

Triatlón

SOLO DEPORTE NO ES SUFICIENTE

2013, LA TEMPORADA DE TU VIDA!

Mejora tu entrenamiento
Elige tus objetivos
¡Disfruta mucho más!

NUTRICIÓN

Proteínas para TRIATLETAS

En bici y en forma

¡Aunque no tengas tiempo
¡ÁCALE MÁS PARTIDO
AL CICLISMO INDOOR



La clave para vencer a las lesiones

Pág. 54

SUPER IVÁN RANA

¡El Ironman es cosa suya!

COMPARATIVA DEL AÑO

¿Cuál es la mejor bici aerodinámica?

- ORBEA ORDU GDR
- BH AEROLIGHT 9.9
- BOARDMAN AIR ELITE TT 9.8
- CANNONDALE SLICE RS
- ORBEA ORDU GDR
- TREK SPEED CONCEPT 9.9
- SPECIALIZED SHIV S-WORKS



Miguel Ángel Sánchez, triatleta popular con el nuevo Trisuit X-Bionic

NÚM.13 ENERO 2013 3,95

8 414520 001676 00013

WWW.TRIATLONWEB.ES

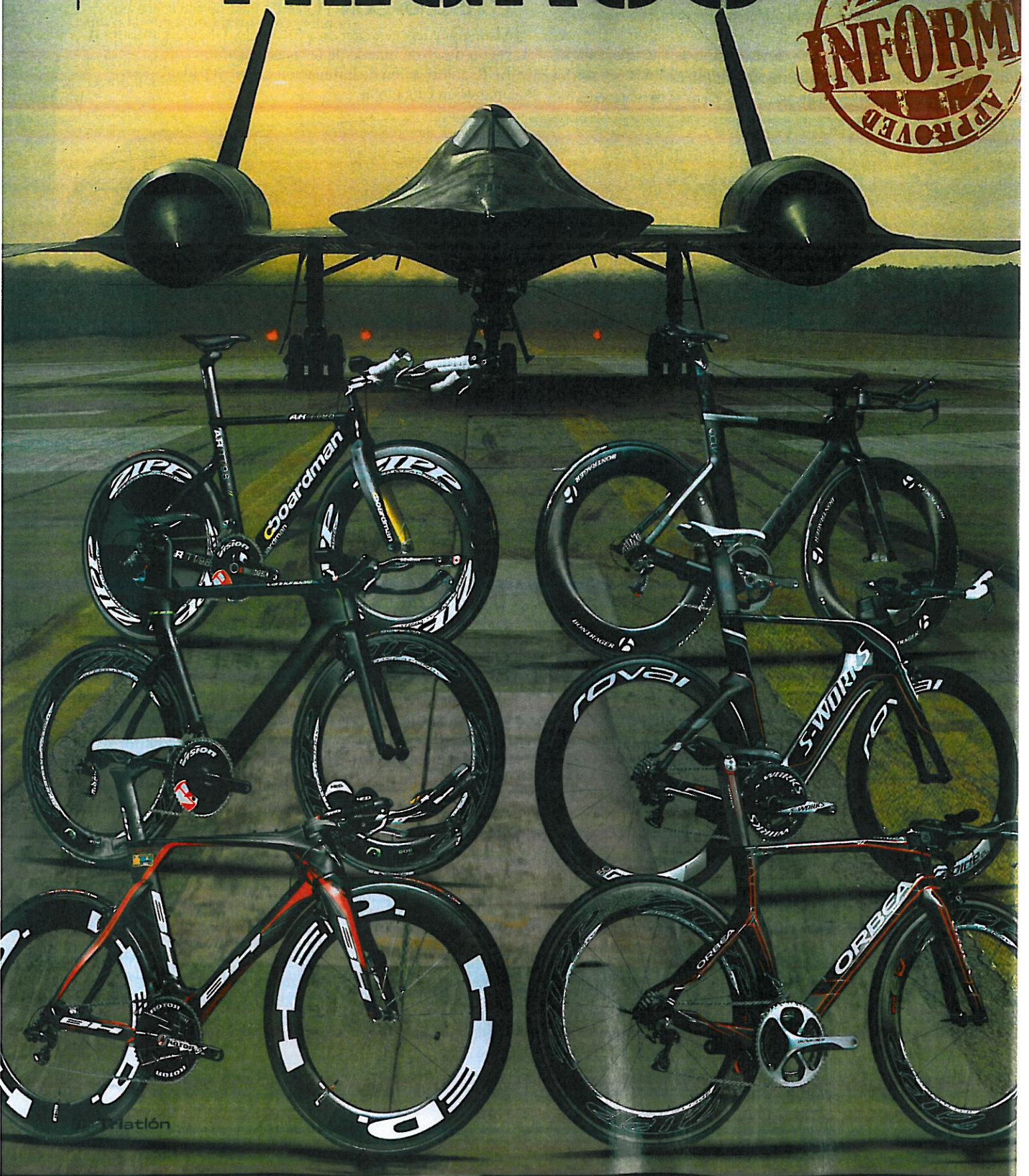
Swim Compite en invierno

Bike Especial rodillo

Run Trail running, la alternativa para los triatletas

PAJAROS NEGROS

POR ANTONIO DEL PINO
FOTOS: CÉSAR LLOREDA



El Lockheed SR-71, conocido también como *Blackbird*, era un avión de reconocimiento estratégico de largo alcance capaz de superar tres veces la velocidad del sonido. Esa era su principal habilidad: aplicar una velocidad tan elevada que le hiciera indetectable mientras cubría enormes distancias. Su color negro mate y las sobrecogedoras formas afiladas de su diseño fueron concebidos en 1964. Multitud de sus conceptos ahora se aplican en las mejores bicicletas, como nos han recordado cada una de las bicis que en TRIATLÓN hemos elegido como las mejores bicis aerodinámicas para larga distancia disponibles en el mercado español.



LA VERDAD NOS HARÁ MEJORES

Debo ser honesto conmigo mismo y sobre todo con vosotros, nuestros lectores, y con todos los potenciales clientes de todas las marcas de bicis que inundan el mercado. En muchísimos casos, cuando pensamos en comprar una bici, **empezamos antes por el "cuánto me puedo permitir" que por el "qué necesito realmente"**. Esto, cuando se piensa en una bici aerodinámica para larga distancia, frecuentemente da lugar a una contradictoria circunstancia. Si eres un triatleta principiante o es tu primera bici de este tipo y además no tienes un poder adquisitivo muy holgado, tu frustración será tu suerte. Es más que probable que sin intención, acabes comprando una bici coherente a tus necesidades y que en la práctica te hará mejor, entendiendo "mejor" como más rápido, más fuerte y con más kilómetros. También te hará mejor respecto a aquel que tiene el mismo nivel deportivo pero con el bolsillo lleno de 'pasta'... Que dejándose llevar por la pasión, acabará comprando una bici que ni comprende ni sabe mantener y que no puede exprimir más allá de 50% de sus posibilidades... Y eso sí que es para frustrarse.

Estas seis bicis representan el olimpo de las bicis de larga distancia del mercado español, y esto significa muchas más cosas que el simple hecho de que mirarlas ya nos deje sin habla. Al menos para nosotros, la revista TRIATLÓN, una bici sólo merece el calificativo de "mejor" si cumple estos requisitos: **altas prestaciones, eficiencia y funcionalidad, disponibilidad de compra y opciones de gama.**

ALTAS PRESTACIONES

La vertiginosa carrera tecnológica aplicada, ha conseguido que los propios materiales y diseños estructurales hagan magia en todos los valores de rendimiento. Son ligeras, resistentes, rígidas, absorbentes, más eficientes (menos esfuerzo para obtener el mismo resultado). La tecnología disponible para todo el mundo hace que debamos exigir que una bici de referencia reúna todos estos requisitos en valores altos o máximos. A eso nos referimos cuando hablamos de altas prestaciones. Por supuesto las seis de esta prueba son una referencia en este sentido.

EFICIENCIA Y FUNCIONALIDAD

La relación entre la eficiencia y la funcionalidad es un tema muy peliagudo en este tipo de bicis. Los ingenieros de cada una de estas seis marcas han realizado unos desarrollos tan avanzados que podrían calificarse incluso de desproporcionados para ser aplicados a una bici. Aun así, son

del todo necesarios para seguir avanzando en lo que en unos años será el estándar. Siempre ha sido así y por eso damos por muy bien empleados todos sus esfuerzos por intentar calcular sobre un programa de simulación cómo debe ser cada milímetro de tubo, para conseguir que el ordenador y el túnel de viento digan que ese cuadro es tres segundos más rápido por kilómetro que la anterior versión. Eso es genial y a altísimas velocidades puede resultar una gran ventaja para que un súper atleta pueda beneficiarse, ¿pero cuántos de nosotros tenemos piernas para bajar de 4 horas y 40 minutos en el segmento de bici de un Ironman? Solamente unos pocos privilegiados. Ahora hay que ir a la carretera con la nueva y revolucionaria creación, para poner en valor todas esas mejoras en el cuerpo y las capacidades de un usuario medio. El 80% del resultado aerodinámico del conjunto viene dado por la posición del triatleta. Para conseguir un ajuste perfecto en tu posición

de pedaleo, que es algo que hay que hacer en marcha y tras varios días, se convierte en un infierno de accesorios y piezas desmontadas sólo para poder variar un centímetro la distancia o la altura de tu manillar o acople. Hay que valorar si esos avances, que sólo se amortizan a partir de velocidades elevadas, compensan tanto como para aguantar que una bici apenas frene, que desvirtúe por completo el rendimiento del mejor grupo de cambios mecánicos y que haya que montar un grupo electrónico para conseguir que los cambios funcionen bien... Todo esto le lleva a uno a plantearse muchas cosas sobre la importancia que las marcas dan a las bicis de triatlón y el nivel de sus acabados. Los triatletas tenemos que aceptar que nuestras bicis tienen más parámetros de ajuste y más tiempo a emplear en ello, pero al final, todo debe funcionar bien. Así sucede en cualquier bici de cualquier precio en la que te subas, de mountain bike, de carretera o de paseo, y en estas sí es seguro que cuanto más caras, mejores son en todo. Algunos avances en las bicis de triatlón están suponiendo inconvenientes impropios de bicis de este nivel técnico, con unos precios en ocasiones obscenos y que es algo que afecta a casi todas las bicis de máximo nivel para triatlón de larga distancia, como a casi todas las de esta prueba. No se puede tragar con este paso atrás en el funcionamiento de una bici en favor de algo que no es tan decisivo como el detalle aerodinámico de un cuadro u horquilla. Esto es lo que nosotros denominamos como relación eficiencia-funcionalidad: que una bici conceptualmente sea más capaz a nivel aerodinámico, sin poner en riesgo la calidad, fiabilidad y seguridad que la industria de la bici lleva más de cien años evolucionando.

DISPONIBILIDAD DE COMPRA Y OPCIONES DE GAMA

Una vez tomada la decisión de compra, llegan los chascos. No podemos obviar que bicis como un Cervélo P5 o una Canyon Speedmax CF no estén aquí, pero es que pese al tenaz, profesional e impecable trabajo de sus respectivos responsables de marca... Meses después de haber sido presentadas las bicis, no están disponibles ni en unidades sueltas para su promoción en prensa. Este es el primer debate que surge cuando uno se decide por una bici: acudes a tu punto de venta de confianza con el dinero caliente y ves como se enfría mes tras mes hasta que te decides por otra marca. En muchas ocasiones son las propias marcas las que ven impotentes como su previsión de producción no puede atender la gran demanda generada por la alta calidad de su producto. Este es un aspecto que nosotros consideramos un argumento fundamental

a la hora de valorar un bici y el hecho es que, las seis que verás en estas páginas, al menos existen y están disponibles. Por otro lado está la cuestión de la democratización de una bici. No debemos entrar a valorar la política de una marca ni los clientes que ellos eligen, pero como esto es sólo una opinión, en TRIATLÓN pensamos que una gran bici también es aquella en la que la marca es solidaria con las posibilidades de los usuarios, porque nada tiene que ver la economía de uno con sus capacidades atléticas. Bien ofreciendo un cuadro para montaje, versiones con grupos y componentes más modestos, modelos alternativos con cuadros de materiales compuestos menos costosos que abaratan el precio final, pero que en último término ofrecen un rendimiento próximo al de su versión tope de gama. Es el caso de las seis mejores bicis para triatlón de larga distancia comercializadas en nuestro país.

BH AEROLIGHT A imagen y semejanza

DE HAWÁI A TRIATLÓN

La nueva Aerolight que hemos probado para vosotros en estas páginas es la bici de Eneko Llanos. No nos referimos sólo a que esta bici haya sido desarrollada en estrecha colaboración con el legendario triatleta vitoriano y sus precisas necesidades. Esta unidad concreta es la suya, como puedes ver en el adhesivo de verificación de material del Campeonato del Mundo Ironman de Kona y que, como él, si quieres que tu Aerolight la lleve, tendrás que ganártela. Gracias a Eneko por su paciencia y generosidad."

A MEDIDA. Realmente ofrece un amplio rango de ajustes en cuanto a la geometría que deseemos. Como decimos, el manillar se regula con bastante facilidad y la tija ofrece posiciones de ángulo virtual que va desde los 74 a los 78 grados, más que suficiente para que puedas sentarte de manera relajada o tan agresiva como la que aplica el propio Eneko.

LIGERA Y EXPLOSIVA. Salta a la vista que se trata de una bici Aero, pero al elevarla a pulso das fe de que también es cierto que es muy Light. Acostumbrados a que las bicis de triatlón tengan mucho sobrepeso en relación a las bicis de olímpico, es de alabar el trabajo que BH a desarrollado para que su bici más ambiciosa esté fácilmente en los 8 kilos en la

versión tope de gama. Del mismo modo que han hecho en sus mejores versiones de carretera, para la Aerolight han incluido el nuevo estándar de pedalier 386 con rodamientos cerámicos que le da al giro de las bielas una suavidad inusitada, con una rigidez por encima de muchas bicis de ruta. Las punteras 'full carbon' también influyen para que el tren trasero sea tan sólido.

EL TREN DELANTERO queda perfectamente unificado. La potencia está alineada con el tubo horizontal, que lo han sobreelevado para tal fin. Con una pipa de superficie extra reducida, han conseguido que tanto la horquilla como el tubo diagonal envuelvan directamente a la llanta aerodinámica. Este diseño permite que el aire se establezca desde el primer contacto frontal con el cuadro y que transcurra lineal hasta la salida

por el tren trasero. Con el freno delantero integrado y oculto por la parte posterior de la horquilla, han creado una superficie muy limpia, aunque implica un sistema de frenado más complejo, limitado y con un tacto más chicloso que con un puente tradicional. Sin embargo, con este sistema de potencia y

manillar, tienes la opción de elegir cualquier opción estándar del mercado, como es el caso de Eneko con su manillar HED Corsair en sustitución del BH Aerolight que incluye de serie en la misma versión con Dura-Ace Di2 de 11 velocidades de 9.500 euros.



TODO EN UNO. Para la Aerolight han conseguido que el guiado de cables sea compatible para grupos mecánicos y electrónicos. En el caso del freno trasero, han optado por un sistema tipo V Brake oculto tras los tirantes que, por su acción mecánica de palanca tan directa, no da un tacto nítido al accionar la maneta. Sabes que las zapatillas están tocando la llanta por el sonido, no tanto por el tacto del dedo. Sin embargo, como

el cable no tiene que hacer el codo del pedalier, su acción es suave, el cable no tiene que vencer la resistencia de tantos puntos de giro, reduciendo la fricción y la tensión de todo el sistema. Encontrar el mejor punto de hidratación no va a ser problema, porque tienes hasta tres puntos para montar el portabidón: en los tubos diagonal y vertical, y ahora también en la parte delantera del horizontal.



BH AEROLIGHT

LA GAMA

Teniendo en cuenta que acertadamente BH ha conservado la consolidada gama GC Aero con tres modelos de 2.100, 2.900 y 3.400€, con la opción de cuadro suelto por 1.500€ y que la Aerolight ofrece cinco montajes desde los 3.400 a 9.500€ de la que sería nuestra unidad de pruebas, puede que Bh sea una de las marcas con más opciones de serie del mercado. Aunque bien es cierto que todas las opciones están basadas sobre los dos mismos cuadros, sin variar el color de estos, la rentabilidad de adquirirlas montadas es muy buena. También se puede acceder al Aerolight como cuadro suelto por 2.500€, un desembolso que comparado con muchas de sus rivales, la convierten en un candidato rentable y muy a tener en cuenta a la hora de afrontar varias temporadas de triatlones de larga distancia.

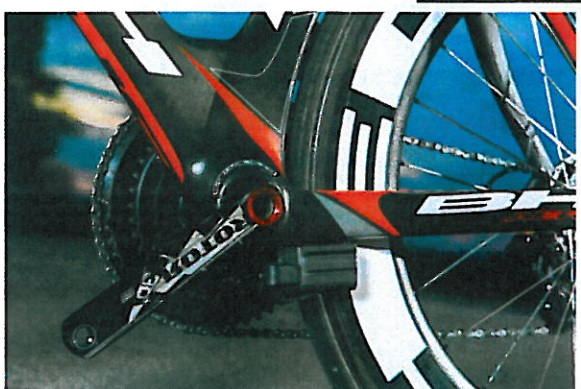
BH como ellos mismos han decidido reinventarse en los últimos tiempos, son una marca de bicis ligeras y muy deportivas y está claro que los son con modelos

como el salvaje Ultralight que montan triatletas como Mario Mola o Fernando Alarza. Tampoco sería nada descabellado describirles como una marca de bicis triatlón, no sólo por la apuesta incondicional en patrocinios que históricamente han hecho por nuestro deporte, sino por la creencia en él con múltiples versiones para triatlón cuando otras marcas de más renombre todavía no habían ni empezado.

Esta Aerolight es la consagración y merecido premio a todo este camino recorrido, con una bici que compite cara a cara con las primeras marcas mundiales, sobre todo porque la Aerolight es una bici perfecta para triatletas de actitud ofensiva en alta competición. Es muy agradable subirse a una bici de larga distancia y estar liberado de la pereza y torpeza de movimientos que implican nuestras bicis. Han apostado por unas radicales vainas de 38 cm que hacen que se mueva como un rayo. Esta reactividad hay que saber compensarla con habilidad, sobre todo a alta velocidad con viento cruzado, en giros bruscos y frenadas violentas, en una bici pensada para triatletas cuyo perfil implica bastante experiencia.

Además han conseguido que sea ligera, que es algo que siempre nos ha crispado un poco de las bicis de larga distancia porque, sin ser una cualidad primordial en bicis destinada a ir lanzadas a alta velocidad en el llano, no dejaba de ser odioso que se quedaran clavadas al superar algún repecho duro e incluso, ahora que están tan de moda en los recorridos de muchas pruebas, para poder subir a buen ritmo un puerto de montaña.

Entendiendo que esta versión es una preserie adelantada para que Eneko pudiera estrenarla en el Campeonato del Mundo de larga distancia de Vitoria, quedó segundo con ella, y para luego ir a Kona, donde no tuvo un buen día. La abrazadera de la tija en la producción final seguro que aprieta con más firmeza, porque la versión de Eneko iba un poco al límite en su función. Sin embargo y pese a lo ligera que es, no hemos visto ningún riesgo a nivel de diseño, es decir, todos sus soportes y sistemas de ajuste son sólidos y bien resueltos, de tal modo que su ajuste es bastante sencillo y que puedes encontrar tu posición con relativa rapidez con sólo un par de llaves allen, del 4 y 5. Conscientes de la importancia de la geometría, y de que la talla del cuadro no va sólo en relación a la altura del usuario sino a sus necesidades posturales, algunos muy radicales y otros más relajados, ofrecen cuatro tallas de cuatro: S, M, L y XL. Todas tienen la misma distancia de vainas, que la hará más nerviosa proporcionalmente incrementando la talla y cuya pipa aumenta de medio en medio centímetro por talla, desde los 55mm de la talla S a los 75mm de la XL. La bici de Eneko viene montada con grupo electrónico y con detalles personales como las bielas Rotor, en lugar de las Vision de serie, o sus ruedas Hed sustituyendo a las Shimano Dura-Ace C50 de serie, pero solicitaremos una unidad con grupo mecánico para comprobar si su guiado afecta a la suavidad de cambios.



La bici de Eneko de Llanos, con eso debería de bastar para describir a una bici de enormes posibilidades no sólo por quién ha sido su deportista inspirador, sino porque la Aerolight, aunque es claramente una bici de ritmos altos en el llano, permite que el ritmo no pare en todo tipo de terrenos. BH ha dado el salto de calidad que todos esperábamos.

JUICIO TRI - BH AEROLIGHT

Eficacia de pedaleo	*****	BH ha conseguido que su bici más técnica para larga distancia mantenga el carácter de una bici de ataque.
Posición de conducción	*****	Puedes ajustarla a capricho y además montar el conjunto de manillar y potencia que más te guste.
Rigidez	*****	Muy por encima de lo que se va exigir en una bici de pedalear sentado y a ritmo.
Manejabilidad	*****	El sistema de dirección "clásico" y el guiado de cables lateral no contamina nada el tacto de la dirección.
Estabilidad	***	Llevar vainas de 38cm implica más tacto de lo normal.
Transmisión	*****	Sin probar el guiado mecánico no podemos dar 5 estrellas. Con el Di2 es una delicia, como no.
Horquilla	*****	BH ha dado en el clavo. Con 73° y patas rectas es el compromiso perfecto en su horquilla Aerolight.
Frenos	***	No tienen buen tacto, pero al menos frenan.
Ruedas	*****	Tanto las HED de Eneko como la Shimano C50 de serie son dos estandartes de referencia.
Neumáticos	*****	De serie monta Continental GP. Mira la elección de los top 20 en Hawai y entenderás el porqué.
Manillar	*****	El Hed Corsair de Eneko es una de nuestras opciones favoritas. Rígido, ligero, aero y con apoyados retráctiles.
Resto equipamiento	*****	De serie han elegido de las mejores opciones, pero una bielas Shimano aseguran cambios magistrales.
Estética y acabados	*****	En foto es bonita y en la realidad más. Una pena que sea la única opción de color y no poder darle el 5.
Valoración global	*****	BH ha ido paso a paso y ahora tienen una bici que será de las más observadas dentro y fuera de España.



→ **OPINIÓN** "No deja de sorprenderme lo bien que se mueve. Cuando con una bici de larga distancia tradicional tiendes a relajarte y esperar a que un repecho se acabe para empezar a pelear duro en la vuelta al llano, con la Aerolight aprovechas para marcar más distancias cuesta arriba. Tiene algún detalle mejorable, como el tacto de los frenos, pero la he ajustado en menos de 10 minutos y la verdad es que tiene un presencia brutal."