

LA GRAN
PRUEBA

BH G7 Pro

El mundo al revés





Cuando lo habitual es que las marcas estén presentando modelos de disco, llega BH y le da la vuelta a la tortilla con una bici de frenos convencionales que tiene su origen en un modelo sólo para el nuevo sistema.

Texto Sergio Palomar Fotos Rafa Gómez

►► Estos últimos años BH ha tenido en su G6 la herramienta de competición que aunaba aerodinámica, rigidez y un peso razonable. Sólo los escaladores puros recurrían como alternativa a la liviana Ultralight. También, hace año y medio probábamos para vosotros la novedosa G7 Disc con la que BH evolucionaba su G6 siendo pioneros en apostar en su modelo tope de gama por una versión únicamente de discos. Sin embargo, el retraso en la adopción por los profesionales de esta nueva tecnología y la necesidad de renovar una G6 que empezaba a pedir relevo ha obligado a lanzar una nueva bici tope de gama con frenos convencionales, y para elaborarla nada más fácil que aprovechar el trabajo ya realizado. Lo primero que nos llama la atención de esta G7 Pro son sus estilizadas líneas, clara muestra de que BH ha buscado aligerar su robusta antecesora. Un diseño que por otra parte apenas difiere del de su compañera de frenos de disco. Los perfiles aerodinámicos truncados y la minitija que se introduce en un tubo de sillín extendido, característico de la serie G

desde aquellas primeras Global Concept de tija integrada, son las principales señas de identidad de un modelo cuyo comportamiento en carretera no difiere del que disfrutamos en la versión Disc. Se trata de una bici que es puro nervio, ya sea subiendo, donde te pide ponerte de pie constantemente para aprovechar la gran transferencia de fuerza que proporcionan sus cortísimas vainas de apenas 402 mm de longitud, o en las bajadas reviradas en las que alternar cambios de dirección se transforma en una especie de videojuego. Por otro lado, el alto nivel de solidez con que cuenta en el área del pedalier y la sensación general de ligereza que transmite nos hace incluso plantearnos el sentido de la Ultralight en la gama, ya que claramente, por comportamiento en subida esta G7 Pro le pisa el terreno. Por otra parte, con esta bici hemos estrenado el sistema de personalización MyBH Unique, con el que hemos podido diseñar una bici a nuestro gusto que podrá disfrutar el lector que venció en el concurso que BH planteó hace unos meses a través de nuestra página web.

REFERENCIA



El que BH sea una firma de bicis de las de toda la vida, con sus más de 100 años de historia, hace que, al igual que en ocasiones ocurre con Orbea, la otra marca vasca referente del panorama ciclista de nuestro país, no sean tomadas por los ciclistas como actores del primer nivel mundial, siendo muchas veces más valoradas fuera que dentro de nuestras fronteras. BH lo sabe bien ya que en Francia, donde surten al Direct Energie de Coquard, Voeckler, Chavanel y compañía, gozan de gran consideración. Sin embargo, la historia de BH no difiere mucho de la de otras grandes firmas que a menudo tenemos en un pedestal, con un pasado fraguado en la competición con hitos como ser la bicicleta oficial de la primera Vuelta a España disputada en 1935; y con un presente en el que, más allá de unos cuadros que reúnen las últimas tecnologías, cuentan con una gama de componentes y accesorios para equipar al ciclista y su bici de arriba a abajo.

VALORACIÓN

8,3

Cuadro	██████████	9
Horquilla	██████████	9
Grupo	██████████	8,5
Componentes	██████████	8
Ruedas	██████████	7

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



3.699,90 euros



Impasible

►► Aunque parezca mentira viendo la generosa reducción de diámetros de los tubos respecto a la G6, esta nueva bici se muestra claramente más sólida que su antecesora desde la primera pedalada. Cuando nos fijamos que gran parte del volumen de carbono empleado en este cuadro Toray T80 y T60, dependiendo de las necesidades en cada zona, se centra en una robusta caja de pedalier ya nos extraña menos. Como es habitual en las bicis BH desde hace varias temporadas, y siendo la firma alavesa uno de los importadores de FSA en nuestro país, es para el sistema BB386 desarrollado por la firma de componentes. Junto al aligeramiento general, el resultado es una bici que responde con suma facilidad a los cambios de ritmo, cualidad que se refuerza con la nerviosa geometría con que cuenta. Para terminar, destacar la utilización de los frenos de montaje directo que añaden una mayor contundencia a los excelentes puentes de Shimano.

Lo que funciona

►► En este mundo globalizado no es de extrañar que las tecnologías que funcionan en una bici pronto sean utilizadas por prácticamente todos los actores. Es algo que se plasma perfectamente en el diseño de esta G7 Pro en la que se apuesta sobre seguro a la hora de buscar la mejor aerodinámica. Partiendo de una pipa de dirección en la que se reduce la superficie frontal que se enfrenta al viento, la integración de la parte superior de la horquilla en las líneas del cuadro, los tirantes bajos que se anclan en la mitad del tubo de sillín -y al tiempo hacen más compacto y sólido el tren trasero- que a su vez abraza la rueda en la parte inferior a modo de carenado y, cómo no, el santo grial de la aerodinámica en los últimos años, los tubos con perfil truncado. La opción ideal para reducir la resistencia al aire sin que merme la rigidez lateral ni la absorción vertical, que en el caso de la G6 tampoco es que sea excesiva como buena bicicleta de competición.

De la casa

►► Siguiendo la tendencia de las principales marcas de bicis, BH también se apunta a equipar sus modelos con componentes firmados por ellos. Una decisión respetable pero extraña si tenemos en cuenta, como indicábamos antes, que son distribuidores de FSA. Aun así, el cuadro de mandos cumple su cometido a la perfección, donde podemos destacar la forma de la parte superior del manillar que cuenta con un ligero barrido hacia atrás que reduce el alcance efectivo del mismo a la vez que hace muy natural el agarre cuando elegimos la parte superior. Lo que nos sigue sin emocionar, tal como os contábamos en la prueba de su homóloga de discos, son las ruedas. Es de agradecer disponer de un modelo de carbono y perfil que cuadra perfectamente con el carácter de la bici, pero al igual que pasaba en aquella prueba, el comportamiento con viento lateral es mejorable. Un aspecto que, estamos seguros, BH mejorará en la próxima generación de ruedas.



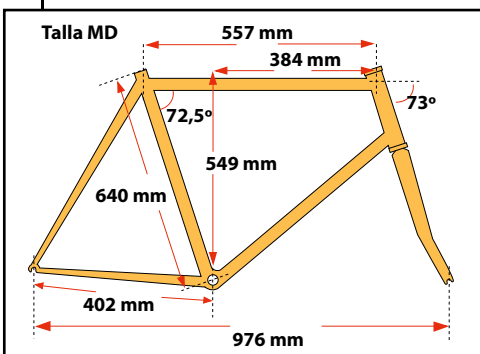


Única

►► Con esta G7 Pro, BH aprovecha para impulsar su programa de personalización MyBH Unique mediante el cual, a través de su página web, podemos elegir los colores de nuestra bici -de hecho, el modelo que veis en estas páginas es un diseño nuestro- y a la vez los detalles de su equipamiento como grupo, componentes, ruedas, etc., así como las medidas de biela, potencia o manillar. Sólo echamos de menos la posibilidad de elegir los desarrollos que queremos montar, ya que todas las opciones de bielas disponibles incluyen como única combinación los platos 50/34 y no se puede seleccionar el casete que deseamos equipar. Puestos a pedir, tampoco estaría mal, tratándose de una bicicleta tope de gama, poder elegir un modelo de bielas con potenciómetro, sobre todo si tenemos en cuenta que nuestra BH G7 Pro monta bielas Rotor, firma que dispone de este producto.

GEOMETRÍA

Puro nervio. Así podemos definir las cotas de esta G7 que incluye las que, si no nos falla la memoria, son las vainas más cortas de cuantas bicis han pasado por aquí. Ello, unido a una también agresiva dirección -aunque el ángulo es el estándar, la rapidez que muestra nos permite intuir que el avance de la horquilla es muy reducido-, tiene como resultante una escasa longitud de ejes que la vuelven sumamente ratonera y divertida cuando se trata de enlazar curvas. Como suele ocurrir en estas bicis, el peaje a pagar es que exigen una cierta técnica y dominio al ciclista para poder aprovechar plenamente estas cualidades o se nos puede acumular el trabajo con el incremento de la velocidad.



►► Aerodinámica, ligereza y deportividad se dan la mano en la nueva estrella de BH.



EL JUICIO



►► Cada vez estamos más convencidos de que la bici de competición idónea, ya sea con o sin frenos de disco, incluye la aerodinámica entre sus características. Con la perenne

limitación de peso que impone la norma UCI, las bicis escaladoras puras cuentan con poco sentido, sobre todo si atendemos que los modelos aero han ido superando en estos últimos años las limitaciones de diseño, logrando pesos muy próximos al límite -los 7,1 kg de nuestra máquina con un montaje en Ultegra y ruedas no precisamente ligeras son buena prueba- y unas cifras de rigidez que nada tienen que envidiar a las bicis ultraligeras. Y es que muchas veces nos olvidamos que en el ciclismo no solamente se trata de escalar puertos, sino que también hay que llanear, un terreno en ocasiones tan sufrido como pueden ser los ascensos y donde toda ayuda en forma de menor resistencia al viento siempre es bienvenida.

PUNTUACIÓN

	8
Estabilidad	8
Frenado	7,5
Comodidad	7,5
Cicloturismo	8
Competición	9

BH G7 Pro

Cuadro

Cuadro	G7 Carbono Toray T80 y T50
Horquilla	G7 Carbono Toray T80 y T50
Tallas	SM, MD, LA
Colores	Personalizado con MyBH Unique

Transmisión

Bielas	Rotor 3DF 50/34
Desviador	Shimano Ultegra
Cambio	Shimano Ultegra
Mandos	Shimano Ultegra
Cadena	FSA Team Issue

Ruedas

Ruedas	BH Evo C50
Casete	Shimano 105 11-28
Cubiertas	Hutchinson Fusion 5 Performance - 700x25c
Frenos	Shimano Ultegra

Componentes

Manillar	BH Evo carbon
Potencia	BH Super Lite
Tija	BH G7
Sillin	Prologo Zero C3 (comprobar)

Cifras

Peso total	7,170 kg
Precio	3.699,90 €
Distribuidor	BH Bikes Europe S.L., info@bhbikes.com
WEB	www.bhbikes.com

BALANCE FINAL

El regreso a los frenos convencionales del tope de gama de BH promete repetir el éxito de su antecesora gracias a un espíritu 100% de competición y una estética que no deja indiferente.

