

Triatlón

Nº 31

UN SOLO DEPORTE NO ES SUFICIENTE

MARZO 2015

QUEMA GRASA

AJUSTA TU METABOLISMO PARA RENDIR MÁS

En forma, sin perder la salud

ENTRENA EN EL PUNTO JUSTO

AERODINÁMICA
Toda la verdad

¿Existe la bici perfecta?

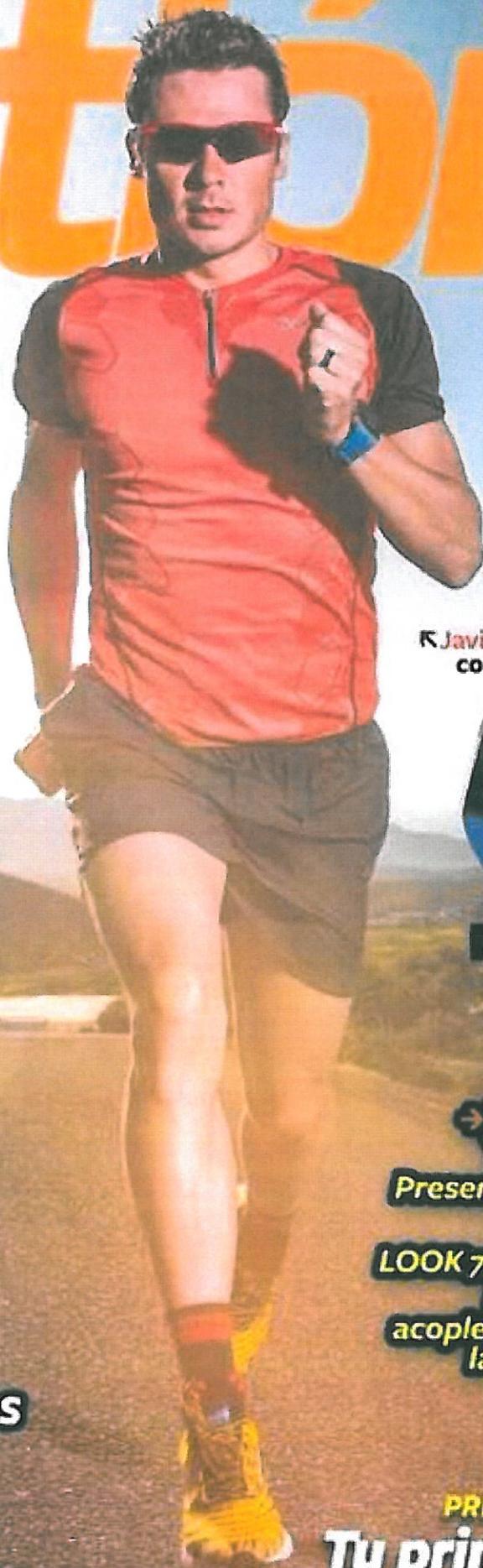
LA DISEÑAMOS Y LA CONSTRUIAMOS

ENTREVISTA
JON ERGUIN,
EL HOMBRE DE HIELO

Swim Técnica de crol (II)

Bike Novedades 2015

Run LSD 'Long Slow Distance'



En portada
K Javier Gómez Noya
con su Polar V800



➔ **Este Polar**
puede ser tuyo
pág. 43

➔ **MATERIAL**
Y MARCAS

Presentación Orca
BH G6

LOOK 795 Aerolight
Los mejores
acoples para todas
las distancias

➔ **ESPECIAL**
PRINCIPIANTES

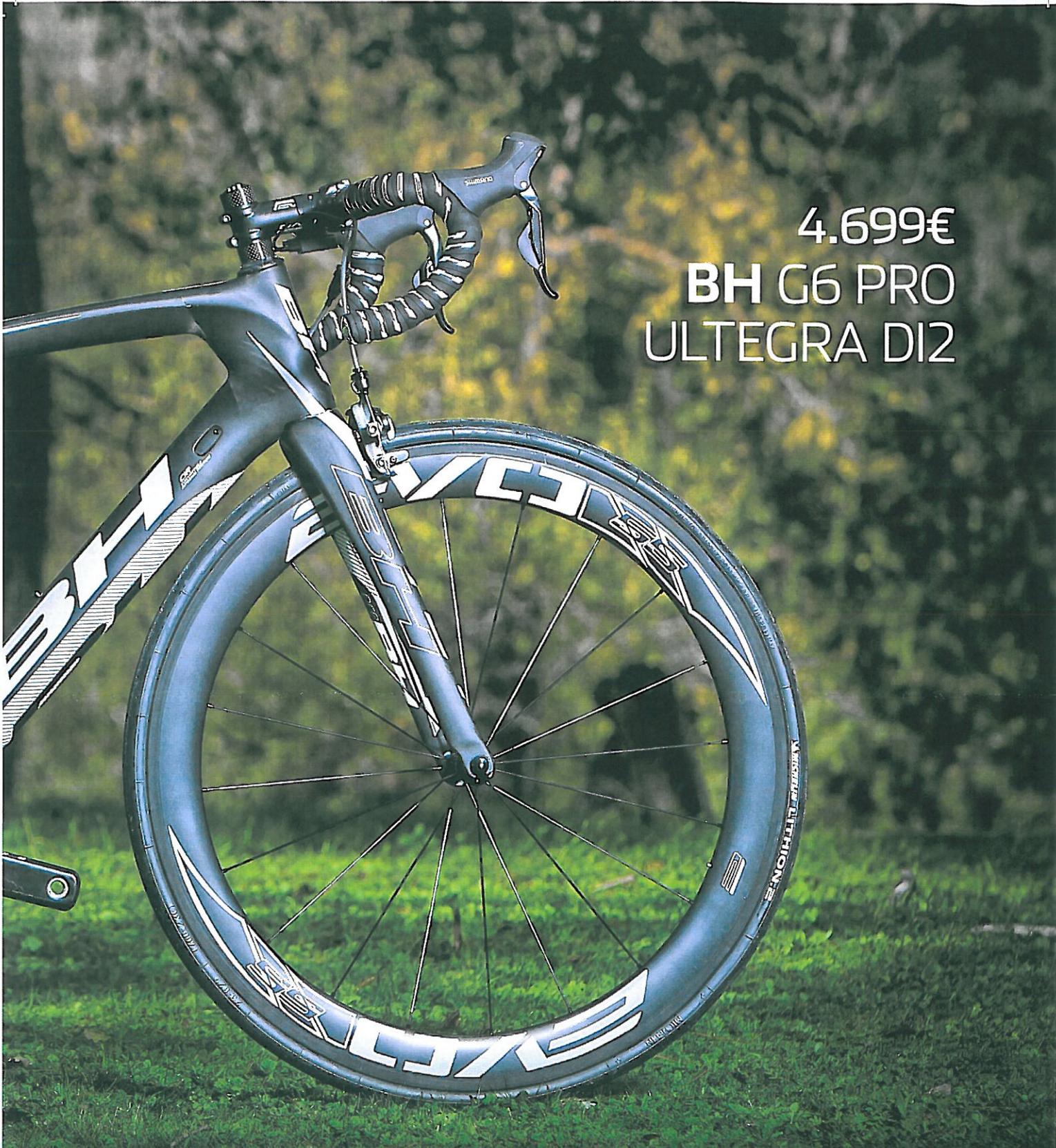
Tu primer día
en la piscina

TRITEST

BICISICLO 



LA MEJOR



4.699€
BH G6 PRO
ULTEGRA DI2

Hace unos años BH redefinió su marca para dirigirse hacia la vertiente más radical: rigidez y ligereza extrema, para conseguir posicionarse junto a la élite mundial. Consiguieron el exaltado comportamiento que exigen los profesionales del ciclismo pero quedaba por conseguir una bici sofisticada, aerodinámica y rápida. Ahora también la tienen.

TEXTO ANTONIO DEL PINO.
FOTOS CESAR LLOREDA / DANNY GOIRI

El trabajo realizado con el cuadro de la nueva G6 es exquisito, nada tiene que envidiar al de cualquiera de las mejores marcas premium del mercado. Cada rincón de la bici está acabado al nivel de lo que se paga, mucho, y cada innovación está totalmente justificada para mejorar la bici y no implica ni un solo sacrificio.

→ EL MONTAJE

El montaje es fabuloso, porque las ruedas firmadas por BH bajo la marca FVO son todo lo que se puede esperar: acero, frenan bien (incluyen zapatas para llantas de carbono) son full carbon para cubierta y están muy bien montadas, tanto en tensión como en el centrado. Con manillar de carbono, potencia ligera de aluminio y bielitas FSA SLK. Estas últimas son una opción fantástica a las Ultegra que debería cerrar el montaje Shimano, y la verdad es que nos encantan. Si bien el desarrollo Compact no es el más adecuado en una bici que conceptualmente está pensada para brillar a alta velocidad, también es cierto que no todo el mundo mueve con soltura unos platos 53-39. Tal vez una combinación 52-36 en los platos, y un 11-28 en lugar del 11-25 que trae de serie, aún sacrificando algo de progresividad de desarrollos, abre más el abanico, no haría renunciar a poder subir cualquier puerto con soltura independientemente del nivel del deportista, y al tiempo permitiría encontrar cadena para pedalear con comodidad a más de 60 km/h. Hablando de la cadena, es curioso que en una bici sin trampa alguna en su montaje (algunas veces se montan casetes y desviadores de gama inferior para ahorrar algunos euros) hayan elegido una cadena KMC X11L, que es más ruidosa y tosca que Shimano, y que sensorialmente desluce un poco la impecable transmisión japonesa.

→ EN LA CARRETERA

El trabajo de diseño de la G6 es admirable, sobre todo porque destaca y mantiene un nivel altísimo en las cualidades que se notan. Aerodinámicamente siempre es muy difícil cuantificar si es más o menos eficiente que otra versión del mercado, porque siendo serios hay muchos parámetros que condicionan ese resultado, pero lo que

es obvio es que la G6 trabaja mejor contra el viento que una bici de diseño tradicional. Sin embargo esto no ha comprometido el peso, porque el cuadro sólo pesa unos increíbles 860 gramos en talla M, y aunque no sea la bici más rígida del mercado os aseguro que si lo tienes en las piernas, la G6 te hará salir como una bala en un ataque para escaparte de un pelotón.

La bici con este montaje pesa tan sólo 6,9 kg (todo lo que esté por debajo de 7 es muy ligero), pero se siente más ligera aún porque tanto el pedalier de medida 386 como la sobredimensionada dirección de 1.5 sujetan las biclas y la horquilla con firmeza. Cierta es que una base de horquilla así de grande no es lo óptimo aerodinámicamente, pero ante la opción de dejar la dirección chiclosa, o que la bici frene como coche de carreras sin torsión alguna y que junto al voluminoso y comprimido pedalier, traduzcan en velocidad todas tus pedaladas... creemos que las prioridades se han establecido correctamente, porque eso es lo que más se nota cada segundo que pasas sobre una bici.

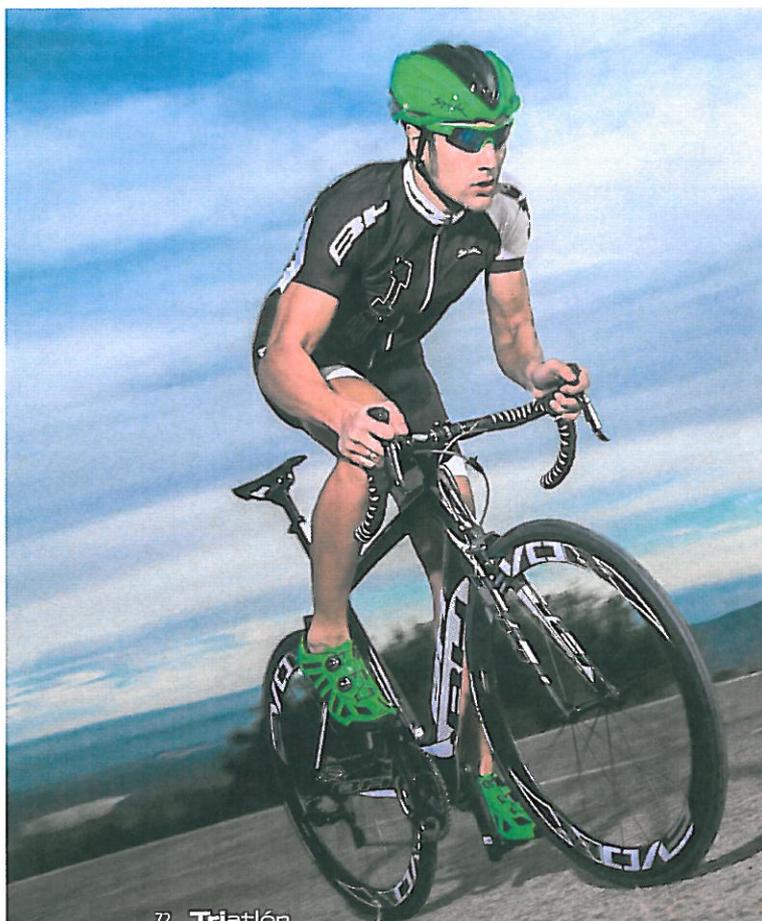
La G6 Pro tiene carácter ganador. Es aerodinámica, para hacerla volar cuando se va muy rápido y aún así tiene mucha cintura en distancias cortas, arrancadas, descensos o tramos urbanos técnicos y giros cerrados. Mantiene el equilibrio de bici agresiva con la funcionalidad de una bici de alta velocidad, es decir, la geometría sigue siendo rápida, dirección de 72.5° y tubo de sillín de 73°, que para los que os perdáis con el tema de los ángulos, por su verticalidad están en el lado de la deportividad.

La G6 Pro aprovecha las ventajas de lo que se acabará convirtiendo en un estándar, frenos Direct Mount, para beneficio de la modulación y la potencia de la frenada del delantero, haciendo a la vez de refuerzo de unión entre las patas de la horquilla. Esta solución llega tan bien al trasero como freno "oculto", sin miedo a que no frene, porque lo hace igual o mejor que el de anclaje tradicional.

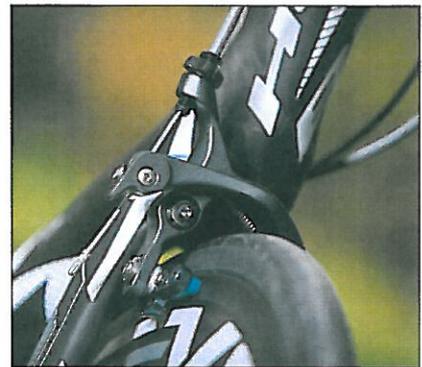
→ CONCLUSIÓN

Nos agrada ver que BH ha añadido mejoras sin correr riesgos, porque este tipo de frenos bajo las vainas implican que el tren trasero deba ser obligatoriamente muy rígido, ya que la propia tracción del casete torsiona la rueda en ese punto hacia el lado contrario... y pueden rozar con la zapata izquierda a cada pedalada. Para no tener problemas, han mantenido el puente estabilizador entre los tirantes, que en bicis como Trek Madone o la propia Look 795 Aero pueden prescindir de él, pero que en BH han cerrado cualquier posibilidad de que el tren trasero se deforme por tracción o torsión.

Como empezamos esta prueba la acabamos. BH tomó la acertadísima decisión de definirse como marca de bicis de competición. Siempre ha sido una marca con una protagonista presencia en competición y en el triatlón especialmente. En esta reconversión centraron sus prioridades en conseguir una bici tan espectacular como la gama Ultralight. El siguiente paso natural era enfrentarse al mayor de los retos para una marca, conseguir una bici que reuniera todas las grandes cualidades atribuibles a una bici en valores máximos o muy altos. Con la G6 Pro lo han conseguido, ofreciendo además garantía de por vida.



LA GAMA



Salvo detalles como la exclusividad (porque los siete montajes de gama comparten el mismo cuadro, desde una bici de 12.000€ a una de 3.000€, cosa que puede no hacerle mucha gracia al que pague la tope de gama) o en las opciones de las decoraciones con dos únicas combinaciones, a nivel de rendimiento se enfrenta cara a cara y supera en el balance final a muchas bicis de referencia con montajes similares.

Creemos que el montaje que rinde más justa a esta G6 Pro es precisamente el que hemos elegido con Ultegra Di2 porque mantiene el nivel de una bici para uso profesional y le otorga el favor de una relación precio-calidad muy buena. La versión tope de gama con Lightweight es espectacular pero su precio, dos veces y media más elevado, no reporta el doble y medio más rendimiento, en absoluto que no. Ni siquiera en el aspecto de la imagen, porque la unidad testada ya es una bici

con un impacto visual imponente. Dejar este cuadro con un grupo Shimano 105, aunque sea un grupo fabuloso, no evita que la bici siga costando 3.000 "eurazos" y, en definitiva, no es coherente con el nivel del cuadro. Pagar un alto sobreprecio por llegar a Dura-Ace no tiene mucho sentido en esta bici, primero porque la versión mecánica no le pega, ni por el alto sobreprecio que implica ni porque ya puestos a empujar las manetas para cambiar, elegiríamos SRAM Red 22 que la hace más ligera todavía y competitiva en esta faceta. A esta bici tan polivalente le pega más el grupo electrónico Ultegra, porque a ojos cerrados funciona igual que Dura-Ace Di2, porque mantiene el carácter sofisticado y tecnológico de la bici, pero sobre todo, porque para nosotros los triatletas nos ofrece la posibilidad de estar a tan sólo unos acoples y unos pulsadores electrónicos de tener un bicileton muy competitivo también para larga distancia.