BiciSport

Núm. 7
OCTUBRE/NOVIEMBRE/DICIEMBRE
3,95

VISITAMOS LOS DOMINIOS DE 'BIZIPOZ'

LA **CANYON** PARA LAS **CHICAS** MÁS **EXIGENTES**
Página 62

EMPIEZA EL COMBATE
DISCOS VS PUENTES

TEST DE LARGA DURACIÓN
BH ULTRALIGHT EVO

5.000 KM
CON LA PLUMA DE BH

8 414520 000389 00015

¿QUÉ BICI COMPRAR EN 2017?

LA NUEVA TEMPORADA ARRANCA EN UNIBIKE

COMPARATIVA

20 GELES
ENERGÍA EN TU BOLSILLO

HIPERACTIVA

La Ultralight EVO es una de las bicis más deportivas del momento, que convierte en avance cada gota de energía y exige al ciclista estar a su altura para aprovecharla en las subidas más exigentes, su territorio natural. ¿Listo para despegar?

TEXTO | JOAQUÍN CALDERÓN FOTOS | OJODEPEZFOTOGRAFOS.COM

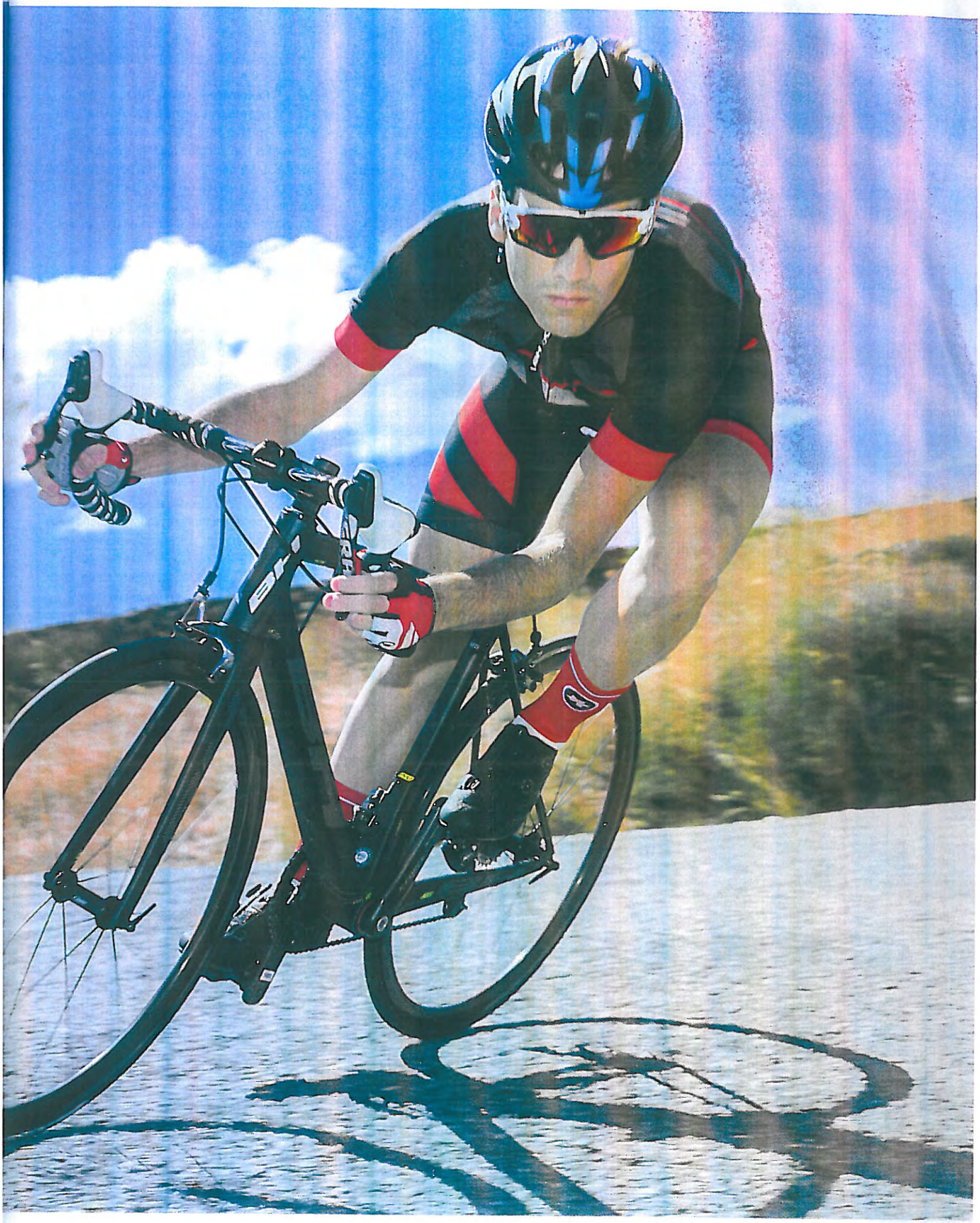
Hubo muchas discusiones en la redacción sobre quién sería el afortunado en disponer de esta bici durante un test de larga duración en los meses de verano, precisamente donde más kilómetros podemos acumular y en las fechas en las que se concentran las marchas cicloturistas más duras y muchas carreras másters. No era para menos, ya que la versión Ultralight montada con Shimano Ultegra que probamos en el número 6 de Bicisport nos dejó muy buen sabor de boca. Nos llegó a finales de abril y, tras un par de salidas para acostumbrarnos un poco a ella y conseguir una posición lo más parecida a nuestras medidas ideales, hicimos el estreno oficial en la marcha cicloturista Ruta de los Castillos, en Ayora. Desde entonces, casi 5.000 kilómetros en los que la hemos intentado exprimir al máximo en entrenamientos, carreras, marchas ciclodeportivas e incluso en unas idílicas vacaciones para cicloturistas por los puertos míticos pirenaicos. Menos distancia de la que nos hubiese gustado, ya que hemos tenido que alternar con las bicis de prueba de Ciclismo a Fondo, pero suficientes para conocerla a fondo y familiarizarnos con su estilo de conducción.

Peso pluma

Desde que se presentó en las ferias a mediados de 2011, aunque no llegó a las tiendas hasta finales de ese año, la Ultralight hizo de la ligereza de su cuadro, apenas 750 gramos en talla M, su principal argumento para atraer a los fanáticos de la alta tecnología, que también vieron cómo, gracias a la colaboración entre FSA y la marca española, este cuadro era el primero en estrenar su enorme caja de pedalier, el entonces revolucionario BB386 EVO para bielas con eje de 30 mm de diámetro y 86,5 mm de largo. Tres años después, BH logró casi lo imposible, rebajar aún más el peso del cuadro en su versión EVO, anunciando unos casi increíbles 690 gramos que le convertían en el cuadro sin límite de peso más liviano del mercado, en el que, por si fuera poco, ofrecía garantía de por vida. Para vestirla, la marca española sólo eligió montajes tope de gama con SRAM Red, Shimano Dura-Ace y una espectacular versión con Dura-Ace y ruedas Lightweight, mientras que esta temporada ha estado disponible con las versiones mecánica y electrónica del grupo más avanzado de los japoneses y en la versión que te presentamos en estas páginas, con SRAM Red y ruedas Zipp 202 Firecrest.

Gen competitivo

La primera impresión al recibirla y sacarla de la caja fue de una ligereza extrema que corroboramos en la báscula, donde arrojó un peso de 6,41 kg. En orden de marcha con pedales, portabidones y cuentakilómetros estaba unos gramos por debajo de los 6,8 kg que marca la UCI como mínimo para competir, por lo que en algunas carreras fuimos 'ciclistas ilegales'. Esa ligereza, las compactas cotas de su tren trasero y la solidez del pedalier convierten a la bici en un auténtico caballo desbocado cuando la carretera pica para arriba. Puede parecer exagerado, pero es probablemente la bicicleta que en mayor medida nos ha dado la sensación de aprovechar la fuerza trasmitida a los pedales entre las que han pasado por nuestras manos esta temporada, con un comportamiento similar al de la Sarto Dinamica que pasó por estas páginas el año pasado. Sin embargo, ese excelente comportamiento cuando la carretera pica para arriba tiene algunas contrapartidas. La principal, por la geometría tan compacta con una distancia entre ejes reducida, que su dirección es muy directa y obliga al ciclista a tener cierto dominio para controlarla en descensos rápidos. Hemos competido con ella en carreras con bajadas muy rápidas y descendido puertos en los que hemos alcanzado velocidades superiores a los 90 km/h y no hemos tenido ninguna situación de peligro. Para nosotros es una virtud porque nos gustan modelos ágiles, pero usuarios acostumbrados a modelos gran fondo deberán tomar precauciones en los primeros descensos. Algunos compañeros del pelotón máster nos han comentado que notan cierta flexión en la parte delantera. Nuestro argumento es que la extrema rigidez del conjunto pedalier/tubo diagonal puede generar esta sensación en la pipa de dirección, que además es ligeramente más alta que en otros modelos similares. Sin embargo, no hemos tenido ningún problema ni esprintando al máximo en finales de carrera apretados ni nos ha restado agilidad para mover la bici al ponernos de pie sobre los pedales, donde, como hemos reseñado, esta Ultralight EVO ofrece sus mejores prestaciones.

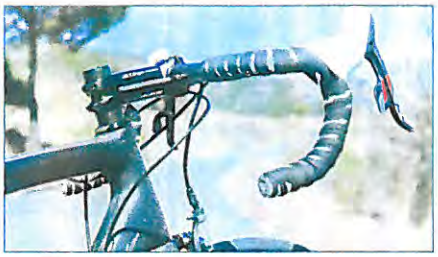


1 Un placer. Las Zipp 202 son estupendas para todo uso y, aunque se trata de una de las opciones más caras, son una apuesta segura para el que busca una rueda polivalente que no penalice por su peso cuando afronte duras pendientes. Utilizamos los neumáticos Michelin Pro4 durante más de 1.200 km sin pinchazos, aunque en las fotos se puede apreciar cierta degradación en su banda de rodadura que aconsejaría un cambio para seguir utilizando las ruedas con garantías.

2 Desarrollos cortos. Las bielas K-Force Light tienen una construcción impecable y son muy ligeras, pero creemos que los platos 50-34 no son la mejor opción para el público al que está orientada una bici con la que los ciclistas del Direct Energie han competido esta temporada en las mejores carreras del World Tour. Mejoró con los platos 52-36 de las bielas 2INpower de Rotor que nos acompañaron en la parte final de la prueba.

3 Comodidad suficiente. La sustitución de la tija de aluminio Zipp por una FSA K-Force de carbono mejoró considerablemente la comodidad en una bici que es bastante exigente para la espalda, aunque es algo que debe estar dispuesto a asumir el que busca una bici de estas características. Las finas

vainas reducen un poco las vibraciones, pero las carreteras en mal estado no son las preferidas de la Ultralight.



4 Montaje de nivel. Los componentes Zipp Service Course son ligeros y la factura es impecable, aunque en el caso de la potencia, de 100 mm, consideramos que es más recomendable una medida mayor. Equipar de serie modelos cortos es una tendencia a la que se han sumado muchas marcas, un aspecto que se soluciona utilizando la medida que mejor se adapte a nuestra posición ideal. En nuestro caso, una FSA SLK de 120 mm.

5 Bien guiados. Sin ruidos molestos por golpear con el cuadro ni merma en la actuación de los frenos o los desviadores por cambios de tensión en los cables, el enrutado interno se ha mostrado muy eficaz.

6 Reactividad brutal. Puede ser por su ligereza, el sistema BB386EVO, el gran tamaño de la caja de pedalier o por las formas que adoptan los tubos diagonal y vertical antes de unirse, o quizá por todos estos aspectos a la vez. La BH se ha ganado un puesto en nuestro ranking de bicis más efectivas cuando se trata de cambiar el ritmo en pendientes pronunciadas.

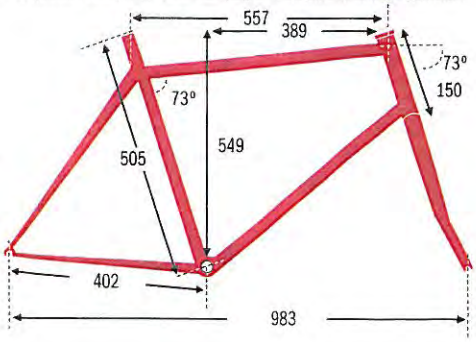
7 ¿Mecánico o electrónico? El SRAM Red tiene el argumentario perfecto para los que, ante el impecable funcionamiento de los grupos electrónicos, todavía defendemos el romanticismo de utilizar cambios mecánicos: muy ligero, ergonomía de las manetas por su reducido tamaño y funcionamiento nítido. El desviador Yaw requiere de paciencia para un ajuste fino, aunque, eso sí, es una operación que sólo tuvimos que hacer una vez.

8 Estéticos, pero... Los embellecedores de color blanco aportan un toque de color en una bici discreta en la que predomina el negro, pero requieren invertir tiempo para limpiarlos con mimo si queremos mantenerlos impolutos. Nuestra recomendación, utilizar unos de color negro.

FICHATÉCNICA

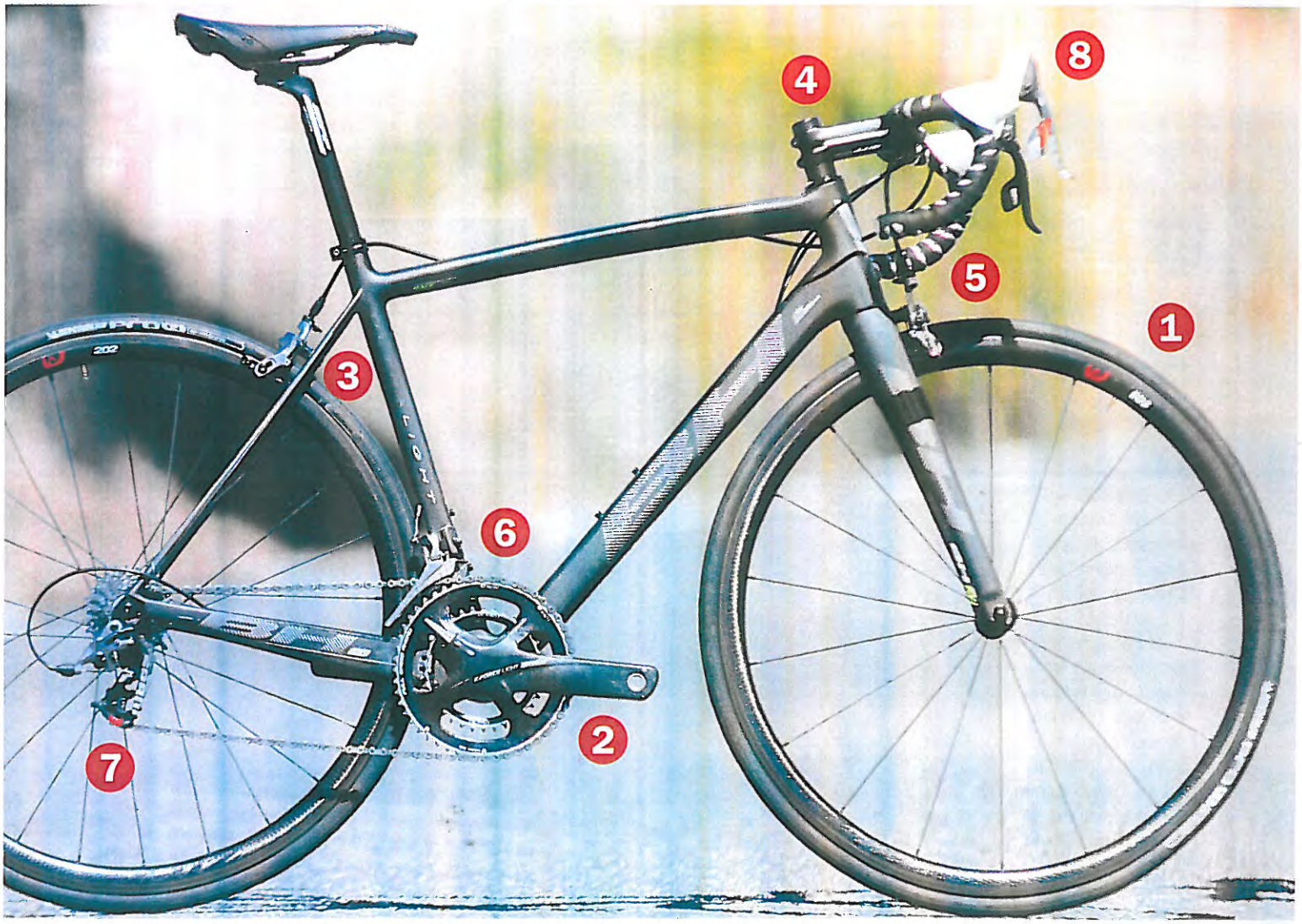
Cuadro	Ultralight Evo Full Carbon
Horquilla	Ultralight Evo Full Carbon 1.5"
Tallas	XS, SM, MD, LA, XL
Colores	Negro mate
Bielas	FSA K-Force 386. 172,5 mm, 50/34
Casete	SRAM Force PG1170 11-26
Desviador	SRAM Red
Cambio	SRAM Red
Mandos	SRAM Red
Cadena	SRAM Force
Frenos	SRAM Red
Ruedas	Zipp 202 Firecrest
Cubiertas	Michelin Pro4 23 mm
Manillar	Zipp Service Course. 42 cm.
Potencia	Zipp Service Course. 100 mm. 6°
Tija	Zipp Service Course. 27,2 mm
Sillín	Prologo Zero II
Peso total	**6,410 kg (sin pedales)**
Precio	**7.999 €**
Distribuidor	BH Bikes, + 34 945 13 52 02
Web	www.bhbikes.com

Geometría (mm) Talla MD



BICI PARA TODO

Además de como **bicicleta titular** para marchas y carreras, hemos utilizado la BH como plataforma para las pruebas de producto que encontráis todos los meses en Ciclismo a Fondo. La potencia SLK y la tija K-Force de FSA nos han servido para obtener la posición que nos resulta más cómoda, mientras que hemos acumulado kilómetros con las nuevas ruedas Campagnolo Shamal C17, probablemente las mejores ruedas de aluminio del mercado, y las Vision Metron 40 de carbono, una opción ligera y más asequible que otras marcas. El potenciómetro 2INpower de Rotor nos sirvió para medir nuestros esfuerzos -además de mejorar la bici con platos 52/36- y elegimos los portabidones Tacx Deva por su fiabilidad. Hemos usado tanto la versión de carbono -23 g- como la de plástico -34 g-, sin ningún problema de pérdidas de bidones, una situación muy crítica cuando afrontamos marchas largas en las que es fundamental la hidratación.

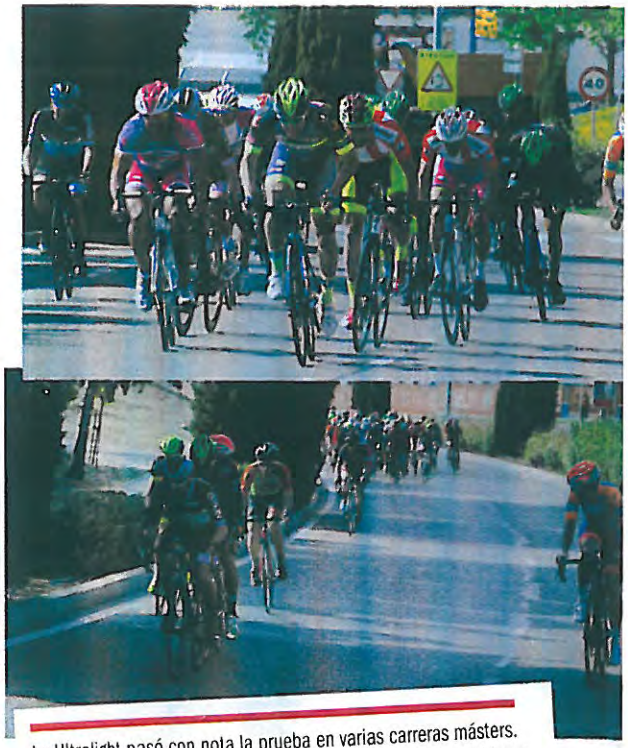


Estrenamos a lo grande la Ultralight EVO el 7 de mayo en la VIII Ruta de los Castillos de Ayora, un recorrido de 160 kilómetros y más de 2.600 metros de desnivel donde nos dejó entrever su potencial. Poco después la utilizamos fuera de nuestras fronteras, en una carrera del Open de la región de Bragança (Portugal) en la que conocimos el atractivo de nuestro país vecino en el Parque Natural del Douro Internacional.

El puerto de Tudons es la ascensión más dura del Tour del Juguete, una marcha cicloturista que nos sorprendió por su excelente organización -con tres salidas para evitar parones para reagrupar- y cuya dureza, casi 3.300 metros de desnivel en sus 162 kilómetros, fue una buena preparación para las pruebas que teníamos señaladas en los meses de verano.

La Perico es una cita fija para compartir un buen rato con amigos. Nuestro compañero José Vicente -de rosa con el maillot Ferrys- se la tomó como una fiesta para disfrutar con su preciosa Pinarello; nosotros nos esforzamos al máximo para lograr un tiempo decente sin que nos pillase 'El tío del mazo'.

Tourmalet, Boucharo, Troumuse, Soulor, Spandelles, Plateau de Saugué, Couraduque... Nuestro viaje para revisitar las cimas míticas pirenaicas, aprovechando que nos desplazamos al norte para participar en La Indurain, nos permitió poner a prueba a la Ultralight en descensos revirados, donde exige experiencia para poder llevarla con seguridad. Si te sientes cómodo con bicis con dirección reactiva, te gustará.



La Ultralight pasó con nota la prueba en varias carreras másters. Arrancadas, esprines, frenazos... un test sencillo para una bici que los ciclistas del Direct Energie han llevado esta temporada a lo más alto del podio en varias carreras profesionales.