

MAILLOTS CICLISTAS

Diseños míticos llenos de arte e historia



CHRIS SIDWELLS

MAILLOTS CICLISTAS

Diseños míticos llenos de arte e historia

CHRIS SIDWELLS



© Quid Publishing 2017

Diseño original de Lindsey Johns

Publicado originalmente en Gran Bretaña en 2017

bajo el título *Art of the Cycling Jersey*

© Libros de Ruta Ediciones, S.L., 2017, de la edición en castellano.

Bilbao-Galdakao errepidea 10

48004 Bilbao

info@librosderuta.com

www.librosderuta.com

Primera edición: septiembre 2017

© Traducción al castellano: David Batres Márquez

Correcciones y edición en castellano: Eneko Garate Iturralde

Maquetación de esta edición: Amagoia Rekeru

ISBN: 978-84-946928-0-2

Depósito legal: BI-753-2017

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con autorización de los titulares de la propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual.

Impreso en China.



Contenido

Prefacio	9
Introducción	10

1 NACIMIENTO DEL MAILLOT CICLISTA

Los primeros atuendos ciclistas	14
La chaqueta blanca de algodón de Maurice Garin	18
Alcyon	20
Thomann-Dunlop	24
Legnano	26
Atala	30

2 LOS MAILLOTS DE LOS CAMPEONES

El maillot arcoíris	34
El maillot de campeón francés	38
El maillot de campeón de Bélgica	40
El maillot de campeón nacional de Italia	42

3 LOS MAILLOTS DE LAS GRANDES VUELTAS

El maillot amarillo	46
El maillot verde	50
El maillot a topes	54
La maglia rosa	58

4 LOS MAILLOTS DE LA DÉCADA DE 1920

Automoto-Hutchinson	64
Alleluia-Wolber	68
Dilecta-Wolber	70
J.B. Louvet	72
Elvish-Wolber	74

5 LOS MAILLOTS DE LAS SELECCIONES NACIONALES

El maillot nacional de Francia	78
El maillot nacional italiano para el Tour de Francia	82
El maillot belga del Tour de Francia	86
El maillot del equipo nacional español	88
El maillot británico del Tour de Francia	92

6 MAILLOTS DE PISTA

El maillot de las barras y estrellas	96
Los maillots actuales para carreras de seis días	98
El maillot Union Jack de los Seis Días de Londres	102



7 LOS MAILLOTS DE LA DÉCADA DE 1950

Bianchi	106
Bartali-Ursus	110
Nivea-Fuchs	114
GS Carpano	116
Cilo	118
Tebag	122
EMI-Guerra	124

8 LOS CAMBIANTES SESENTA

Peugeot-BP-Michelin	130
Mercier-BP-Hutchinson	134
St. Raphaël	138
Pelforth-Sauvage-Lejeune	142
KAS-Kaskol	144
Bic	148
Salvarani	150
Flandria	152
Solo-Superia	156
Wiel's-Groene Leeuw	160
Faema	162

9 1970, UNA DÉCADA DE TRANSICIÓN

Molteni-Arcore	168
Gitane-Campagnolo	172
Fiat	176
Brooklyn	178
TI-Raleigh	180

10 1980, UNA DÉCADA REVOLUCIONARIA

Skil-Sem	186
Del Tongo	190
La Vie Claire	192
Carrera	196
Z	198

11 LOS 1990, DÉCADA DE SUPEREQUIPOS

Mapei	204
ONCE	208
Banesto	210
Motorola	212

12 MAILLOTS MODERNOS

El buzo moderno	216
El maillot moderno	218
Los maillots modernos del World Tour	220

Índice	222
Créditos de las imágenes	224



Prefacio

La bicicleta y el cuerpo del ciclista son los dos componentes básicos en esa cualidad tan simple que podría definirse con la palabra estilo, aunque también podría describirse como presencia, condición, incluso esencia. Me refiero a esa "planta" que tenemos cada uno de nosotros, que es la suma, o es el resultado (seguramente ambas cosas) de cómo nos posicionamos sobre la bicicleta, nuestra forma de pedalear, cuánto y de qué manera nos inclinamos junto a nuestra bicicleta al tomar una curva, cómo la asimamos, cómo la conducimos a nuestro lado cuando caminamos, o cómo la manipulamos a la hora de colgarla de un soporte, la empujamos al atravesar una puerta o nos la echamos sobre el hombro mientras subimos una escalera; todo aquel momento en que formamos un todo con nuestra bicicleta.

En cuanto al resto de elementos que nos hacen ser "nosotros", el maillot iría justo detrás de la bicicleta y el cuerpo. Incluso lo pondría en primer lugar cuando hablamos del rango de expresividad que posibilita. ¡El maillot! El valor que más impera en la estética ciclista, y uno de sus componentes más simples. Sin embargo, es el que contiene una mayor carga semiótica y un mayor potencial irónico, más verdad, filiación, recuerdos y remisiones, desconocidas a menudo por quien lo porta. Un maillot puede ser un guiño a un equipo, a un ciclista, a una era, a una marca, a un gusto estético, a un recuerdo, a una experiencia personal, a una aspiración; o por el contrario, puede ser que simplemente nos guste su color, y además esté disponible en nuestra talla. Por ejemplo, nos puede encantar ponernos un maillot del Molteni por lo extraño y distintivo que es su

color, y no saber nada sobre Eddy Merckx; o podemos conocer a Merckx, y aún así ignorarlo todo sobre el grandísimo y leal gregario Jos Huysmans; o podemos saberlo todo sobre la historia de las carreras y sin embargo olvidar que Molteni era una fábrica de embutidos, perdiéndonos el delicioso placer de tal contradicción. ¿Y cómo podemos tratar de interpretar el maillot del Brooklyn, indumentaria de una fábrica italiana de chicles cuyo diseño es evocadoramente norteamericano? Su portador más notable fue un belga conocido como "Monsieur Paris-Roubaix" por su impresionante récord de victorias en esa carrera, quintaesencia de las carreras tipo flamencas, pero cuyo recorrido no discurre fuera de Francia en ningún momento. (Se dice que Roger De Vlaeminck jamás sufrió pinchazo alguno sobre los adoquines hasta que, a finales de su carrera, dejó de enfundarse en el maillot del Brooklyn).

Por lo tanto, el maillot influye la forma en que los demás te ven, desde la observación más simple (¡qué bonito!), hasta prejuicios filosóficos que podrían ir más allá de tu comprensión. Pero el maillot también influye en el ciclista que lo viste. Así lo creo. Nos recuerda quiénes somos cuando estamos sobre la bicicleta, así como quiénes podríamos llegar a ser y quiénes no pretendemos ser; y nos ayuda a alcanzar cualesquiera metas que hayamos convertido en nuestro objetivo, ayudándonos de igual forma a hacer lo que sea necesario para conseguirlas. Este libro es el país de las maravillas para aquellos que así lo aprecien, y una puerta de entrada a dicho mundo para quien aún no lo aprecia, pero podría.

Bill Strickland

Editor jefe de la revista *Bicycling*,
Julio del 2016

Litografía hecha en Detroit en 1895, en una época en la que el ciclismo estaba adquiriendo gran fama como deporte espectáculo.

Introducción

Este libro sigue el desarrollo del maillot ciclista desde aquellas chaquetas y jerséis de lana que portaban los primeros ciclistas, a los sofisticados diseños y materiales que dan forma a los maillots de hoy en día. Cuenta la historia de los maillots que reciben los campeones, y de los que indican quiénes son los líderes de las Grandes Vueltas: el Tour de Francia, el Giro de Italia y la Vuelta a España. Estos maillots son icónicos, al igual que los maillots de los equipos profesionales para los que compitieron los mejores ciclistas de la historia.

Los maillots ciclistas más icónicos poseen una mística y una belleza logradas por la síntesis de su diseño y la historia que han hecho en este deporte. Los equipos profesionales han tenido una importancia capital en la historia del maillot, al igual que los ciclistas, y *Maillots Ciclistas* cuenta algunas historias sobre muchos de los protagonistas más notorios - y otros no tanto-, que dieron lustre y gloria a sus maillots - desde el maillot que portaba Fausto Coppi en el equipo Bianchi al

Molteni de Eddy Merckx, o desde el St. Raphaël de Jacques Anquetil hasta el Tebag de Ferdi Kübler, o el EMI de Charly Gaul.

Con la edición inaugural del Tour de Francia en 1903 (ver foto en página 5) y los maillots de los primerísimos equipos profesionales como el Thomann-Dunlop y el Automoto-Hutchinson, seguimos la evolución del ciclismo hasta la época moderna y los famosos diseños del Carrera, el Mapei, o la ONCE. También hay un capítulo dedicado a

Fotografía del equipo nacional francés en el Tour de Francia de 1932. De izquierda a derecha: André Leducq, Albert Barthélémy, Julien Momeau, Louis Peglion, Marcel Bidot, Maurice Archambaud, Georges Speicher, y Roger Lapébie.



Jacques Anquetil, Eddy Merckx y Felice Gimondi fotografiados en 1970. Los tres han vencido en el Tour de Francia.

la historia de los maillots en las carreras de seis días. Precursoras del ciclismo de masas, las carreras de seis días cuentan con una larga y fascinante historia, y con su propia tradición de maillots. En este volumen se cuentan tanto las historias de estos como las de otros muchos.

Pero este libro no es un mero homenaje a la iconicidad. Explica la evolución que han tenido los maillots ciclistas a lo largo de los años. A la vez que cambiaba el ciclismo profesional, el tipo de negocio que patrocinaba a los equipos también fue cambiando, y esas empresas son las responsables del diseño de los maillots, dado que buscaban la mejor forma de dar visibilidad a su marca.

Por último, este libro refleja a grandes rasgos la historia de Europa, desde el momento previo a la entrada en el siglo XX, pasando por las dos guerras mundiales, hasta llegar al mundo actual.

Por ejemplo, cuando Europa pasó por el periodo de entreguerras y su desenfadado nacionalismo, el Tour de Francia cambió los equipos patrocinados por marcas comerciales por equipos nacionales que corrían con los colores de cada país. Después, tras la Segunda Guerra Mundial, cuando llegó la prosperidad al continente, los patrocinios en los equipos ciclistas fueron pivotando desde los fabricantes de bicicletas hasta un mayor rango de compañías.

Además de homenajear al maillot de competición, este libro cuenta su historia, y la de aquellos que formaron parte de ella. Dicha historia continúa hoy en día, con una mayor comprensión de lo que es el ciclismo y nuevos materiales que hacen que los maillots ciclistas no sólo sean bonitos de mirar y vestir, sino que los convierten en auténticas piezas de ingeniería y alto rendimiento.

CAPÍTULO

1

NACIMIENTO DEL MAILLOT CICLISTA

Este capítulo explora los primeros atuendos que los ciclistas emplearon para competir, siguiendo la evolución de la que fueron objeto al pasar de ser simples ropajes de calle adaptados, a un equipamiento específicamente pensado para el ciclismo, dando como resultado el nacimiento del maillot ciclista.



Competidores en la Porte Maillot de París en la salida de la primera edición de la Paris-Roubaix, celebrada el 19 de abril de 1896. La elección del punto de partida fue una feliz coincidencia, ya que maillot es la palabra que se usará en francés para denominar al jersey usado por los ciclistas.

Los primeros atuendos ciclistas

1868–1900

La ropa ciclista, como los pantalones por las rodillas y los bombachos, o las chaquetas de manga larga, aparecieron a la vez que crecía la popularidad del ciclismo durante las décadas de 1860 y 70. La ropa de los primeros ciclistas de competición era muy similar, solo que más ligera y ceñida que la que se usaba en el ciclismo recreativo. Comenzaron a construirse unos velódromos rudimentarios para albergar carreras, y el ciclismo en pista adquirió gran notoriedad. Según evolucionaba, la ropa que vestían los ciclistas en pista fue haciéndose más tersa, con los pantalones cortos y las camisas más ceñidas.

LA PRIMERA CARRERA

Seguramente existieron otras carreras antes del 31 de mayo de 1868 - de hecho, aquel mismo día se celebraron otras carreras en el Parc St. Cloud de París - pero es la carrera de 1 kilómetro, en la que venció el ciclista británico James Moore, de la que más se ha hablado y escrito. Seguramente fuera el plato fuerte de una serie de carreras que

organizaron los hermanos Olivier, pioneros fabricantes de bicicleta de la Compagnie parisienne des vélocipèdes.

Moore, quien había nacido en Suffolk, Inglaterra, y se había mudado a París junto a sus padres, ganó la carrera sobre un quebrantahuesos de madera que montaba unas llantas metálicas, a una velocidad media de 23,2 Km/h. Vestía unos pantalones que sobrepasaban la rodilla, camisa y corbata, además de una chaqueta abotonada. Un atuendo elegante, rematado por un frívolo bombín de copa abierta.

Moore también venció la primera carrera en ruta entre dos ciudades: la París-Rouen celebrada el 7 de noviembre de 1869. De nuevo lo hizo sobre su quebrantahuesos, empleando un tiempo de 10 horas y 45 minutos para recorrer los 129 kilómetros. Su atuendo fue muy similar al que usó en Parc St. Cloud, a excepción de la chaqueta, que contaba con solapas y bolsillos cosidos.



Los hombres que practicaban ciclismo recreativo vestían atuendos de calle a finales de la década de 1880, pero algunas mujeres vestían bombachos, lo que supuso un importante paso adelante en su movimiento de emancipación

Los ciclistas en esta carrera en el Alexandra Palace de Londres en 1886 visten algunas de las primeras prendas diseñadas para el ciclismo de competición.



CICLISMO EN PISTA

A pesar de los esfuerzos de Moore en Francia, y de gente como John Mayall hijo, quien estableció varios récords en carreras que unían ciudades por Inglaterra, el ciclismo de carretera no logró captar la atención de la gente en un primer momento. Preferían asistir a carreras sobre una pista oval desmontable.

Este tipo de competición fue particularmente popular en el Reino Unido. En un esfuerzo por hacer las competiciones más rápidas e interesantes, se incrementó el tamaño de la rueda delantera (los pedales de las primeras bicicletas estaban directamente soldados a esta rueda, con lo que un mayor diámetro permitía cubrir una mayor distancia con cada pedalada). Esto dio como resultado el velocípedo, que contaba con una enorme rueda delantera, y otra diminuta en la parte de atrás.

Para su duelo universitario del 16 de junio de 1874, que se celebró en la pista oval de Lillie Lane en Londres, H.P. Whiting de Oxford, y el Honorable Ion Keith Falconer de Cambridge, vistieron bombachos blancos de algodón, con calcetines largos de lana y camisas de manga larga de lana.

Whiting derrotó a Falconer en una carrera de 40 kms, logrando un tiempo de 1 hora, 41 minutos y 16,5 segundos (los victorianos eran tremendamente rigurosos con la exactitud de los tiempos tomados). Ganó con un margen de 91 metros, y su victoria resultó una gran sorpresa, teniendo en cuenta que Whiting, de menor estatura, pedaleó sobre un velocípedo cuya rueda delantera alcanzaba 137 cms, mientras que el velocípedo de Falconer era mucho más alto, al tener una rueda delantera de 152 cms.

Ciclistas alineados para la salida de una carrera de velocípedos en las cataratas del Niágara, en EEUU. Las primeras carreras de este tipo eran rápidas, pero lo fueron aún más cuando se inventó la bicicleta impulsada por cadena.



Al principio, el ciclismo en pista era un deporte reservado a las clases pudientes, pero muy pronto los ciclistas profesionales prevalecieron sobre los amateurs como Whiting y Falconer, especialmente después de la invención de la bicicleta de seguridad. Impulsada por cadena, la velocidad dependía de la aptitud física del ciclista, de su fuerza y decisión, no de la longitud de sus piernas. Además, los grandes premios de algunas carreras, sumados al repunte en las apuestas, supusieron un incentivo para los recios deportistas de clase trabajadora, por la enorme motivación que suponía poder ganar dinero.

Se dividió a los ciclistas entre esprinters y fondistas, y el público acudía en multitudes para poder ver a esos cohetes esprintando a toda velocidad, y a los titánicos fondistas, a quienes marcaban el ritmo con tandems dobles primero, luego triples y hasta cuádruples; todo valía en aras de incrementar la velocidad, el riesgo y el espectáculo.

Las carreras en pista se popularizaron a lo largo y ancho de Europa y de los Estados Unidos, y ciclistas como el americano A.A. Zimmerman, Constant Huret y Edmon Jacquelin de Francia, además del inglés Frank Shorland amasaron una fortuna corriendo a ambos lados del Atlántico.

Estos ciclistas usaban pantalones cortos de lana y chaquetas mucho más ceñidos y aerodinámicos que la ropa usada por los ciclistas de carretera de entonces. El ciclismo en pista también le ofreció al mundo su primera estrella deportiva afroamericana. Su nombre era Marshall Walter Taylor.

EL COMANDANTE (MAJOR) TAYLOR

Nacido en Indiana en 1878, Taylor fue el primer campeón del mundo afroamericano de ciclismo, y el segundo hombre de color en proclamarse campeón mundial en alguna disciplina deportiva, tras el boxeador canadiense George Dixon.

Su primer empleo, con 12 años, consistía en hacer trucos de habilidad frente a una tienda de bicicletas de Chicago, vestido con uniforme militar. Así se ganó el apodo de "Comandante". Empezó a competir en carretera a los 16 años, y en poco tiempo logró sus primeras victorias; pero fue en la pista donde más aprovecharía su virulento esprint.

Se convirtió en profesional a los 18 años, y muy pronto no hubo quien le ganara en toda América. En 1899 estableció un nuevo récord del mundo. Tras un tandem, necesitó 1 minuto y 18 segundos para cubrir 1 milla 1,6 kms. O lo que es lo mismo, fue a una velocidad media de 73,32 km/h. Más tarde se alzó Campeón del Mundo de media milla 0,8 kms en los mundiales de Montreal. En 1902 lo contrataron para disputar 57 carreras en Europa, ganando 40. El Comandante Taylor siguió logrando victorias y destrozando récords y los muros del racismo, hasta que se retiró en 1910.

El Comandante Taylor compitiendo sobre una de las primeras bicicletas de pista impulsada por cadena. Esa postura tan agachada, sus codos recogidos, y sus prendas de lana ceñidas al cuerpo, fueron de gran ayuda para mejorar su aerodinámica.



La planta de Taylor recuerda sorprendentemente a la de los ciclistas en pista actuales. Vestía prendas de lana, siempre ceñidas y muy aerodinámicas. Competía tanto con maillots de manga larga como de corta, e incluso usó camisetas sin mangas; y hay fotos en las que lo vemos usar algo parecido a un buzo de una sola pieza, bastante parecido a los que usan hoy en día los ciclistas en pista.

Sus equipaciones siempre mostraban colores muy vivos, pero la más llamativa fue una cuya parte superior era blanca con mangas y cuello azul, y unos pantalones ceñidos azules que tenían una vistosa línea rodeando cada pierna. Taylor llevaba la bandera de las barras y estrellas cosida por toda la parte central.

La chaqueta blanca de algodón de Maurice Garin

1903

Maurice Garin fue el vencedor de la primera edición del Tour de Francia, en 1903. En esa época los ciclistas no corrían por equipos, con lo que eran libres de usar su propia indumentaria. Algunos vestían pantalón corto, y otros usaban medias en las piernas, mientras que para el torso usaban ropa interior ligera bajo suéteres o chaquetas. Maurice Garin corrió el Tour de Francia de 1903 usando sobre todo una peculiar chaqueta blanca. Cuando pasó a liderar la carrera tras adjudicarse la primera etapa, un maratón de 467 kms que cubría la distancia entre París y Lyon, los organizadores le entregaron un brazalete verde que lo identificaba como líder de la carrera.



Maurice Garin, ganador del primer Tour de Francia en 1903, posa junto a su bicicleta. Elegía partes superiores de color blanco no sólo para que lo divisaran mejor los espectadores, sino para mantenerse más fresco.

Maurice Garin había nacido en el Valle de Aosta, al noroeste de Italia, pero al comenzar su adolescencia se mudó junto a su familia al norte de Francia, debido a las necesidades económicas. La Italia rural era pobre y en el industrializado norte de Francia había trabajo, pero la libre circulación de trabajadores no estaba permitida. El padre de Garin tuvo que sacar de Italia a toda su familia a escondidas, en solitario o de dos en dos, lo que hizo que nacieran algunos mitos cuando Maurice se hizo famoso.

Uno de ellos contaba que su padre cambió a Maurice por un queso. Si algún queso cambió de manos, sería probablemente como pago por el transporte. Pero el mito que asegura que Garin trabajó como deshollinador es cierto, al menos en parte. Realizó este trabajo durante un corto espacio de tiempo, mientras su viaje rumbo al norte lo hizo detenerse en Reims; existían auténticas redes de contrabando para pasar a los niños, y lo más seguro es que, nuevamente, aquel trabajo formara parte del pago.

Finalmente consiguió llegar al norte, donde comenzó a montar en bicicleta, se nacionalizó francés y se convirtió en ciclista profesional en 1893. Garin tenía gran calidad, y se adjudicó la mayoría de las grandes carreras de la época, entre las que se incluye la París-Roubaix, que consiguió en dos ocasiones.

EL PRIMER TOUR

El primer Tour de Francia constó de seis etapas, separadas por varios días para que los rezagados tuvieran tiempo de terminar y recuperarse de cara a la siguiente etapa. Las etapas eran enormes. Cuatro de las seis etapas sobrepasaban de 400 kilómetros, y la más corta tenía 268. El ganador de aquella etapa, Charles Laeser, necesitó 8 horas y 46 minutos para cubrir la distancia, mientras que el último clasificado, Arsène Millocheau necesitó más de 14 horas.

Las primeras camisas para el ciclismo estaban hechas de lana o alpaca, encerando a menudo el algodón con la intención, en parte, de impermeabilizarlo. Los suéteres estaban hechos con hilo de lana, gracias al que mantenían su forma de manera eficiente y conseguían secar el sudor hasta cierto punto, proporcionando a los ciclistas un grado de comodidad.

La Française-Dunlop fue uno de los primeros equipos profesionales, y su ciclista estrella era Maurice Garin. Esta fue la escuadra que el equipo mandó a la París-Roubaix de 1910.



Las chaquetas contaban con grandes bolsillos traseros, y se podían abotonar hasta el cuello. Los suéteres también tenían bolsillos cosidos en la parte del pecho. Los bolsillos traseros fueron añadidos con el tiempo en los jerséis. Este fue el suéter que fue evolucionando poco a poco hasta dar forma al maillot ciclista.

Los primeros maillots estaban hechos de lana sencilla, pero los fabricantes de bicicletas que patrocinaban a los primeros ciclistas profesionales vieron rápidamente los beneficios publicitarios que podían conseguir poniendo sus nombres en aquellos maillots. Por eso, durante los primeros años del siglo XX, se bordaron los nombres de los fabricantes de bicicletas sobre algunos maillots de lana, a menudo siendo una copia basta de la escritura que se usaba en el logotipo del fabricante. Se cosían a mano, usando la misma lana gruesa con la que se hacía el maillot, solo que en un color que hiciera contraste. Este método relativamente primitivo se vio mejorado con la introducción de hilos de lana más finos y ligeros a la hora de confeccionar los maillots. Los textos que se cosían en algunos de estos maillots eran muy exquisitos.

Alcyon

1909–1955

Alcyon fue un fabricante de bicicletas francés que también producía automóviles y motocicletas. *Alcyon* es la palabra francesa usada para denominar al Martín Pescador, por ello el equipo Alcyon compitió sobre bicicletas color azul cian, y vestía maillots color azul cian. Cuatro ciclistas del Alcyon se hicieron con el Tour de Francia entre los años 1909 y 1912: François Faber, Octave Lapize, Gustave Garrigou, y Odile Defraye. Alcyon ganaría de nuevo con Nicolas Frantz en 1927 y 1928, y una vez más en 1929 con Maurice De Waele. Sus ciclistas ganaron también cinco Tours durante la década de los años 30, solo que en este periodo representaban a su equipo nacional, en lugar de a Alcyon. El equipo profesional Alcyon siguió en activo hasta 1954, y Alcyon siguió siendo copatrocinador del Tour hasta 1958.

François Faber sobre su bicicleta Alcyon. En 1909, el luxemburgués se convirtió en el primer no francés que venció el Tour de Francia. Con 92 kilos, sigue siendo el ganador más pesado de la carrera.

EL EQUIPO

Alcyon comenzó a patrocinar el ciclismo cuando las carreras en ruta eran un esfuerzo en solitario, y tocó a su fin mucho tiempo después de que el ciclismo se convirtiera en un deporte en el que un equipo trabaja para

lograr que uno de sus miembros alcance la victoria. Durante ese periodo de tiempo, Alcyon ganó todas las grandes carreras.

El equipo consiguió las cinco carreras de un día de mayor importancia del ciclismo, conocidas como los Monumentos. Estas son: Milán-San Remo, la Vuelta a Flandes, París-Roubaix, Lieja-Bastoña-Lieja y el Giro de Lombardía, conocida hoy en día simplemente como Lombardía. Alcyon venció en el Tour de Francia y en la Vuelta a España, en cuatro mundiales en ruta, y sus ciclistas fueron campeones nacionales de Francia, Bélgica y Luxemburgo tanto en ruta como en ciclocross.

En total, el equipo conseguiría 120 carreras de clase mundial, con lo que es muy complicado elegir a un ciclista de Alcyon como el más representativo. Octave Lapize podría serlo, pero su brillante carrera se vio truncada por la I. Guerra Mundial, durante la que pereció en combate. El belga Sylvère Maes fue otro de los grandes ciclistas del Alcyon. Sin embargo, el mejor, al menos en lo que se refiere al Tour de Francia, fue el francés André Leducq.



André Leducq ganó dos Tours de Francia para el equipo nacional francés, además de la París-Roubaix, la París-Tours y el Critérium Internacional para el Alcyon.



Leducq ganó el Tour de Francia en dos ocasiones durante la década de 1930, aunque corría para el combinado nacional cuando lo logró. También consiguió 19 victorias de etapa en el Tour, y quedó en segunda posición de la general en 1928, y cuarto en 1927.

EL MAILLOT

Pese a que Alcyon ya no existe como fabricante de bicicletas y abandonó el patrocinio deportivo a finales de los años 50, el maillot azul cian del Martín Pescador sigue presente en el pelotón profesional hoy en día, aunque únicamente en los mundiales y los Juegos Olímpicos.

En 1930, el patrón del Tour de Francia, Henri Desgrange declaró que a partir de ese momento, su carrera aceptaría la presencia de profesionales, con la salvedad de que estos deberían ser elegidos por la federación de su país para formar parte de su selección nacional primero, y más tarde para equipos regionales. Cuando esto sucedió, la federación belga de ciclismo escogió como maillot nacional un maillot negro con una franja roja y otra amarilla rodeando el pecho.



La sutil elegancia del maillot del equipo Alcyon, diseñado para reflejar la excelencia, simple, pero a la vez efectiva, de las bicicletas que producía Alcyon.

Sin embargo, varios ciclistas belgas se quejaron porque el predominante tono negro resultaba demasiado caluroso como para usarlo en competición, por lo que en 1948 la federación cambió el tono base del maillot por el azul cian, el mismo tono que usaba el equipo Alcyon. La federación añadió una franja negra a la amarilla y roja del pecho, creando el diseño con el que el equipo nacional belga sigue compitiendo hoy en día. Muchos aficionados al ciclismo belgas creen que la elección del azul como tono base viene por la cantidad de corredores belgas que corrieron en el equipo Alcyon, pese a que no hay ninguna confirmación oficial sobre este punto.

Maillots Ciclistas es un homenaje a los diseños más atractivos en la historia del maillot de competición, partiendo desde la indumentaria elemental de los primeros ciclistas, hasta llegar a los maillots actuales, confeccionados con la mayor tecnología. Un impresionante archivo fotográfico, junto a imágenes cuidadosamente seleccionadas, acompañan las anécdotas alrededor de los atuendos más míticos, aquellos asociados con los más ilustres ciclistas y los equipos más legendarios: los maillots de los campeones.

