

Esencia Ultralight

La bici más ligera de BH es ahora más aerodinámica.

Su diseño hereda los genes de la Aerolight para disminuir la resistencia al viento y conseguir ser aún más rápida en todos los terrenos.

►► A escasos días del estreno de la nueva temporada 2023, BH presentó la última generación Ultralight EVO con una elevada cantidad de cambios respecto al modelo anterior, ya que se parte de un diseño completamente nuevo.

En el proceso de fabricación del cuadro y la horquilla se utiliza la técnica Hollow Core Internal Molding empleada en los modelos de carbono más avanzados de BH, que permite crear un cuadro sin material sobrante en su interior y controlar el espesor del carbono con precisión en cada zona, una de las claves para conseguir la mejor relación entre la rigidez y el peso.

El conjunto sigue unas líneas más actuales y aerodinámicas, quedando atrás los perfiles convencionales de los tubos. Ahora se utilizan secciones kammtail -o de cola truncada- fácilmente reconocibles en el tubo diagonal o el vertical, mientras el horizontal adopta una sección rectangular.

Texto José V. Gisbert Fotos César Cabrera

REFERENCIA



En 2011 la firma de Vitoria lanzó la Ultralight, diseñada para competir al más alto nivel. Con un cuadro de 750 g y una horquilla de 300 g -en talla M y ambos pintados-, logró que una bici de serie pesase sólo 4,8 kg, todo un récord. Tres años después consiguieron en la versión EVO rebajar el peso hasta 690 g, convirtiéndose en el cuadro más ligero del mercado, al que tras montarle todos los componentes restantes -incluyendo pedales, portabidones y ciclocomputador- se quedaba bastante por debajo de los 6,8 kg del límite de la UCI. En 2020 recibió retoques aerodinámicos en su diseño, adoptando soluciones como el cableado totalmente oculto en la potencia y el manillar, heredados de la actualmente descatalogada G8 y, de paso, actualizar su estética. A pesar de incluir soportes para frenos de disco -y sus respectivos refuerzos en las zonas críticas-, el peso del cuadro no aumentó en exceso: 750 g en talla M.

VALORACIÓN 9

Cuadro		9
Horquilla		9
Grupo		10
Componentes		9
Ruedas		8

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

€ 9.999,90 euros

ALTAS PRESTACIONES

En la zona del pedalier, una de las fórmulas para lograr una elevada solidez es el estándar BB386 EVO, que con una anchura de 86,5 mm permite el uso de secciones de tubos más grandes que -sin aumentar el peso- mantiene a raya las flexiones no deseadas al pedalear; cualidades que también comparte la zona de unión de la horquilla con el tubo diagonal y el de la dirección, ahora mucho más integrada.

La horquilla emplea el diseño Air Bow estrenado en la Aerolight, que se caracteriza por su peculiar curvatura del avance situada en la parte superior, y que gracias a su elevada separación respecto a la rueda disminuye las zonas de presión por donde fluye el viento.

Como era de esperar, todo el cableado queda oculto en el interior de la potencia y el manillar para reducir la resistencia al viento y lucir una imagen más limpia.

Aunque sobre la estética de una bicicleta cada cual puede dar una opinión diferente, no podemos negar que la nueva Ultralight EVO tiene un diseño muy personal y que rompe con la norma. Sigue tratándose de una bicicleta ligera y rígida destinada al máximo rendimiento... pero más aerodinámica. Casi con total seguridad será la bicicleta utilizada, junto a la Aerolight, por el equipo UCI ProTeam Burgos-BH.





A la última

►► Salvo excepciones, los fabricantes han escogido el diseño de tirantes anclados por debajo de la unión del tubo horizontal y el vertical para una superior absorción de los baches -entre otras mejoras-; pero en el caso de la Ultralight, BH los ha situado más abajo de lo habitual para elevar aún más la comodidad y, de paso, añadir otro elemento a su estética rompedora. La tija del sillín tiene una sección en forma de D -al igual que el tubo vertical- para reducir la resistencia al viento; y su tornillo de apriete sigue la tendencia de dejarlo oculto en la parte inferior del tubo horizontal, aunque tuvimos que aplicar más par de lo recomendado para evitar que se desplazase hacia el interior del cuadro. Nos gustó el detalle de incluir una rosca en la parte posterior de la tija para anclar la luz trasera -diseñada por BH y disponible como opción-, pero también pudimos utilizar el modelo más popular, el Bontrager Flare RT, desmontando su soporte y prescindiendo de la abrazadera de goma que lo ancla a la tija.

Diferente

►► La penúltima generación Ultralight ya incluía en el montaje de los modelos superiores un manillar integrado. También en la actual, que en el caso de la versiones 9.5 y la 9 probada, monta un conjunto Vision Metron 5D junto a la dirección ACR de FSA que permite ocultar los cables. La rigidez es elevada, pero al contrario de otros modelos probados, a su vez absorbe bastante bien las vibraciones, logrando un muy buen equilibrio junto a un peso reducido y un aspecto racing. La horquilla consigue que distingamos a una Ultralight de otras bicicletas con sólo un vistazo rápido. En la pequeña encuesta sobre su estética que hicimos a quienes se fijaron en la nueva Ultralight -incluso días antes de su presentación oficial-, dio como resultado una mayoría aplastante de la respuesta "es diferente, pero me gusta", seguida de la pregunta "¿qué tal va?", a la que respondíamos que es muy absorbente, pero no mucho más que otras horquillas con un diseño tradicional.

La sorpresa

►► Para no elevar el precio final, BH ha elegido para este montaje sus ruedas EVO C38 Disc V3. Podría parecer que no están a la altura de otras partes de la bicicleta como el cuadro/horquilla, el grupo o el manillar integrado; pero aunque no son las impresionantes Zipp 454 que monta el modelo tope de gama 9.5, sí cumplen dignamente con su objetivo. No resultan pesadas -el par no llega a 1,5 kg-, los rodamientos giran muy suaves y sin holgura, no se han descentrado y son compatibles tubeless. Las cubiertas, unas Hutchinson Sector 28, no son las más apropiadas para el uso al que va destinada la Ultralight. Pero si echamos un vistazo a la ficha técnica en la web de BH, comprobaremos que debería equipar unas Hutchinson Fusion 5 de 28 mm, más ligeras y competitivas que las Sector, un modelo diseñado para la París-Roubaix. Para el test las sustituimos por las nuevas Continental GP 5000 S TR, tubelizándolas para poder obtener el máximo rendimiento -de serie monta cámaras-.



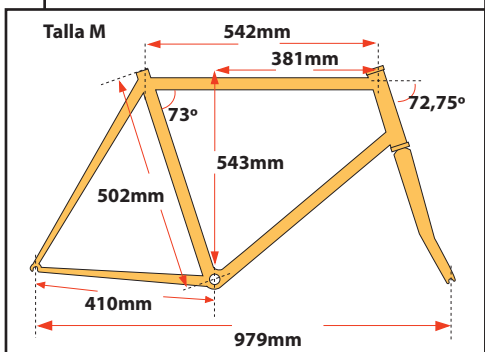


Casi perfecto

►► Así podemos definir sin equivocarnos al grupo estrella de Shimano, el Dura-Ace. Semi inalámbrico, con 12 coronas, cambios precisos y silenciosos, nuevas manetas más cómodas, frenada potente y modulable... sólo echamos en falta el medidor de potencia, pero hubiera elevado el precio por encima de los 10.000 euros. Los platos, con un dentado 52/36, son la opción más lógica para la gran mayoría de futuros usuarios de la Ultralight; pero el casete 11-34 nos parece excesivo -y eleva el peso unos gramos respecto a otras combinaciones-. A la corona de 34 dientes sólo le sacaremos provecho en contadas ocasiones al subir rampas con un porcentaje de dos cifras. En nuestro caso nos sirvió para no quitar nunca el plato grande, incluso en jornadas a buen ritmo con puertos, ya que su combinación de plato y corona grande -un 52/34- equivale aproximadamente a un 36/25.

GEOMETRÍA

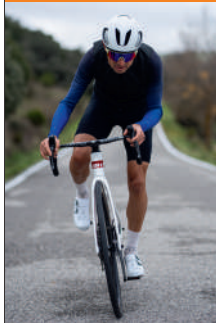
Comparada con la generación anterior, la nueva Ultralight EVO mantiene sus medidas pero alarga 8 mm las vainas y 5 mm la distancia entre ejes -en la talla MD probada-, mejorando sensiblemente la estabilidad. El tubo de la dirección sí que ha rebajado su altura hasta sólo 126 mm, mientras que en la versión precedente era de 150 mm -siempre en talla MD-, incitándonos a adoptar una postura agresiva. Los futuros usuarios que no tengan la elasticidad requerida deberán dejar algunos espaciadores entre la cazoleta superior de la dirección y la parte inferior de la potencia. Aunque no podemos considerarla una bicicleta de difícil manejo o inestable, sí que se requiere cierta experiencia para exprimirla si buscamos un rendimiento al nivel más alto.



►► Ligera, rígida... pero más aerodinámica que la generación anterior”



EL JUICIO



►► Si las bicis del segmento aero cada vez son más ligeras y las denominadas escaladoras son más eficaces frente al viento, será más fácil escoger un modelo polivalente

que destaque en todos los terrenos. En el caso de la Ultralight, a cambio de unos gramos más respecto a la anterior generación conseguiremos ser más rápidos. A la cifra del peso de la ficha técnica debemos restarle casi 300 gramos -dejándola en unos competitivos 7,1 kg sin pedales-, que es la diferencia entre las cubiertas que montaba nuestra unidad y las definitivas -más ligeras-; además de prescindir de las cámaras al tubularlas. No nos pareció incómoda gracias, sobre todo, a la flexión controlada de los tirantes y la tija del sillín; y en cuanto a la rigidez, podemos calificarla de muy alta pero sin llegar al extremo de algunas bicis de su segmento, que dan prioridad total a la rigidez frente a la comodidad y la absorción.

PUNTUACIÓN

	8,7
Estabilidad	8
Frenado	10
Comodidad	8,5
Cicloturismo	7,5
Competición	9,5

BH Ultralight EVO

Cuadro

Cuadro	BH Ultralight EVO Disc Carbon Monocoque
Horquilla	BH Ultralight EVO Disc Carbon Monocoque
Tallas	XS, SM, MD, LA, XL
Colores	Blanco/rojo, gris, azul claro/azul oscuro, rojo/blanco, negro/plata, personalizado

Transmisión

Bielas	Shimano Dura-Ace, 52/36
Desviador	Shimano Dura-Ace Di2
Cambio	Shimano Dura-Ace Di2
Mandos	Shimano Dura-Ace Di2
Cadena	Shimano Dura-Ace

Ruedas

Ruedas	EVO C38 Disc V3
Casete	Shimano Dura-Ace, 11-34
Cubiertas	Hutchinson Sector 28, 28 mm, tubeless
Frenos	Shimano Dura-Ace, discos de 160 y 140 mm

Componentes

Manillar/potencia	FSA Metron 5D ACR
Tija	BH Ultralight
Sillín	Selle San Marco Aspire Short Dynamic S3

Cifras

Peso	7,390 kg (talla MD, sin pedales)
Precio	9.999,90 €
Distribuidor	BH Bikes, info@bhbikes.com
Web	www.bhbikes.com

BALANCE FINAL

Una estética que rompe con las normas, su peso contenido, el diseño aero y una rigidez elevada dan como resultado una Ultralight eficaz en cualquier terreno.