

ENTRENAMIENTO FUNCIONAL ¿ES INTERESANTE PARA BIKERS?

solobici

www.solobici.es

1'95 €
~~3,50 €~~



BH LYNX RACE

CARBON XX1 EAGLE

VS.

ORBEA OIZ

M-LTD

+

SANTA CRUZ HIGHTOWER LT CC X01 RADON SLIDE CARBON 140 9.0

RIÑONERAS PARA MTB ¿MEJOR QUE LAS MOCHILAS?

BICIS DE 29" EN DOWNHILL OPINIONES DE LOS PILOTOS, PROS Y CONTRAS

ASÍ FUNCIONA EL
**QUARO
SHOCKWIZ**



VEN Y PRUEBA LAS MEJORES BICIS'18

QUELO EN LA CUMBRE



No lo decimos nosotros, lo dice también su elevado precio. Estamos delante de las mejores bicis de XC jamás creadas hasta la fecha por BH y Orbea. Dos marcas vascas que rivalizan sanamente por mejorar día a día para subir a sus corredores a lo más alto del podio. ¿Pero de este cara a cara fratricida quién sale vencedor? Intentaremos despejar esta incógnita a continuación.

Texto: Rubén Pérez
Fotos: Jesús Andrés Fernández

En términos futbolísticos, estaríamos ante un derbi de alto voltaje. ¿Un Alavés-Athletic? Para ser justos, no, pues esta lucha es mucho más igualada, más de tú a tú.

ADN de carreras

Tanto Orbea como BH se han gastado gran parte de su presupuesto en innovaciones técnicas en ambas bicis, la Race Lynx y la Oiz, conscientes de que hoy en día la mayoría de los usuarios de XC miramos de reojo lo que ocurre en las competiciones de XC de más alto nivel. Tanto la Copa del Mundo como en las prolíficas pruebas por etapas, con la Cape Epic a la cabeza, las bicis de doble suspensión parecen haber cobrado todo el protagonismo. En la parrilla de la Copa del Mundo, más del sesenta por ciento de las bicis son dobles y en las pruebas maratón son las bicis elegidas por la mayoría. Por tanto, era normal que tanto Orbea como BH redoblaran todos sus esfuerzos y conocimientos para hacer la mejor bici de rally doble hasta la fecha. Más aún si tenemos en cuenta que en España somos un país de rally, de puro XC. Nos encanta ponernos al límite e exprimarnos en pruebas por etapas siempre buscando el límite de montura y jinete, de ahí que por nuestros caminos las bicis de XC sean, de momento, las que más gustan al usuario final.

Experiencia y juventud

Los inicios de ambas bicis son distintos. Para ser justos, Orbea posee más experiencia,

Oiz y Lynx Race, las dos mejores bicis de XC nacionales hasta la fecha. Todo un lujo de bicis

pues en 2006, cuando la marca de Mallabia apostaba por entrar en el mundo de la suspensión trasera enfocada al cross country, lo hacía con un modelo icónico de Oiz, con el amortiguador situado en la parte posterior, entre la unión del tubo superior y la parte de arriba de los tirantes traseros, y abanderaba el concepto UFO, en el que se aprovechaba la flexión del carbono para eliminar un punto de giro con rodamientos en la zona del pedalier y, en consecuencia, se lograba una doble más rígida, más ligera y con menos mantenimiento, algo que la nueva Oiz también ha heredado. Pero ya ha llovido mucho y con el tiempo la Oiz se encarnó también en 27,5 y en 29, pero siempre haciendo gala de importantes victorias en pruebas mundialistas. En cambio, la Lynx Race de BH es un modelo más joven; de hecho, la primera vez que la pudimos probar fue en Austria, a mediados de 2016, y en una versión todavía no definitiva de aluminio que ya dejaba entrever todo el potencial de la bici. Porque hasta entonces, en el catálogo de BH



Ambas bicis son protagonistas importantes de la Copa del Mundo de MTB

predominaban las bicis de trail, all mountain y enduro. Pero les faltaba una pieza clave, una doble suspensión de cross country, y más contando con un equipo tan potente en esta modalidad como lo es el BH-Suntour-KMC. De hecho, la Lynx Race es el fruto de la estrecha colaboración entre el Departamento de I+D de BH Bikes y el BH-Suntour-KMC. Los cada vez más técnicos trazados de la Copa del Mundo XCO han sido el perfecto campo de pruebas para desarrollar la nueva Lynx Race.

‘Face to face’

Hemos querido enfrentarlas porque, a la espera de que aparezca la nueva Mondraker de doble suspensión para XC (que tiene

muy buena pinta), a nuestro entender, la Lynx Race y la Oiz son las dos bicis más deseadas por los fans del XC nacional. Hemos seleccionado los dos modelos tope de gama que equipan el grupo de referencia para XC del momento, el SRAM con tecnología Eagle de doce velocidades.

Además, ambas montan el mismo conjunto de horquilla y amortiguador. Precisamente hemos buscado dos montajes lo más parecidos posibles para que la prueba fuera lo más homogénea e igualada posible, y de esta manera poder apreciar mejor la rigidez de ambos cuadros, la cinemática de la suspensión o su geometría. Deciros que durante estos días de prueba hemos disfrutado como enanos. Nos encantan las bicis rápidas, las bicis ligeras, aquellas que todo lo hacen fácil y, sin duda, tanto Oiz como Lynx Race son de estas bicis que te hacen mejor ciclista de lo que realmente somos. Ambas tapan nuestras carencias y potencian nuestras virtudes.





EL FUEGO...

Tremendamente consistente en todos los aspectos importantes exigibles a un bicis de XC moderna. Muy sólida y prácticamente sin fisuras, se presenta como una estupenda alternativa a destronar los modelos de doble suspensión más icónicos que reinan por nuestros senderos.

No sabemos si estábamos eufóricos con la llegada de las primeras lluvias de fin de verano (aquellas que hacen que nuestra técnica y agarre parezcan ganar enteros) o bien el subidón de optimismo que nos transmitía la Lynx Race, pero bajamos de la bici con un sonrisa de oreja a oreja. Quedamos gratamente sorprendidos del excepcional potencial de la Lynx Race en su máxima expresión, con su montaje tope de gama. Así que la probamos hasta la extenuación, nuestra, claro está, no de la bici, pues la Lynx Race es incombustible (nunca mejor dicho). Nosotros hemos tenido la oportunidad, como sabéis, de probar el modelo tope de gama, pero poco a poco BH ha ampliado los modelos de Lynx Race. Ofrece dos versiones de carbono y una más de aluminio. Una familia corta pero bien avenida si la comparamos con la excelsa familia Oiz.

Sensaciones

Una de las principales virtudes de la Lynx Race es la excelente plataforma de pedaleo que ofrece el sistema Split Pivot. Durante nuestros días de prueba hemos pedaleado prácticamente siempre con ambas suspensiones abiertas. Es muy efectiva en todo momento. Además, para las subidas más tendidas, el bloqueo actúa con firmeza y nos transmite la sensación de ir a bloque. A diferencia de la Oiz (y otras bicis de XC), no emplean la flexión del carbono en el basculante. De hecho, es en la zona del basculante donde adivinamos bastantes diferencias entre las dos bicis. El de la BH es asimétrico, con unas vainas

Una geometría bajadora, ideal para atacar las zonas técnicas con confianza

supercompactas (10 mm más que la Oiz) y el característico punto de giro en el eje de la rueda trasera, a diferencia de la Oiz, que es más directo, pues se trata de un basculante de una sola pieza tipo monopivote. La posición de pilotaje es bastante cómoda dentro del contexto de una bici de XC, pues la pipa de dirección es generosa, 110 mm en la talla M que hemos probado. Esa posición relajada y el excelente trabajo de las suspensiones, muy dulces, hacen que la Lynx Race sea una bici bastante polivalente incluso para un usuario que está más cerca del MTB recreativo que de los circuitos o pruebas maratón. Es una bici disfrutona.

Montaje sólido

El montaje es cómplice del excelente rendimiento de la bici. Emplea periféricos y componentes menos glamorosos que la

Oiz, pero igualmente efectivos. Tan solo encontramos que los frenos, unos Formula Cura, tienen un rendimiento inferior a los Level Ultimate de la Orbea. Ya que, como decíamos, la nueva generación de neumáticos Michelin Jet XCR encajan a la perfección con el carácter XC de la bici. Lo celebramos. Tienen buen agarre, te permiten circular a bajas presiones sin que se deforme en exceso su carcasa y su generoso balón nos transmite un confort y seguridad envidiables, parece maquillar el exceso de rigidez vertical de sus llantas de perfil alto de carbono. Además se asientan a la perfección en las generosas llantas de carbono de 25 mm de ancho interno de llanta, muy rígidas, con perfil, y que, gracias a su bajo peso y alta rigidez, dinamizan el comportamiento de la bici. En general, un conjunto muy sólido. Una base de cuadro, sistema y suspensión impecable, adornado con componentes igualmente efectivos, a un precio algo más económico que la competencia, que vaticinamos que tendrá muy buena acogida.

El dato Cuadro lightness



Solo 1.850 g sin amortiguador y en talla M. Unas cifras claramente competitivas en un elemento de vital importancia y valor para la mayoría de los usuarios que practicamos XC. Para ello han empleado el mismo proceso de fabricación que BH aplica para sus cuadros tope de gama, como la propia Ultimate de XC o la G7 de carretera. Se trata de un cuadro monocasco de fibra de carbono HCIM, fabricado con la tecnología de BH Hollow Core Internal Molding y utilizando fibras de carbono Toray y Mitsubishi.



... Y LA PÓLVORA

Reactividad pura, nervio y garra. Puro carácter XC para una bici de referencia para todos los que amamos la competición. Una bici con un currículum, de momento, inalcanzable para las demás marcas de bicis de XC nacionales.

Bajamos de la BH Lynx Race y sin enfriarnos empezamos a rodar con la Orbea Oiz por nuestro circuito de pruebas calcando las líneas y atacando en los mismos puntos de las subidas. Enseguida apreciamos las diferencias entre una y otra bici. La Oiz es más compacta, especialmente el triángulo delantero, con un reach muy corto (la distancia del eje del pedalier al eje de la rueda delantera), debido a que el tubo superior es muy corto y el ángulo de dirección bastante cerrado (70º), no tan lanzado como el de la BH (68,5º). Ello la convierte en una bici muy agresiva, especialmente también por la pipa de dirección, 10 mm más compacta que la Lynx. En cambio, creemos que el basculante podría ser todavía más corto, para potenciar todavía más la reactividad de la Oiz. Para las Oiz 2017 se introdujo un basculante específico para bujes Boost más anchos, pero vemos que no aprovecharon para poder compactar todavía más las vainas, uno de los principales beneficios que tiene la tecnología Boost junto con el mayor paso de rueda. No obstante, gracias a su corta distancia de ejes, no es algo que se deje apreciar mucho en marcha. Digamos que la geometría de la Oiz es algo más tradicional que la Lynx Race y calca prácticamente las medidas que podríamos encontrar en la Alma, su modelo hardtail por excelencia.

Esencia Oiz

En cuanto al funcionamiento del sistema de suspensión, decir que también es muy efectivo. Es un sistema muy pragmático y utilizado en muchas de las últimas bicis de doble suspensión que han llegado recientemente al mercado. Más simplicidad a la hora de crear el cuadro, menos peso, mayor rigidez y un punto de giro menos que mantener. Gran responsabilidad de su buen funcionamiento recae en el propio amortiguador. En la posición abierta, la suspensión se muestra muy activa, pero tenemos que matizar que el amortiguador trasero busca que la primera parte del recorrido sea sólida y estable, para beneficiar el pedaleo, y que la última parte se endurezca para evitar topes. Así como la horquilla bloquea por completo,



Líneas agresivas, geometría compacta y toda la fuerza de una bici racing

el amortiguador, aun configurándolo con tan solo un 15 % de SAG, sigue actuando aun yendo bloqueados, pero es poco perceptible. Recordamos que el recorrido trasero de la Oiz es de 95 mm (y no de 100 mm como muchos piensan), pero concepto UFO, lo que hace que no haya articulación de la suspensión en la zona del cierre y se aproveche la flexión del carbono; según Orbea, el carbono puede llegar a oscilar hasta 7 mm. Todo ello se traduce en una bici muy reactiva, muy compacta y con angulaciones agresivas, de ahí que sea una bici que las corredoras del Luna Factory Team adoren para la mayoría de los circuitos de la World Cup.

Montaje ganador

Otra de las bazas ganadoras de la Oiz es su excelente selección de montaje de todos sus modelos, precios competitivos y marcas de componentes de primer nivel. La M-Ltd no es una excepción. La selección de componentes es prácticamente intachable. Tan solo prescindiríamos de los puños Ritchey por unos de silicon y por un disco delantero de 160 mm que sea más propenso a sufrir roces. Por otro lado, no entendemos por qué Orbea no apuesta por las ruedas de 29" también en talla S. Es un hándicap para los bikers de baja estatura... Esperemos que le pongan remedio en un futuro no muy lejano. Y ya que hablamos de montajes, por favor, tanto la Lynx Race como la Oiz deberían incluir eje Kabolt en sus horquillas FOX SC32.

Marca de la casa Advanced dynamics



Orbea, en colaboración con el Centro de Estudios e Investigaciones Técnicas de Guipúzcoa, ha desarrollado un software para confeccionar la Oiz. Mediante la tecnología Advanced Dynamics, han analizado las fuerzas provenientes de los pedales, sillín y manillar para desarrollar un comportamiento y tarado de las suspensiones efectivo conjuntamente con FOX y han dotado de una curva de progresividad específica para este modelo que se torna regresivo conforme se acerca al abanico de recorrido máximo.



BH Lynx Race XX1 Eagle

Destacaríamos la gran efectividad de pedaleo, la geometría equilibrada entre confort y rendimiento así como la sensibilidad del inicio del recorrido de la suspensión

Después de probar a fondo ambas bicis, estas son nuestras conclusiones. La primera de ellas es que es difícil decir cuál es mejor que la otra, pues ambas son dos biciletones que hacen disfrutar a cualquiera que se suba encima. Pero existen matices importantes entre una y otra. Para empezar, nos ha sorprendido para bien el funcionamiento del sistema de la BH, a nuestro entender, un punto por encima de la Oiz en cuanto a efectividad de pedaleo, especialmente cuando pedaleamos con las suspensiones abiertas. El funcionamiento del sistema Split Pivot es espectacular sobre todo porque, además de ofrecer una muy buena plataforma de pedaleo en todo momento, posee un tacto muy suave y dulce de la suspensión. Es una excelente lectora del terreno. La Oiz es diferente. Percibimos que las fuerzas del pedaleo activan la suspensión dada la menor resistencia inicial que ofrece el amortiguador, pero a cambio tenemos una capacidad de absorción de impactos pequeños ideal para bajadas de todo tipo o tramos llanos muy rizados. Está claro que el carácter de la Orbea Oiz es puramente XC. Su comportamiento es totalmente regresivo,

lo que se traduce en que la suspensión se hace más blanda a medida que se va comprimiendo, hasta llegar al 75 % de su recorrido, momento en el que empieza a endurecerse de nuevo. El tacto de las suspensiones es algo más duro, más XC aun utilizando idénticas suspensiones que la BH. Creemos que los diferentes ajustes y geometrías de la bici tienen que ver en ello. Y ya que hablamos de geometría, existen sustanciales diferencias. La Oiz tiene una geometría más clásica y agresiva. Es una bici muy corta de ejes y con un lanzamiento del ángulo de la dirección bastante cerrado, que hace que la bici sea superreactiva y compacta, pero que en los descensos más rápidos sea algo más nerviosa que la BH. La Lynx Race es igualmente reactiva; de hecho posee unas vainas notablemente más cortas que la Oiz (440/425 mm respectivamente), pero una geometría más amigable para las bajadas. El ángulo de dirección es más lanzado y permite atacar las bajadas con algo más de aplomo. Digamos que es algo más polivalente. La Oiz es una purasangre XC y esta también, pero algo más dócil en las bajadas. En cuanto a la posición, la Oiz es un poco más exigente,

pues posee una pipa de dirección más compacta que la Lynx Race. En cuanto al montaje, creemos que tiene una incidencia directa en el precio. La Oiz cuesta cerca de seiscientos euros más, pero también monta componentes tope de gama de las marcas más reconocidas, como Mavic, SRAM, Selle Italia o FSA. En cambio, BH apuesta por componentes EVO (su propia marca de componentes), no tan glamurosos, pero hemos podido comprobar que prácticamente igual de efectivos, y frenos más sencillos (los Formula Cura respecto a los SRAM Level de la Oiz). Eso también tiene un coste en cuanto al peso final de la bici. La Oiz creemos que es cerca de 300 g más ligera. No atribuimos la diferencia de peso al cuadro, sino a la utilización de componentes más ligeros: los neumáticos, los puños o el conjunto tija-sillín son un poco más ligeros. Vamos, que la lucha está reñida...

¿Quién se lleva el gato al agua?

Depende de las preferencias de compra de cada uno de los usuarios. Ambas bicis son estéticamente atractivas, pero hoy por hoy la Oiz se lleva más piropos gracias a su colorido,

opciones de personalización y variedad de montajes y precios. Por el contrario, la BH es más sobria, pero igualmente atractiva y además algo más económica... Difícil elección. El sistema de suspensión de la BH, su cinemática y geometría nos ha gustado algo más que la Oiz. La base de la BH es muy buena. Un cuadro muy sólido, de excelentes acabados, una geometría excelente y rodamientos de calidad... En cambio, la Oiz es una bici muy reactiva, muy compacta y con unas líneas muy agresivas. Estéticamente nos gusta un punto más, sobre todo por la integración del amortiguador trasero en las tripas del tubo superior. Si tuviéramos que elegir, nos sería difícil porque racionalmente creemos que el sistema de la BH trabaja algo mejor, nos convence su geometría moderna y nos ahorramos seiscientos euros... Pero nuestro parecer más emocional se deja seducir por el carácter deportivo de la Oiz, con una estética imponente y también un más que contrastado funcionamiento. Personalmente, nos quedaríamos con el conjunto cuadro-suspensión de la BH y el montaje y la estética de la Oiz.

ORBEA Oiz M-LTD

Muy reactiva, muy compacta y con unas líneas muy agresivas gracias a la integración del amortiguador trasero en las tripas del tubo superior

BH
Lynx Race Carbon XX1 E

6.999 euros
9,991 kg (talla M, sin pedales)

100 mm/100 mm

CUADRO

Material: Carbono monocasco

Tallas: S, M, L y XL

Garantía: De por vida previo registro

SUSPENSIONES

Horquilla: FOX 32 SC Factory Boost, cartucho FIT4 Kashima con mando remoto

Amortiguador: FOX DPS Evol Kashima con mando remoto al manillar

TRANSMISIÓN

Pedaliar: SRAM XX1 Eagle, 34d, 175 mm

Casete: SRAM XX1 Eagle, 10/50, 12 vel.

Cadena: SRAM XX1 Eagle Negro 12 vel.

Mando de cambio: SRAM XX1 Eagle

Cambio: SRAM XX1 Eagle de 12 vel.

Desviador: -

RUEDAS

Llantas: BH Evo Carbon de perfil, Tubeless Ready, 25 mm de ancho interno

Bujes: Ambos de 28 radios. Bujes del Boost 110 x 15 mm; buje trasero 148 x 12 mm

COMPONENTES

Neumáticos: Ambos Michelin Jet XCR 29 x 2,25 Gum 2XD Tubeless Ready

Frenos: Formula Cura

Discos: 160 mm delantero y trasero

Manillar: BH Evo Carbon plano/720 mm

Potencia: BH Evo/80 mm/6°

Dirección: BH Evo Tapered Integrada

Tija de sillín: BH Evo Carbon, 31,6 mm

Sillín: Prologo Scratch X8

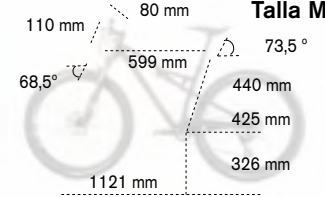
MÁS INFO

BH Bikes, info@bhbikes.com

+34 945 135 202

Website: http://www.bhbikes.com

GEOMETRÍA



[1] La suspensión no escatima en calidad. Se emplean rodamientos Enduro Bearings en todos los puntos de giro y bieleta de carbono realizada en una sola pieza. [2] Con sistema de suspensión Split Pivot por bandera, que se caracteriza por su punto de giro en el eje de la rueda trasera.



[1] El Tensegrity, este pequeño tensor no mucho más grueso que un radio colocado en la junta entre conexión de la bieleta y los tirantes, consigue equilibrar las fuerzas laterales y ofrecer una rigidez óptima. [2] El proceso Advanced Dynamics determina la forma de las articulaciones y los pivotes, su posición y su relación con el amortiguador para obtener un rendimiento definitivo.



Orbea
Oiz M-LTD

7.599 euros
9,739 kg (talla M, sin pedales)

100 mm/100 mm

CUADRO

Material: Carbono monocasco OMR

Tallas: S y M en 27,5"; M, L y XL en 29"

Garantía: De por vida previo registro

SUSPENSIONES

Horquilla: FOX 32 Float SC Factory, cartucho FIT4, Kashima con mando remoto

Amortiguador: FOX Float DPS Factory Remote Evol Kashima, 165 x 38 mm

TRANSMISIÓN

Pedaliar: SRAM XX1 Eagle, 34d, 175 mm

Casete: SRAM XX1 Eagle, 10/50d, 12 vel.

Cadena: SRAM XX1 Eagle 12 vel.

Mando de cambio: SRAM XX1 Eagle

Cambio: SRAM XX1 Eagle Gold, 12 vel.

Desviador: -

RUEDAS

Llantas: Mavic Crossmax Pro Carbon, Tubeless Ready, 23 mm de ancho interno

Bujes: De 28 radios y trasero. / Del 110 x 15 mm; buje trasero 148 x 12 mm

COMPONENTES

Neumáticos: Ambos Maxxis Ikon 2.20" TLR 120 TPI 3C Exo

Frenos: SRAM Ultimate Carbon Gold

Discos: 180 mm delantero y 160 trasero

Manillar: FSA K-Force plano / 700 mm

Potencia: FSA K-Force OS-100 / 70 mm

Dirección: Tapered integrada

Tija de sillín: FSA K-Force Light 31,6 mm

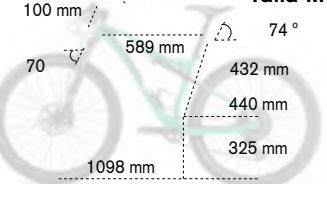
Sillín: Selle Italia SLR XC Flow

MÁS INFO

Orbea S. Coop. info@orbea.com, 902 04 29 29

Website: http://www.orbea.com

GEOMETRÍA



VALORACIONES

	Cuadro	Transmisión	Suspensiones	Eficacia pedaleo	Frenos	Ruedas	Neumáticos	Calidad-Precio
Lynx Race	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Oiz	★★★★★	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Gran calidad y cantidad de acabados en ambos casos. Estamos delante de dos cuadros que están por debajo de la barrera de los 2 kg de peso (alrededor de 1.850 g) que recogen los mejores recursos técnicos exigibles.	Calcadas. En la actualidad y para este tipo de bici XC/maratón no se nos ocurre una mejor transmisión que la SRAM con tecnología Eagle de 12 velocidades. También han optado por montar en ambos casos y a nuestro entender acertadamente un plato de 34 dientes.	Mismo montaje, con lo mejor de FOX, pero preferimos el mando de bloqueo de la BH (funciona mejor aun siendo también de plástico). Por otro lado, la angulación más lanzada de la BH contribuye a un mejor tacto de la suspensión, más suave. Además, el amortiguador también bloquea con más firmeza.	Cuando vamos bloqueados, la geometría más agresiva de la Oiz le da un gran plus subiendo, pero con los amortiguadores abiertos interfiere algo más en la eficacia de pedaleo que la BH que, con las suspensiones abiertas, posee una plataforma excelente de pedaleo.	En este apartado, la Orbea es superior. Monta los mejores frenos de SRAM hasta la fecha. Muy potentes, superligeros (manetas de carbono) y con múltiples regulaciones. Muerden muy fuerte. Los Formula Cure nos han agradado. Son efectivos y ligeros, pero no poseen el mismo poder frenado.	Muy sólidas en ambos casos. Nos gusta de la BH su mayor tamaño de garganta de la llanta y perfil, pero preferimos la calidad de rodadura del buje trasero de las Mavic Crossmax que monta la Oiz.	Nos hemos llevado una grata sorpresa con el comportamiento de los nuevos Michelin. Poseen un gran balón y ruedan muy rápido. Los Ikon de la Oiz son todo un clásico, no le damos las cinco estrellas por un tema de fiabilidad. Últimamente pinchamos bastante con ellos...	En cuanto a calidad de acabados, está prácticamente al nivel de las marcas top internacionales, pero a nivel de precio están muy por encima, especialmente la BH. Otorgar cinco estrellas a bicis que sobrepasan los 6.000 euros nos cuesta. Nos parecen dos bicis espléndidas para los que quieren lo mejor. Adiós complejos.