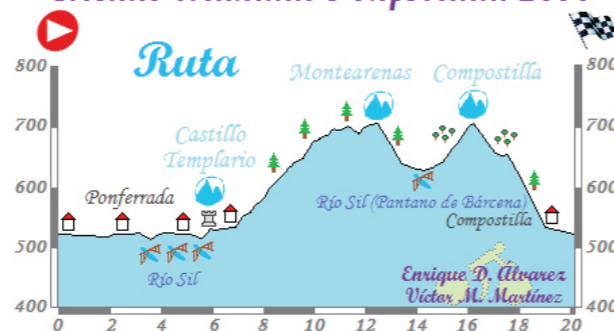
UN PROYECTO MUY DESEADO

La idea de albergar el Mundial partió de Emilio Villanueva ya hace años, pero hasta su llegada a la Concejalía no vio posibilidades reales de materializarla "aunque la idea haya sido mía, gracias al Alcalde que tenemos, esto se ha podido llevar a cabo". El plan inicial era utilizar el famoso circuito de Lombillo (que causó sensación en la Vuelta a España 2008), tal y como nos comenta Emilio: "La verdad que me obsequé con ese circuito y lo defendí a muerte ante la UCI en varias reuniones, pero la peligrosidad de la bajada y el miedo de la UCI a un mundial deslucido con menos de 10 corredores disputando la última vuelta si alguna selección daba tralla, han provocado que se descartara esa opción"

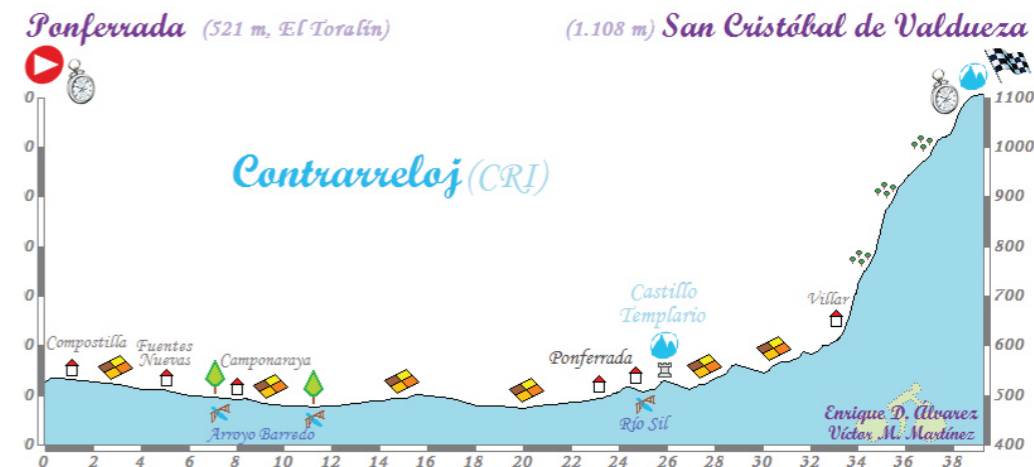
A pesar de este revés, Villanueva siguió luchando para conseguir unos circuitos que "conjugaran atractivo deportivo y vendieran la ciudad".

Pasemos a analizar esos recorridos que "casi con toda seguridad se probarán en un Campeonato de España previo".

Circuito Mundial Ponferrada 2014



Para ver el perfil dinámico de la prueba contrarreloj pincha **AQUÍ**

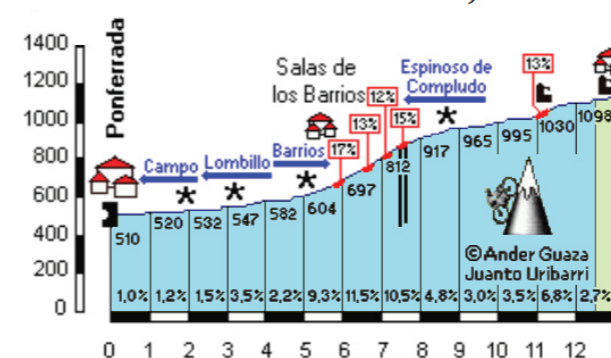


UNA CONTRARRELOJ ESPECTACULAR

La CRI individual es sin duda la propuesta más innovadora del Mundial ponferradino. Tendrá 39 Km. y un final inédito en alto, concretamente junto al tejo milenario de San Cristóbal, a medio camino de la Estación de Esquí del Morredero.

Los corredores deberán afrontar casi 25 Km. llanos que recorren las fértiles tierras del Bierzo Bajo y unos 5 Km. de falsos llanos tras el paso por las calles de Ponferrada, hasta encontrarse de bruces con el terrible muro de la "Escrita", con 3 Km. a más del 10% de pendiente media y con rampas de hasta el 17% al salir del pueblo de Los Barrios. La ascensión final tiene en total 9,5 Km. al 5,9%, un pequeño coloso para un recorrido sin precedentes en la historia de los mundiales.

San Cristóbal de Valdueza, 1.108 m



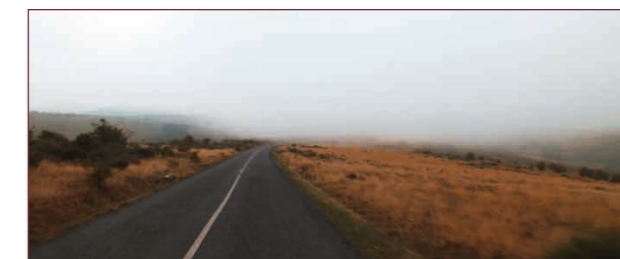
La subida final a San Cristóbal de Valdueza, con un tramo inicial durísimo, propiciará grandes vuelcos en la clasificación.

Villanueva nos cuenta sus impresiones al respecto: "Una CRI llana en los Monegros no la ve nadie, además en una contrarreloj habitual de los mundiales siempre se saben los 3-4 que pueden estar en el podium. Aquí el resultado es totalmente imprevisible".

Una de las notas que sumará espectáculo a la prueba será la colocación "de unos boxes antes de los Barrios, donde los corredores podrán cambiar de bici antes de la subida, algo no visto anteriormente en ciclismo y muy al estilo de la Fórmula 1. Allí se concentrará mucho público y se captará la atención de las televisiones".

Dada la dureza de la subida final, habrá una zona de boxes al estilo Fórmula 1 donde los corredores podrán cambiar de bicicleta

Resumiendo, la CRI ponferradina se presenta muy propicia para los vuelcos en la clasificación y es seguro que deparará espectaculares imágenes de los rodadores retorciéndose en la "Escrita" intentando conservar la ventaja adquirida ante los escaladores puros en el llano.





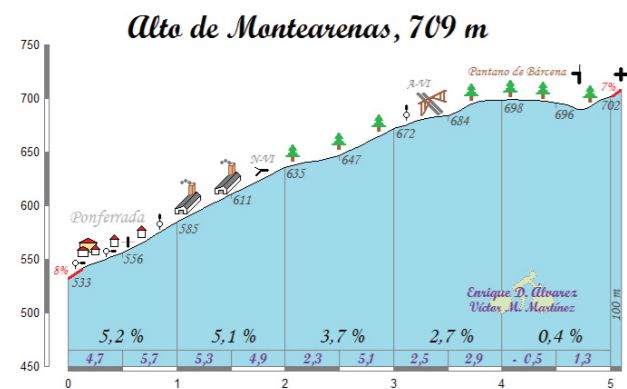
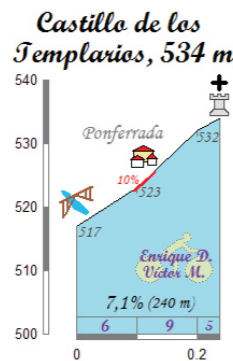
El tejo de San Cristóbal, árbol sagrado de los celtas, bendicirá la llegada de unos corredores que sufrirán de lo lindo en una CRI sin precedentes en los mundiales.

EL CIRCUITO EN LÍNEA

La prueba de ruta se disputará en un circuito semiurbano de 20 Km. al que se le darán 13 vueltas hasta completar un total de 260 Km. En cada giro se afrontan dos subidas principales y un repecho en el centro de la ciudad, siendo el desnivel total de 3.700 m según las mediciones "in situ" realizadas por DLC.

Cada vuelta comenzará con un recorrido por las calles de Ponferrada que incluye el paso por varias rotondas y puentes sobre el

El emblema de Ponferrada, su Castillo de los Templarios, tendrá un gran protagonismo ya que tanto en la prueba en línea como en la CRI se asciende un corto pero empinado repecho junto a sus muros.



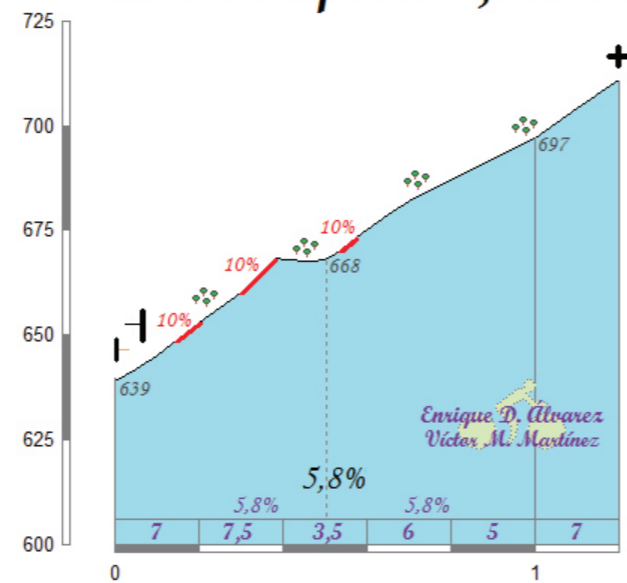
Montearenas, largo y tendido, tendrá una función de desgaste

río Sil donde será muy difícil establecer una persecución organizada.

Antes del Km. 6, junto al emblemático Castillo de los Templarios ya se afronta un primer repecho, 250 de longitud al 7% de media, para poco después comenzar la subida larga del circuito, el Alto de Montearenas. Se trata de una ascensión muy tendida - 5,1 al 3,5% de media - donde excepto en dos cortas rampas en el inicio y en el fin del alto, no se supera el 6%. Su ancha calzada y piso perfecto convierten al alto de Montearenas en el escenario perfecto para que un equipo bien organizado endurezca la carrera o controle las escapadas peligrosas.

Tras coronar, se afronta un descenso muy técnico entre pinares que dará oportunidades de lucimiento a los buenos bajadores. Tras él, sin más que un par de toboganes intermedios, los ciclistas se plantarán en la base del alto de Compostilla, también llamado del Pantano, cota cuya cima está situada en el Km. 16. Se trata del punto decisivo del Mundial - 1,1 Km. con pendiente media cercana al 6% -, pues si bien no reviste especial dureza (tiene varias cortas rampas al 10% que se alternan con un descansillo), tras coronar tan sólo resta un descenso de gran pendiente pero poca exi-

Alto de Compostilla, 711 m



Compostilla, corto e irregular, decidirá el mundial de ruta.

gencia técnica que termina prácticamente en la recta final, de 800 metros de longitud totalmente llanos.

En palabras de Villanueva es un circuito que "va a pesar, no es muy duro pero si hay una Selección que se implique puede ganar un escalador, pero si no hay tralla ganará un hombre rápido que se defienda muy bien subiendo". "Si todavía están bien apuesto por Contador y Valverde, y tengo mucha confianza en lo que pueda hacer Luis León Sánchez en este circuito si prepara el mundial con mimo".

Estamos ante un circuito con un diseño que invita al ataque y da oportunidades a todos excepto a los sprinters puros.

En definitiva estamos ante un circuito no especialmente duro, pero con un diseño que invita al ataque, en donde es difícil perseguir, que da muchas posibilidades a distintos tipos de corredores. Únicamente los sprinters están descartados, ya que incluso los vueltómanos tendrán su oportunidad, ya que aquel que corone con una ligera ventaja Compostilla casi con toda seguridad levantará los brazos en la línea de meta.

Para ver el perfil dinámico de la prueba en línea pincha [AQUÍ](#)

LA VUELTA E ILUSIONES POR CUMPLIR

Aprovechamos nuestra estancia en Ponferrada durante la Vuelta a España para recabar "in situ" las impresiones de Emilio sobre la etapa de Ancares tras su finalización. "El balance es positivo, creo que los directores deportivos fueron cautos en demasía y la etapa no lució todo su potencial, ya que una dureza propia del Giro o el Tour no se ha reflejado en meta. Cuando llegas a la base de Ancares con más de 60 corredores en el grupo principal es que no ha habido ritmo. Hace 20 años en la etapa de la Vuelta a León que metimos por Ancares sólo llegaron dentro del control 40 ciclistas, pero es que hubo lucha de verdad".

Para cerrar nuestro encuentro, le preguntamos si Ponferrada seguirá apostando por el ciclismo después del Mundial a través de la Vuelta a España, ante lo cual Villanueva nos responde con su habitual sinceridad: "Eso no te lo puedo asegurar, pues yo ya no estaré en la Concejalía, pero pienso que sí, pues el ciclismo da mucha proyección a la ciudad". "De hecho yo tengo varios sueños por cumplir en relación al ciclismo

"En la etapa de la Vuelta a León que metimos por Ancares sólo llegaron dentro del control 40 ciclistas, pero es que hubo lucha de verdad"

en Ponferrada: Recuperar el Campeonato de España de Montaña en Ruta (N:A. Esta prueba ya se disputó entre 1940 y 1977, deparando victorias de grandes escaladores como Trueba, Langarica, Bahamontes, Julio Jiménez...) disputando la primera edición aquí, organizar una marcha cicloturista durísima a través de la Cabrera y que las etapas de la Vuelta a España que terminasen en Ponferrada, provenientes de Ancares o Cabrera, finalizasen en el Monte Pajarriel, una subida espectacular no asfaltada a 2 minutos del centro de la ciudad que tiene 3 Km. con rampas de hasta el 18%, para que se viesan buenas vistas de la ciudad desde el helicóptero en las etapas reinas que acabasen en Ponferrada"

"Me gustaría que se recuperase el Campeonato de España de Montaña en Ruta"

Agradecemos a Emilio Villanueva la amabilidad con la que nos ha tratado "ya sabéis dónde tenéis un amigo, y para lo que queráis", así como su entrega e ilusión por el ciclismo. Para reverdecer los laureles de nuestro amado deporte necesitaríamos más hombres de ciclismo como él.

PARÍS-TOURS

Van Avermaet evita el sprint

Redacción: JORDI MARTÍNEZ

Ya no sorprende la resolución de esta preciosa clásica que marca el principio del final de la temporada. Visto el perfil del recorrido pocos hubieran apostado en contra del nuevo campeón del mundo Mark Cavendish. Sin embargo, ya nos hemos acostumbrado a disfrutar de esta bonita carrera que suele ofrecer algo más que una simple espera al último kilómetro.

Aunque las cotas son muy cortas, los corredores transitan por unos kilómetros finales plagados de rotondas y por carreteras muy estrechas, lo que dificulta enormemente la persecución por parte del pelotón. En el numeroso grupo de escapados se encontraban el voluntarioso O'Grady de Leopard Trek, el joven Stannard, dos corredores de Française des Jeux (Delage y Arnaud) que corrieron los últimos diez kilómetros a contra pie frente a Marco Marcato (Vacansoleil) y Greg Van Avermaet (BMC) que demostraron ser los más fuertes.

A pesar de que la diferencia de los escapados superaba escasamente el minuto HTC se vio incapaz de darles caza. Rabobank, que como casi siempre se dejaba llevar, reaccionó tarde para posibilitar la victoria de Freire que demostró estar bastante fuerte en el sprint del pelotón.

Arnaud Gerard llegaba el primero a la cota de Beau Soleil donde Marcato atacaba y sólo era capaz de seguirle Van Avermaet. En la siguiente cota el francés era alcanzado por el empuje de un Marcato que no escatimó fuerzas para consolidar su fuga con Van Avermaet y colocarse en cabeza de carrera, al mismo tiempo que Delage atacaba a lo que quedaba de escapada para unirse con su compañero de equipo Gerard en la persecución de los líderes de la prueba.

Por detrás se llegó a formar otro grupo con las segundas bazas de Rabobank y HTC, Tjallingii y Degenkolb, pero se echaba en falta a un Gilbert que en esta París – Tours quería más que podía.

Bonito pulso mantuvieron los diferentes grupos de escapados, Gerard poca ayuda le pudo ofrecer a Delage al ser el que más pronto atacó de los cuatro corredores que encabezaban la

carrera y no pudieron parar a Van Avermaet que era el primero en cruzar la línea de meta de la Avenida Grammont adelantando en los últimos metros a Marcato.

Française des Jeux se quedaba sin podio, ya que Gerard y Delage eran cazados y el tercer cajón fue para Klostergaard de Saxo Bank – Sungard. “Cabezazos” Degenkolb, que está llamado a hacer grandes cosas en el ciclismo, encabezaba el siguiente grupo y Mc Ewen y Freire eran los primeros en el pequeño pelotón de 37 corredores que llegaba a meta. Aparte de Freire solo cuatro españoles más completaban la totalidad del recorrido, Flecha en el grupo más importante y los corredores de Euskaltel Azanza, Oroz e Iñaki Isasi (este último en su despedida del ciclismo profesional) que llegaron en las tres últimas posiciones.

Sin duda, la París - Tours es una de las pruebas de un día que más espectáculo proporciona al aficionado respecto al recorrido que ofrece. Que duré muchos años en el calendario con tan interesantes resultados. Lástima su poca repercusión en los medios, incluso los especializados.

1	G. Van Avermaet	5h 21' 43"
2	M. Marcato	a 2"
3	K. Klostergaard	a 15"
4	I. Stannard	mt
5	L. Bodrogi	mt
6	M. Delage	a 22"
7	G. Lequatre	mt
8	S. O'Grady	mt
9	R. Curvers	mt
10	A. Gerard	a 26"

GIRO DE LOMBARDÍA

Oliver Zaugg da la campanada

Redacción: DLC

El Giro de Lombardía cerró el calendario de pruebas más importantes en lo que a ciclismo de ruta se refiere. Se daban cita varios grandes corredores como el temible Gilbert corriendo en su despedida como corredor de Omega-Pharma, que también cumplía su última carrera, el explosivo Joaquín Rodríguez, escudado por un gran bloque de clasicómanos, los italianos tenaces: Nibali y Basso o los otoñales e imprevisibles Cunego y Samuel Sánchez. Con tal participación tiene mayor mérito la victoria de un suizo modesto que aprovechó quizás su única oportunidad de triunfar en uno de los llamados ‘Monumentos’.

La carrera comenzó en Milán, donde los 241 km empezaron a ser devorados por los esforzados de la ruta. La carrera de las *hojas muertas* se presentaba apasionante, con ambiente de lucha sin cuartel por llevarse el último pedazo del pastel de esta temporada.

Hacia la hora de carrera nos encontramos con la primera alegría: la vuelta de Mikel Astarloza a una fuga. Vansummeren también se filtró en la escapada de seis que alcanzó una diferencia máxima de ocho minutos y medio. Con el comienzo de las dificultades más serias el hueco se redujo dramáticamente para los fugados, ya que Szmyd impuso un alto ritmo en la subida a Valcava, el punto más alto del recorrido del día.

Tras esta ascensión el gran grupo redujo a apenas minuto y medio la diferencia, pero al haber un parón bastante acusado se produjo un aumento del tiempo de ventaja, subiendo de nuevo a cifras superiores a los seis minutos. En Colma di Sormano, mientras el reciente vencedor de la Vuelta, Cobo, abandonaba, Paolini se lanzaba en un frenético descenso, haciendo un corte. Estamos a casi 70 km de meta y quince corredores, entre los que están Gilbert, Lastras y Fulgsang, se han marchado por delante. Neutralizados estos, es Nibali el que lanza la carrera, con un ataque de intenciones legendarias, pero que no terminó de cuajar. Durante algún momento, pese a que la carrera aún distaba cerca de 50 km de Lecco, Nibali parecía poder sentenciar de lejos la carrera. Gilbert no había podido llegar a su altura, por lo que la apuesta parecía seria.

La ventaja llegó a rozar los dos minutos, pero el trabajo del pelotón hizo que ‘Il Squalo’ tuviese que hincar la rodilla. Chapeau por el italiano. A menos de 20 km a meta, todo parecía que se iba a jugar en la última subida, a Villa Vergano, corta, pero de alta pendiente.

Allí fue donde se decidió la carrera, al final. El ritmo de Sky parecía que buscaba debilidades, aunque no las encontró. El ritmo, alto, no permitía ataques. Estos llegaron en la parte más dura, el último kilómetro de subida a esta ‘tachuela’. Ahí se presentó un suizo con el que nadie contaba dentro de un grupo que contenía a Gilbert, ‘Purito’, Dani Moreno, Cunego, Samuel Sánchez... Los dos últimos ni siquiera entraron en la disputa, ya que se cortaron demasiado pronto. El primero no pudo responder al corte y tuvo que marcarse su ritmo para no abandonar todas sus opciones en aquella subida. Ya sólo parecía que un grupo de cinco unidades podía dar caza a Zaugg, el cual había realizado una subida espléndida, con un pedaleo poderoso y sin miradas a sus rivales, apostando hasta el límite de sus fuerzas.

Nueve mil metros restaban a línea de meta. El grupo de cinco contenía a Daniel Martin, el segundo más fuerte y generoso en la subida final, el polaco Niemec, Basso, que había intentado arrancar a ritmo en la subida, Pozzovivo y el español Joaquín Rodríguez, uno de los grandes favoritos a hacerse con la victoria y al que tal vez se le había escapado una puerta al éxito, una oportunidad única.

Sin embargo, durante algunos minutos, parecía que el grupo, dado el trabajo del irlandés Martin, estaba dando sus frutos y que Zaugg, visiblemente nervioso y con dudas de si el hueco le iba a servir, estaba sufriendo. Gilbert rodaba en un grupo posterior.

Finalmente, Oliver se impuso en Lecco, consiguiendo su mayor logro como ciclista. El 11º de la Vuelta a España de 2008 ya ha escrito su parte de la historia de una prueba que no contaba con una victoria suiza desde el campeón del mundo Oscar Camenzid.

1	O. Zaugg	6h 20' 02"
2	D. Martin	a 8"
3	J. Rodríguez	mt
4	I. Basso	mt
5	P. Niemec	mt
6	D. Pozzovivo	mt
7	G. Visconti	a 16"
8	P. Gilbert	mt
9	C. Betancourt	mt
10	R. Chiarini	mt

MUNDIAL ÉLITE FEMENINO

Repite Bronzini

Redacción: BRUIS GRACIA

Marianne Voss ya olía el oro, pero el gran sprint de la italiana rompió todas sus opciones.

La carrera de la capital danesa se esperaba como un duelo de selecciones, entre los bloques alemán, holandés, inglés e italiano. En los primeros kilómetros las distintas selecciones encabezaron el grupo, nadie atacaba y Emma Pooley endurecía la carrera en los repechos. Empezó a moverse el grupo, con ataques de varias corredoras, entre ellas Iturriaga, pero ninguno rompía el pelotón y tampoco encontraba compañeras que colaboraran.

Cuando restaban 33 km para la meta, lo intentó la canadiense Clara Hughes, que ya había comandado el pelotón durante los primeros kilómetros. Este parecía el ataque bueno, consiguiendo rentas de 45 segundos y pasando sola al toque de campana de la última vuelta. Por detrás intentaban neutralizarla, pero los parones y la ausencia de una selección organizada para darle caza hacían que la renta se mantuviera.



La italiana, agradecía antes de subir al pódium el gran trabajo del equipo y la confianza depositada en ella, ya que la convierten en la quinta mujer en ganar dos años consecutivos el oro mundial.



A 8 para meta, el equipo holandés se organiza, dando caza a la canadiense a 3 kilómetros para el final, cuando Judith Arndt ataca, jugando su opción de victoria. Pero Holanda, que ya preparaba el lanzamiento para su gran campeona, se ve sorprendida en la recta final por Monia Baccaille, que colocó perfectamente a su compañera Bronzini para revalidar el triunfo.

La actuación española fue notable, de hecho Iturriaga se manifestaba contenta con el resultado, al igual que Anna Sanchís, que participó con fiebre y se vio cortada por una caída en los últimos kilómetros, donde la más perjudicada fue Belén López, con un fuerte golpe en el costado y brazo izquierdo.



MUNDIAL ÉLITE FEMENINO CRI

¡Por fin!

Redacción: BRUIS GRACIA

Judith Arndt consigue el oro en la capital danesa por delante de Villumsen y Pooley.

"En 1997 gané mi primera medalla en contrarreloj y he estado buscando el oro desde entonces. No puedo expresar lo mucho que significa para mí ganarlo, pues estaba completamente mareada cuando llegue a meta y vi mi tiempo". Estas eran las palabras de la veterana alemana de 35 años, tras proclamarse campeona mundial en la modalidad de contrarreloj. Era una de las favoritas por los buenos resultados obtenidos esta temporada y el extenso palmarés en los campeonatos del mundo (tres subcampeonatos mundiales -2003, 2004 y 2010- y otros dos bronce -1997 y 2009-).

El día se presentó lluvioso, haciendo del recorrido de 28 kilómetros, una prueba dura, y más difícil para las favoritas, ya que la climatología empeoraba, pero sin perjudicar a ninguna. Nada frenó a Judith. Empezó la crono con tranquilidad, sin arriesgar en las curvas, cogiendo confianza según pasaban los kilómetros y mejorando los tiempos, ya que las primeras referencias no eran buenas. Esto hizo que la emoción se mantuviera hasta el último segundo. Villumsen marcó el mejor tiempo, que mantuvo durante unos minutos, mientras cruzaba la línea de meta Marianne



Vos (décima a 55 segundos). Hasta que llegó la alemana, que desbordando fuerza en cada pedalada, paró el crono en 37:07.38. Mientras Tara Whitten ya saboreaba el bronce, pero Emma Pooley se lo arrebató a última hora por tan solo 2 segundos.

La participación española corrió a cargo de Leire Olaberriá y Eneritz Iturriaga. Leire perdió 2:42, quedando en el puesto 26º en su primera participación mundialista y con las dudas previas, ya que nunca había hecho una crono de más de 20 km. Eneritz, con problemas físicos, no tuvo sus mejores piernas, y técnicos, antes de pasar por el primer punto intermedio se quedó sin pinganillo, hicieron que perdiera concentración y en algunos momentos se desmoralizara, llegando a 3:28 en el puesto 35.

Finalmente Judith Arndt subió al podio feliz y con lágrimas en los ojos, para recibir el maillot arcoíris.

MUNDIAL FÉMINAS Y ANÁLISIS

Redacción: FÁTIMA BLÁZQUEZ

He podido ver la carrera de fondo de carretera de chicas televisada. Bien!

Además he visto que de no producirse una caída las 3 españolas hubieran entrado adelante. Bien! Aunque veo una diferencia con respecto a hace unos años, ya que antes iban 6 corredoras y ahora sólo han podido participar 3.

Realmente pienso que al menos como era el recorrido, otro par de personas hubieran podido estar hasta el final. Pero eran las plazas que había al no estar clasificadas entre las veinte primeras naciones del ranking mundial (que pueden alinear entre 5 y 7 corredoras).

Además me gusta leer los comentarios y que en todos se destaquen el trabajo realizado por Eneritz, Anna y Belén. Yo añadiría que han hecho todo lo que han podido y no sólo el 24 de septiembre, sino durante todo el año para poder estar adelante con la cabeza bien alta y luchando contra muchas más adversidades de las que había en el circuito. El día anterior Sheyla Gutiérrez acababa sexta en la carrera de juveniles. Además acompañada por todas las demás españolas: Irene Usabiaga 13º; Lourdes Oyarbide, 36º, y Elena Lloret, en el puesto 38.

Y digo lo mismo que antes, el circuito era fácil OK, lo difícil ha sido poder estar corriendo en ese circuito haciéndolo tan bien. Lo que no me ha gustado es un comentario como el de Irene Usabiaga "... quiero dedicarle un poco más de tiempo a mis estudios de fisioterapia". Mall! No digo que haga mal en centrarse en estudiar, porque yo también lo hice, pero pienso que se pueden compaginar las dos cosas. Quizá falta un punto en el horizonte para tener una motivación y querer sacrificarse más por hacer las dos cosas. No la culpo de nada, porque habría que buscar soluciones para que nuestras juveniles tengan la ilusión por también centrarse un poco más en el ciclismo y no sólo en los estudios o al menos compaginar las dos cosas.

En estos últimos años se han hecho cosas mal en el ciclismo femenino, y repito que esto es una opinión personal. Aunque en los dos o tres últimos años parece que la tendencia cambia y se ha empezado a trabajar mejor.

Tampoco se ha tratado de aprender del trabajo realizado por otras federaciones, en algunos casos más jóvenes que las de Ciclismo, como sucede con la Federación Española de Triatlón. Estos deportes están haciendo un excelente trabajo en el campo femenino. Por ejemplo entramos en la Web de la Federación Española de Atletismo y podemos ver noticias relacionadas con:

- Carrera de la mujer
- Carrera contra el cáncer de mama.

Si entramos en la de Triatlón aún es mayor este protagonismo. Ya de entrada ves banners como éstos:



o noticias como ésta:

PRESENTACION OFICIAL DEL TRIATLÓN DE LA MUJER, MADRID 2011... El Triatlón de la mujer es una iniciativa que ha contado siempre con una excelente acogida y que el año pasado ya contó con la participación de cerca de 500 mujeres y más de 1000 deportistas durante todas las pruebas celebradas a lo largo de la jornada. Este año Madrid pondrá broche final a esta edición que ha tenido como sedes Gran Canaria, San Sebastián, Mérida, Gijón y Valencia.

Sin embargo visitas la de Ciclismo y lo único que hay es en un subapartado abajo del todo con un logo, donde puedes leer esta noticia: Jornadas Nacionales de Ciclismo. (11/12 de Diciembre de 2010).

En estas federaciones están moviendo mucho la categoría popular, la promoción, la integración y la convivencia dentro del deporte masculino. Como parte de mi trabajo he hecho este año muchas EXPO de triatlón, atletismo, BTT en las que ves el gran número de chicas que se

apuntan. De hecho se han "inventado" categorías como el Triwoman, la categoría minisprint, la maratón o carreras más cortas...

Seguimos buscando por estas Webs y observamos la importancia que se le da a la mujer, llegando a casi "obligar" a incorporar chicas en el equipo para poder optar a la clasificación de equipos. Se organizan muchas carreras mixtas, incluso en el Mundial de BTT se hacen, y son muy comunes en pruebas de prestigio como el Team Relay o el Duetlon de Gijón:

Carreras mixtas: ESPAÑA FINALIZA EL MUNDIAL CON UNA PLATA Y UN BRONCE EN RELEVOS MIXTOS (Gijón 25-9-2011). Corrieron dos chicas y dos chicos.

Premios iguales: Están establecidos trofeo y premios en metálico para los 5 primeros hombres y las 5 primeras mujeres de la clasificación



final. Los premios y sorteos del I Circuito Divina Pastora serán los siguientes: 2000 € para el vencedor y la vencedora del Circuito, habiendo puntuado las 3 mejores marcas.

Quizá si Irene pudiera tener la opción de ganar este dinero en un premio se replantearía sus planes entorno al ciclismo. Y sólo estamos hablando de dos ejemplos de pruebas escogidas al azar y sin buscar mucho.

En ciclismo las chicas seguimos siendo un mun-

En DLC somos conscientes del cada vez mayor protagonismo que la mujer va cobrando en el deporte en general y en el ciclismo en particular, por lo que queremos dar cabida en esta sección a todas las historias, crónicas, noticias,... que nos sea posible. Si quieres aparecer en nuestro próximo número, escríbenos a revistadesdelacuneta@gmail.com ¡Por vosotras!

do aparte del masculino, seguimos haciendo calendarios no separados sino muy distantes y dispares (el de chicas es además muy insuficiente). Continuamos dividiendo infraestructuras, equipos (cosa que no hacen Alemania u Holanda por ejemplo) y todo esto nos perjudica y nos impide crecer y más ahora en el contexto de la crisis económica.

El problema es que no se valora la figura de la mujer dentro de la propia Federación y somos algo que está ahí y que hay que contar con ello casi por obligación. Duro pero a mi parecer cierto. Algunas de las cosas que hacen otras Federaciones deberían ser copiadas e innovar en otras, como por ejemplo hacer una Copa de España paralela a la de los aficionados, carreras de un día junto con las clásicas del ciclismo profesional masculino... aprovechando así la mayor repercusión y acercando nuestro ciclismo al gran público y a los medios. Además se debería aprovechar la infraestructura de los equipos masculinos para crear nuevos equipos femeninos de forma más fácil. Con todo ello además se podrían mantener los 3 equipos UCI que hay actualmente, ya que facilitarían desplazamientos y gastos tanto a equipos como organizadores.

Hay que promocionar a la categoría femenina desde las niñas a las mujeres; Las primeras porque son el futuro y las últimas porque son las que al final animarán a sus hijas e hijos a hacer este deporte.

Este artículo es una simple exposición de ideas y puntos sobre los que yo empezaría a trabajar porque mis compañeras calidad tienen de sobra, sólo hace falta que la puedan enseñar.

Masculino		Femenino	
1	1100	1	1100
2	700	2	700
3	400	3	400
4	200	4	200
5	100	5	100

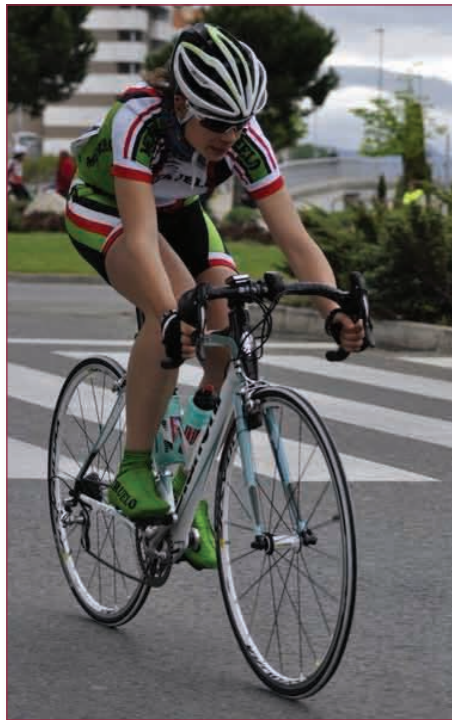


JÓVENES CICLISTAS

Soy de Logroño, tengo 17, corro en juveniles y es mi primer año corriendo para Meruelo. **Empecé a los seis años en la escuela municipal de ciclismo porque mis hermanos lo practicaban.** Al principio sólo era un hobby, un juego de niños en el que me lo pasaba bien y en el que me iba dando cuenta de que había que darlo todo. Este deporte significaba para mí un todo, eras únicamente "tú" quien vale para pedalear y seguir adelante, **que depende tan sólo de tu valentía y ganas, que, acompañando a la ilusión me han hecho crecer. De pequeña mis ídolos eran mis hermanos.** No salían por la tele, eran de carne y hueso, pero me hacían vibrar con sus carreras y me ayudaron a entender en qué consistía esto. Aunque, claro, **quién no admira a un Indurain o Somarrriba,** a los que tengo el gusto de conocer. ¿Quién no se quiere parecer a ellos? **Desde pequeña soñaba y sueño con poder llegar hasta ahí y desde pequeña me han hecho mantener la ilusión.** Sobre la carretera, si hay que destacar algo, soy luchadora y disfruto con lo que hago. Bueno, soy una ciclista completa. No soy la que mejor sube, sprinta, contrarreloja o llanea, pero me defiendo muy bien para arriba, tengo mucha fuerza, por lo que **en las llegadas soy una corredora a tener en cuenta, ruedo bastante rápido y me vuelvo loca bajando.** En crono tengo facultades, pero de momento soy muy novata. Me quedan muchas cosas que pulir. Puede que tenga similitudes con Ullrich, aunque eso es osadía compararme con tan gran corredor. Él tenía mucha calidad, algo a lo que yo ni siquiera me asomo de momento, y se defendía en todos los terrenos. ¿Parecerme? Indudablemente, **Marianne Voss está causando sensación. Es para quitarse el sombrero.** Valiente como ella sola y merecedora de todo lo que está consiguiendo. Como ella no hay dos. En cadetes de primero no me impliqué mucho, pero aún así conseguí tres podios. En segundo ya fui a más lugares a competir y estuve delante.



SHEYLA GUTIÉRREZ



Algún podio ya saqué, aunque ninguno como ganadora. **Este año he conseguido el subcampeonato de España. Ha sido una gran temporada, con seis carreras ganadas** (Zizurkil, Betelu, Villamediana, Cáceres, Iurreta y Bergara); segundos puestos (Madrid, Cuéllar, Betlu) terceros (Sopelana), **Destacaría el subcampeonato de España en Béjar y 4ª plaza en crono.** Los campeonatos de Eurpa (16ª CRI y 25ª en línea) y los campeonatos del mundo (24ª CRI, 6ª en línea). Mis entrenamientos me los tomo bastante en serio, creo que es la clave. Todos los días, sin saltarme ni uno, de dos a tres horas, casi siempre acompañada de mis amigos y compañeros. Momentos malos en este deporte, muchos. Como he dicho, este deporte depende de ti. Y cuando ves que tu cuerpo no puede, no soporta, no aguanta, tu cabeza lo nota. Es querer y no poder, e, inevitablemente, en este deporte pasas momentos de flaqueza, pero lo que me hace continuar es no rendirme nunca: sales reforzado de momentos difíciles. **Competiendo no olvido esos momentos en los que he llegado tan al límite, esos que al pasar la línea de meta caigo.** Pero es luchar hasta el final. Hago 2º de Bachillerato, y claro, cuando hay tiempo, me gusta dedicárselo a mis amigos, viajar... **He tenido recientemente la experiencia en este Mundial en Copenhague.** Al verme con la posibilidad de la medalla, era como que no creía que era cierto que pudiera estar ahí. Es un camino de sueños al que paso a paso me voy acercando. ¿En qué pensaba? No pensaba, era impensable. Sentía... y sentía a mi hermano Miguel conmigo, mi mellizo, que es como una parte de mí, una máquina acoplada que siempre me ha ayudado

a pedalear. **Del ciclismo mejoraría su imagen. No sé cómo un deporte tan duro, tan sacrificado, tan valiente, se puede valorar tan poco.** Y, por supuesto, y cómo no, mejoraría el ciclismo femenino. Una larga reflexión sobre este tema, en este siglo de igualdad, infravalorar tanto algo que cuesta tantísimo es una pena.

JÓVENES CICLISTAS

Nací en Málaga. Mi equipo es el Club Ciclista Malagueño – Team Mobil Dental, pero en 2012 voy a fichar por el Team Víctor Málaga y soy sub-23. **Con la bici de carretera empecé en 2004, cuando me regalaron la primera.** Empecé porque me gusta mucho y además el ciclismo me viene de herencia. **Mis ídolos son Alberto Contador y Miguel Indurain.** En la carretera suelo ser bastante competitivo y **me defiendo bastante bien en todos los terrenos. Suelo ser explosivo y, en cierto modo, tengo similitudes con Contador,** ya que bailo mucho la bicicleta de lado a lado. Me gustaría parecerme a Stuart O'Grady. Mi palmarés no es gran cosa al ser gregario, aunque tengo premios al mejor joven y primer clasificado en tramos libres. **Entreno con gente de todas las categorías, sobre todo máster de 30 y 40.** He tenido recientemente momentos malos debido a problemas personales, pero gracias al apoyo de un compañero estoy saliendo adelante y estudiando para ser preparador físico. Me gusta mucho el gimnasio, el cual es un buen complemento. **Si ganase el Tour me acordaría de mi abuelo, que fue todo un campeón.** Mejoraría del ciclismo el apoyo a los chavales.



ALBERTO FUENTES

ADRIÁN GARCÍA



Edad: 18 años. Equipo: Navalcarnero-Fincas Tonimar. Empecé a montar en bicicleta a los 4 años. **Recuerdo que mi primera bici era de plástico y siempre me hacía rozaduras.** A competir comencé a los 10, en el equipo P.C. Hijos de Víctor Gil de Villalba y hasta el año pasado no me he separado de ese equipo. **Mi sueño sería poder vivir del gran mundo de la bicicleta y de conseguirlo otro gran sueño sería conseguir una victoria.** Mi gran ídolo y por el que quizás me animé a montar en bici es Alejandro Valverde, al que espero ver pronto por las carreteras y en los podios de las grandes vueltas. A mi particularmente **me gustaría mucho parecerme a Gilbert,** creo que, salvando las distancias, mis cualidades pueden ser parecidas. La gran montaña no suele ser lo mío, pero creo que puedo descubrir nuevas facetas mías que no conozco. **El ciclismo actual, yo creo, al igual que McQuaid en sus últimas declaraciones, está en periodo de cambio** en el cual el pensamiento de los ciclistas se está convirtiendo en antidopaje y espero que sea así para siempre y dejemos de estar en el punto de mira de todo el mundo. **Suelo entrenar todos los días, normalmente un día a la semana hago series y los dos siguientes algo de fondo,** siempre controlando las cargas con el potenciómetro. Los recorridos casi siempre los voy improvisando, no me gusta repetir los itinerarios todos los días y además, viviendo en una zona privilegiada como es la Sierra de Madrid, no me puedo quejar. Aparte del ciclismo, **me gustan todos los deportes en general:** atletismo y natación son otras de mis grandes pasiones y que ya probé en competición. El fútbol no es mi fuerte, aunque como todo niño lo probé. Voy a comenzar un grado superior de educación física, con la intención de poder entrar a INEF. **Es difícil compaginar estudios, entrenamientos y ver a los amigos aunque si te organizas bien da tiempo para todo,** en mi caso no me gusta salir entre semana mucho tiempo, me concentro mucho en mis objetivos, pero por las redes sociales estoy todo el día charlando con ellos. Mi vida fuera de la bicicleta es prácticamente igual que la de cualquier chaval de mi edad, no creo que tenga algo especial salvo en la alimentación. **Soy muy estricto a la hora de comer, pero ante todo me cuido mucho.**

TRIATLÓN

Recorridos ciclistas en triatlón

Redacción: MANUEL FRAGA

Mientras que la salud del ciclismo aficionado en España no pasa por su mejor momento, el triatlón vive un auge espectacular. Las licencias federativas se han triplicado en menos de 10 años, y cada vez hay más demanda de pruebas en todos los rincones de nuestra geografía.

Uno de los decanos, el Triatlón Villa de Madrid, ha pasado de contar con 1.000 participantes en 2008 a 1.985 triatletas en 2011. Esta explosión de la popularidad del triatlón conlleva la organización de nuevas pruebas, cada vez más duras, que ofrezcan nuevos retos a los deportistas. Y es que, como afirma Sergio Ballesteros, finisher del Ironman de Regensburg, generalizando podríamos decir que los corredores son "marquistas" y los triatletas "retistas". Siguiendo esta demanda de nuevos retos, y frente a los tradicionales triatlones con recorridos prácticamente llanos, se está poniendo de moda ofrecer un recorrido duro de ciclismo, en muchos casos con puertos incluso inéditos en el ciclismo profesional.

pes ya es un clásico, con su subida al Izoard y 5.000m de desnivel acumulado (según la organización) en 188 km de ciclismo. En los Pirineos tiene lugar el Altriman, con 192 km y los puertos de Pailheres o Col du Pradel, para un total también de 5.000m de desnivel según openrunner.com.

MEDIA DISTANCIA

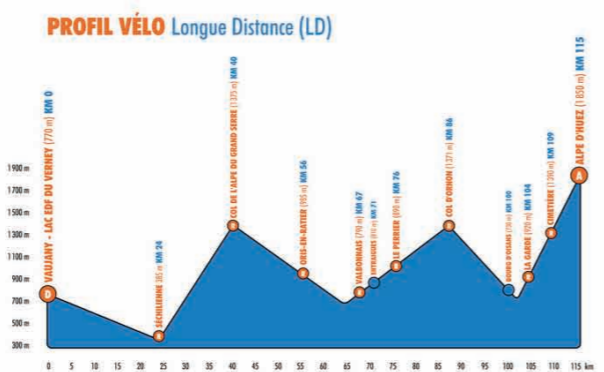
Si baja un poco la distancia, se multiplican las opciones de subir grandes puertos. En Europa la referencia en este tipo de triatlones es el Triatlón de Alp D'Huez (2,2 - 115 - 22), con tres puertos que incluyen el famoso paso por las 21 curvas del final en alto

DISTANCIA IRONMAN O LARGA DISTANCIA

La distancia reina en el triatlón (3,8 km natación - 180 km ciclismo - 42,195 km carrera) ya supone un reto extraordinario sin necesidad de incluir desniveles excesivos. Bajo el paraguas de la franquicia Ironman los triatlones más exigentes quizás sean los de Lanzarote y Niza, con desniveles de 2.500m y 2.300m respectivamente.

PERFIL IRONMAN LANZAROTE

Para buscar retos mayores hay que irse a otras empresas que ofrecen triatlones de distancia similar. El Embrunman en los Al-



más famoso del Tour de Francia. Ya sobrepasando los límites del triatlón convencional, está el Inferno triatlón, en Suiza. Frente a la impasible mirada del Eiger, los valientes deben afrontar 3,1km nadando, 97 km de bicicleta de carretera (2.145m desnivel), 30 km de MTB (1.180m desnivel) y la ascensión andando al Schilthorn, 25 km y 2.175m de desnivel positivo.

En España la oferta es cada vez más variada, pero en media distancia el triatlón más famoso por su dureza sigue siendo

el Titán, en la Sierra de Cádiz. Van por su séptima edición y se han ganado una gran reputación un recorrido que incluye las subidas a los puertos de Las Palomas y El Boyar, que preceden a una carrera a pie también muy dura.

Otra oferta interesante en Andalucía es la que ofrece el Triatlón de Sierra Nevada, que arranca este año con su primera edición. En distancia 2,5-90-21, ofrece un recorrido extremadamente exigente con la ascensión al Purche primero y al Collado de las Sabinas después, por la carretera del Hotel del Duque.

En Asturias el TREO era otra fuerte apuesta por la dureza en el sector ciclis-



ta, pero desgraciadamente no ha podido llevarse a cabo por problemas con las autoridades de tráfico. Incluía las ascensiones a La Bobia y al Padornelo pero quedará pendiente para otra ocasión. En una distancia un poco más corta, (1,3km-60km-14km) también debutó este año el AVIAMAN en Ourense, retando a los participantes a ascender a la Serra do Suído para completar 1.400m de desnivel positivo con rampas de hasta el 18%. Como vemos, la oferta de triatlones que ofrecen una gran dureza en el sector ciclista es cada día más abundante, desterrando la idea de que los triatlones son únicamente terreno de bicicletas de contrarreloj, ruedas de perfil y cascos aerodinámicos.



BMX - Actualidad



Sudamericano de BMX

El dominio de los riojanos en la disciplina cruza fronteras y ya incluso salta al otro lado del charco. El campeonato Sudamericano y Panamericano se celebró en Córdoba (Argentina), donde Fabricio Maturano y Matías Montenegro dieron un auténtico recital, estando en el podio de la categoría élite. El primero de ellos obtuvo el liderato de la prueba durante bastante tiempo, aunque finalmente tuvo que conformarse con la segunda plaza del podio final.

Montenegro, por su parte, ocupó el tercer peldaño del podio del Parque del General San Martín, justo detrás de su compañero. El título fue para Gelusini, el cual se impuso a los anteriormente mencionados. Ernesto Pizarro y Juan Carlos Romero ocuparon el cuarto y el quinto puesto respectivamente. Cuatro de los cinco mejores en la competición, por tanto, son de La Rioja, a excepción del primer puesto, lo cual demuestra el gran nivel existente en la región en esta modalidad emergente y cada vez más presente en el mundo del ciclismo.

MOUNTAIN BIKE

Mountemplaria 2011

Redacción: JOSÉ MANUEL

Un año más y ya van cuatro, organizada por el Club "Rutas del Bierzo", se ha celebrado en la localidad de Ponferrada una nueva edición de la *Mountemplaria*, una prueba de Mtb cuya principales señas de identidad son lo técnico y duro del precioso recorrido por el que transcurre.

Dificultad que este año se ha visto aumentada con las altas temperaturas que hubo en el Bierzo el fin de semana del veinticinco de Junio con alerta naranja en toda la península. Seguro que las viejas murallas del Castillo de los Templarios en Ponferrada se sintieron rejuvenecidas al volver a ver en su patio de armas a quinientos caballeros perfectamente ataviados con sus trajes inspirados en las antiguas vestimentas de los caballeros que antaño lo recorrían.

El trazado tiene una longitud de ochenta kilómetros y un desnivel acumulado de 2700m, sin "oficialmente" carácter competitivo pero cada año se ve como aumenta el nivel de los participantes y se rebajan los tiempos empleados por los primeros en terminarla. En esta edición, a pesar del incremento de cuatro kilómetros en la primera parte de la ruta con la intención de evitar aglomeraciones en la primera zona técnica en el camino de Santiago, se consiguió batir el récord de la prueba dejándolo en cuatro horas y cincuenta y ocho minutos por el primer participante en cruzar la línea de meta, Ramón García Retamal.



Imagen de la carrera

Partiendo desde el Castillo de los Templarios de Ponferrada, se va recorriendo los principales balcones del Bierzo, "El camino de Santiago" "El valle del Silencio" "Compludo" "El castillo de Cornatel" todo por un trazado de maravillosas sendas, subidas imposibles y bajadas de infarto por las más bonitas zonas del Bierzo. La "Senda del Demonio", la "Putaparió" "La Caldera" "La Ramosa" son nombres que quedan grabados a fuego en todos los participantes en la marcha.

Otra de las señas de identidad propias de la Mountemplaria es su cena medieval de fin de fiesta, con actuaciones y ambientación musical, que hizo las delicias de todos los asistentes y dan una excusa más a todos



Cena medieval de la Mountemplaria

los aficionados a la bicicleta a venir a pasar un gran fin de semana al Bierzo en familia.

El reconocimiento al club organizador ha sido unánime y todos han coincidido en alabar el buen hacer en esta prueba, de la cual ya se empieza a hablar en toda la geografía nacional y pronto será reconocida como una prueba grande.

MOUNTAIN BIKE - Actualidad

La Milenio Titan-Desert ha batido ya el récord de inscripciones apenas una semana después de haberse abierto el plazo. La prueba se celebrará el 4 de mayo y el recorrido será similar a la pasada edición, en la cual se impuso Roberto Heras.



400 mujeres participaron en la marcha I B Pro Mountain Bike de la Mujer, cuyo objeto es sensibilizar a la población sobre el cáncer de mama. Con vistas a la prevención, la prueba supone un fomento del deporte como alternativa y ayuda a evitar este tipo de enfermedades. Los fondos serán donados a la ayuda a investigación en dicha materia. Las hermanas Blanca y Lola Fernández Ochoa dieron en Cercedilla el banderazo de salida a esta bonita iniciativa, de ambiente distendido, pese a lo trascendente de la causa en la que radica la marcha, la cual ha tenido una duración de dos jornadas: una teórica acerca de la concienciación y otra práctica sobre la bicicleta.

BTT Ruta del Sol homenajea a Lorca. 250 participantes en la prueba recorrieron los 50 ó 40 km de los que constaban las dos variantes de la prueba, dependiendo de las condiciones físicas de cada participante. Entre los ilustres se encontraba Paco Mancebo, laureado ciclista profesional. Una vez completado el recorrido, se procedió a una degustación de productos autóctonos de La Hoya y la comarca. El vencedor absoluto fue Pedro Trujillo, seguido de Mancebo.



CICLOCROSS - Actualidad

Stybar puede con Nys en Ardoonie

Redacción: Fernando Navarro



El campeón del mundo checo, Zdenek Stybar, se ha impuesto en la decimoséptima edición del Ciclocross de Kermiscross disputado en Ardoonie. De esto modo, el ciclocrossman de Quick Step ha sumado su tercera victoria de la temporada a tan sólo tres días del inicio de la Copa del Mundo en su país, en Plzen. Si Stybar está a su mejor nivel, continúa siendo el dominador del ciclocross mundial, a pesar de haber estado compitiendo en la temporada. El pasado fin de semana en Rudderveorde, Stybar fue el más fuerte en la primera mitad de carrera. Por culpa de una caída y un pinchazo no se despejó la incógnita sobre su rendimiento tras sus problemas de rodilla. Sin embargo, el checo

declaró haber puesto en jaque a los grandes nombres del ciclocross sin estar a su mejor nivel -"me falta energía", fueron las palabras concretas-. Cuando se junta una explosividad imparable con una mentalidad insaciable sólo puede resultar un campeón.

En Bélgica Stybar ha superado al héroe local, Sven Nys. La carrera estuvo marcada por la ambición de un Dieter Vanthourenhout ansioso por reivindicar su presencia en la Copa del Mundo tras no haber sido seleccionado. Sin perder de vista al belga de BKCP, Nys y Stybar se marcaban mutuamente sin dar una pedalada de más, pero ejerciendo las necesarias para neutralizar al escapado y dejar al resto de rivales sin opciones. Esta igualdad sólo la rompió la cercanía por la línea de meta, y en el sprint Stybar impuso su mayor velocidad.

PISTA - NOTICIAS

Se disputaron en Palma de Mallorca los Campeonatos de España de pista. Los vencedores en las distintas categorías fueron:

Persecución Individual Élite
1º David Muntaner (I. Balears)

Persecución Individual Sub23
1º Cristian Astals (Catalunya)

Persecución Individual Femeninas
1º Leire Olaberria (Fullgas)

Scratch Élite
1º Unai Elorriaga (Euskadi)

Scratch Sub23
1º J. A. Amores (C.Valenciana)

Scratch Femeninas
1º Leire Olaberria (Fullgas)
Velocidad por Equipos Femenina
1º Ana Usabiaga - Tania Calvo (Euskadi)

Kilómetro Sub23
1º Juan Peralta (Navarra)

Kilómetro Élite
1º Hodei Mazkiarán (Euskadi)

Velocidad Femenina
1º Tania Calvo (Euskadi)

Velocidad Sub23
1º Juan Peralta (Navarra)

Puntuación Élite
1º David Muntaner (Illes Balears)

Puntuación Sub23
1º Albert Torres (Illes Balears)

Puntuación Femeninas
1º Leire Olaberria (Fullgas)

500 metros
1º Tania Calvo (Euskadi)

Velocidad por Equipos Masculina
1º José Miguel Caldentey - Rubén Donet - David Alonso (Illes Balears)

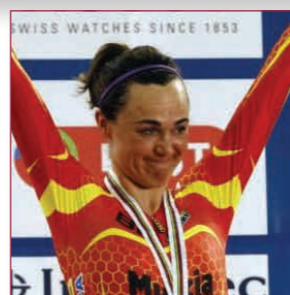
Persecución por Equipos Masculina
1º Albert Torres - David Muntaner - Jaume Muntaner - Vicente Pastor (Illes Balears)

Madison
1º Albert Torres - David Muntaner (Illes Balears)

Keirin Femenino
1º Helena Casas (Catalunya)

Keirin Sub23
1º Juan Peralta (Navarra)

Keirin Masculino
1º Hodei Mazkiaran (Euskadi)



LOS 'TROIS JOURS D'AIGLE'

'Durante la segunda semana de octubre, "Pepo" Romero ha participado en esta prestigiosa prueba de pista celebrada en la localidad suiza que le da nombre. El español compitió en las pruebas individuales de Eliminación, Puntos y Scratch, formando pareja en Madison con Julio Alberto Amores.



Durante la primera jornada acabó 18º en la Puntuación a 50 vueltas, mientras que en la americana, disputada a 100 giros fue 4º. Al día siguiente se mostró más fuerte, siendo 4º en la Eliminación y 3º en la Americana, disputada a 120 vueltas. Pero sin duda el último día fue el mejor para Pepo, que demostrando un gran fondo logró un 2º puesto en Scratch, al que se unió un 11º en la americana a 140 vueltas.

También estuvo presente en este evento el castellano – manchego José Moreno (con licencia UC Son Servera), que compitió junto a corredores élite en las pruebas de velocidad a pesar de ser todavía junior. Por ello tiene más mérito su 5º puesto en el Kilómetro y su 6º en Eliminación. Este chico tiene un gran futuro por delante

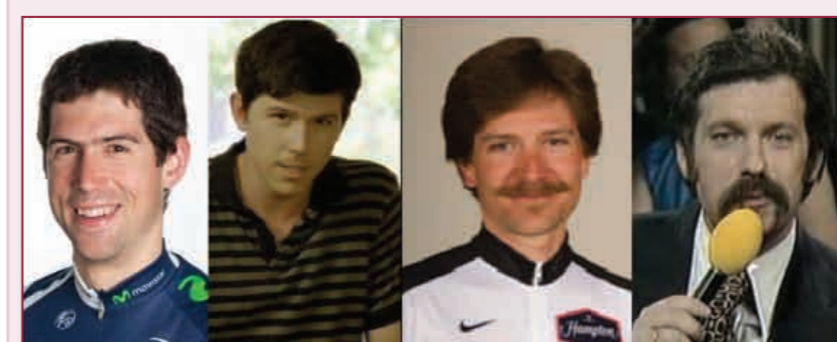
Información obtenida a través de www.balearbike.com; Pepo Romero.



¿Humor?

GARETOS DIVERTIDOS

¿Quién no tiene una fotografía en la que no sale demasiado afortunado? Aquí algunos ejemplos de por qué hay que tener ciento cuidado a la hora de estar rodeado/a de fotógrafos con máquinas en sus manos.



Parecidos razonables. DAVID PÉREZ GAÑÁN

Si Emili se cansa de sufrir sobre la bici, bien podría pasarse al cine como su 'gemelo' Gary Lundy. Por otro lado, imaginemos a Zabriskie con arte andaluz imitar al clásico Tronchante

ADMINANZA. www.paisdeloccos.com
¿Qué ciclista está a punto de comerse el bordillo en la imagen? Una pista: va de azul...



LA TONTERÍA DEL MES:
Cenevólo se debería dedicar a la fabricación de cascos.



LA FOTO FRIKI. ¿Quién quiere ser Cadel Evans? Ya puedes comprar la caseta oficial del corredor de BMC. El equivalente a 'Quiero ser como Beckham ya está aquí. ¡Connan, que se agotan!

GUILLERMO FESSER

“No se mejora impidiendo, sino enseñando”

Redacción: DANIEL MATEOS

Guillermo Fesser, ciclista aficionado, y en sus tiempo libres locutor de radio, escritor, director de cine y estrella de anuncios de televisión (¿o alguien ha olvidado el mítico anuncio de mantequilla tulipán?) nos concede una entrevista en las que nos cuenta sus experiencias con las bicicletas y el ciclismo en general.

Monto habitualmente en bicicleta. Vivo en un pueblo pequeño y la bici es mi medio habitual de transporte (cuando voy solo o no hay dos metros de nieve, claro). La bicicleta viaja a una velocidad perfecta para llegar a los sitios y, al mismo tiempo, disfrutar de los paisajes por el camino. Utilizo una bicicleta de segunda mano. Es roja y le he cambiado el sillín porque se me clavaba en la parte donde se clavan los sillines. Tiene ruedas finitas, de carretera, pero yo la meto también por campo para que no vaya de sobrada y se acostumbre a que la vida te suele dar sorpresas.

No tiene ruedines. Ahora lo que lleva es una cesta de paja que le he atado al manillar para transportar los calabacines y los tomates que recojo en la huerta. Pero normalmente va sin nada.

Mi mayor proeza sobre una bici es haber sobrevivido a los camiones de la carretera de Guadalix de la Sierra a Colmenar Viejo.

Para montar en bici prefiero los puertos de mar en vez de los de montaña porque son más llanos y al final del paseo te puedes tomar unas gambas de aperitivo. Pero cuando veraneaba en la sierra de Guadarrama, sí he subido algunas veces el puerto de Navacerrada desde Los Molinos para pegarme el gustazo de bajar hasta La Granja tomando las curvas de las siete revueltas.

En mi casa éramos nueve hermanos, pero solamente tenían bici los dos mayores. Yo

soy el número seis; como el diablo, pero con dos seises menos. Así que para mí poder montar en bici traía de serie la obligación de madrugar (algo que aborrezco) para poder mangarla y huir antes de que amaneciese el dueño. Y luego, a la vuelta, apencar con las naturales broncas y las excusas habituales: “perdona, no sé por qué se me ha ido la cabeza y pensé que la bici era mía...”



Guillermo Fesser es nuestro protagonista en primera persona para este número de Desde La Cuneta.

Sigo la actualidad del ciclismo, aunque sin grandes detalles. Me quedé en Ocaña, que era la foto del ciclista que ponía en mi chapa de Mirinda para las competiciones veraniegas de mi infancia. Las carreras de chapas en circuitos de tierra, digo. A mí los deportes me gusta practicarlos. Seguirlos, no siendo los participantes familiares o amigos, no me entusiasma tanto. He visto alguna etapa de la Vuelta a España desde la cuneta y una llegada del Tour en París. Es un espectáculo fascinante, eso sí. Lo que más me gustó es que les daban a los corredores bolsitas con merienda. Ya me hubiera gustado a mí, subiendo el puerto de Navacerrada, que alguien me hubiese pasado una botellita de agua y dos mandarinas. De vez en cuando lo sigo en televisión. Me gustan las bi-

“Subía Navacerrada para darme el gustazo de bajar por las ‘siete revueltas’”

cicletas y los paisajes que recorren. En las grandes carreras, Vuelta, Giro, Tour, hace ilusión cada vez que un corredor español destaca.

No he tenido relación con ningún ciclista, pero mi primera novia tenía una BH. A la hora de seguir ciclistas, en una excursión de amigos empecé a seguir a uno, pero iba tan rápido el tipo que al final decidí ir a mi ritmo y ¡anda y que se matase él solo!

“El ciclismo muestra una lección para la vida: todo es un deporte”

Como espectador me atrae la cerveza bien fría delante de la tele. Si está un poco caliente ya no es lo mismo. Alucino con las escapadas y la facilidad con que el pelotón vuelve a engullir a los que las intentan. ¡De dónde sacan las fuerzas! Como practicante me atraen las estrategias de equipo. Podría pensarse que es un deporte individualista, de grandes héroes como Contador o Indurain, pero nada más lejos. Es un deporte en el que sin el apoyo de un equipo nada se puede conseguir. Eso es la vida y es una buena manera de aprenderlo disfrutando.

Creo que se retransmite bien el ciclismo. La repercusión es menor que en otros deportes por un tema de horarios. Si el final de etapa fuera a las nueve de la noche obviamente lo vería mucha más gente.

Creo que se podrían mejorar los arcones. Se podrían hacer más anchos para que circularan las bicis con menos peligro. Si hablamos de pasillos verdes y de rutas por el campo, han ido surgiendo bastantes en los últimos años y están muy bien. Aunque ahora parece que hay un movimiento que quiere sacar las bicis del monte porque, por lo visto, también contaminan y me parece exagerado. No se conserva impidiendo el paso, sino enseñando a la gente a pasar.

Las etapas de la Vuelta supongo que se



Juan Luis Cano completa, junto a Guillermo, nuestro protagonista, uno de los dúos humorísticos más conocidos en nuestro país: Gomaespuma.

construyen basadas en intereses económicos, pero me llama la atención que hay sitios maravillosos de España por el mundo. Lo que sí sé es que hay un tipo aquí en mi pueblo que se saca un pastón todos los años llevando a ciclistas amateurs estadounidenses a hacer el Tour. O sea, repiten el mismo circuito que el Tour oficial, pero a un ritmo más apañadito, y lo pasan de miedo.

El único riesgo que uno debería de correr en la bici es la posibilidad de caerte, pero de caerte de la bici, no de caerte por un barranco. De todas maneras creo que en el

Giro con el tema del Crostis se utilizaron redes de contención para evitar que los participantes saliesen volando. El problema del ciclismo, y del deporte en general, no está en el trazado del circuito sino en la exigencia de batir récords imbatibles o de superar distancias que solamente con la ayuda de los músculos no se pueden superar.

“El riesgo de un ciclista debe considerar caerse al suelo, pero nunca a un barranco”

Cuando nació en la radio Chema Pamundi, España era un país acostumbrado a perder en casi todas las disciplinas del deporte. Solamente ganaba alguno de vez en cuando, como Fernández Ochoa y poco más. Chema era una caricatura de esa realidad que hoy, mira tú qué alegría, es completamente opuesta. España ha perdido su complejo de inferioridad ante los adversarios internacionales. Éramos un pueblo bastante paleta que no había salido fuera de nuestras fronteras, que no hablaba inglés y pensábamos que los extranjeros eran mejores y punto. Poco a poco eso ha ido cambiando. Del fenómeno aislado de Fernando Martín

“Se ha cambiado el sentimiento de inferioridad del deportista español frente a los extranjeros”

en la NBA hemos pasado a tener cinco y uno de ellos en el All Star. La Roja, Nadal... Gracias a dios, Chema Pamundi hoy es un pringado y le está bien perder, por no entrenarse.

Las bombonas que llevaba Pinedo en El Sedceto de la Tlompeta eran de corcho blanco. El único butano que le viene bien a la bicicleta es el del horno para asar unas chuletitas de cordero después de una mañana de ejercicio con agua y una pizca de sal. Aceite no necesitan. Y, para acompañar, unos espárragos blancos con escamas de queso parmesano por encima. Ah, por cierto, Tulipán no era mantequilla. Era, precisamente, Tulipán. La mantequilla era Arias. Aaaaaadiós.



Literatura, radio, humor, cine... Guillermo es una persona polifacética y con un currículum más que envidiable.

‘Desde La Cuneta’ vuelve en diciembre



No te pierdas el próximo número, que estará disponible en diciembre. Por lo pronto, podemos prometer una entrevista con **Bauke Mollema** o **Daniel Martin**, protagonistas de la pasada Vuelta a España, un especial puertos de Asturias, un especial recorrido de Giro, Tour y Vuelta y muchas más sorpresas, como siempre en Revista Desde La Cuneta, tu revista de ciclismo preferida y al mejor precio del mercado: 0 €

Tras el infame circuito de Copenhague...

