



STEVENS VOLT

UN "RALLQ" AERODINÁMICO

Ya sé que rayo se escribe con y (o ye, como nos quieren meter con calzador los académicos de la lengua), pero me vais a permitir el chiste malo de mezclar dos faltas de ortografía, la española que habéis visto y la inglesa, que mezcla la v y la de Bolt, el rayo jamaicano, rey de la velocidad, y contra el que pocos triatletas tendrían algo que hacer en su distancia favorita, aunque siempre les favorecería llevar una bici de crono.



Jaime Menéndez de Luarda

La marca alemana Stevens comercializa una interesante propuesta con un cuadro aerodinámico con versión tanto para cableado tradicional como para el electrónico de Shimano, Dura Ace Di2. En la versión probada me han debido de leer el pensamiento, y lo han equipado con la versión electrónica, que yo considero casi imprescindible en pruebas de LD donde el terreno sea algo quebrado, para poder cambiar tanto desde las manetas de freno como desde la punta del acople. No es la primera cabra que Stevens presenta, y de hecho en esta segunda versión bastante mejorada han seguido la línea de su primera incursión; entonces montaron un cuadro superventas multimarca con sus pegatinas.

El cuadro recuerda en su parte delantera al Spe-

cialized Transition, con esa pequeña joroba que sobresale por detrás de la pipa de dirección y por la que entran el cable electrónico de los desviadores y la funda de cable del freno trasero, discurrendo ambos por el interior del tubo diagonal. El cable del freno trasero, fijado bajo la caja del pedalier, sale a la altura de la biela izquierda, mientras que los tres terminales del cable electrónico siguen dentro del cuadro para ir a sus conexiones (ambos desviadores y batería), saliendo del cuadro por unos orificios practicados justo al lado, lo que da una imagen al cuadro muy limpia. Para fijar la batería se recurre a dos tornillos remachados bajo la vaina izquierda, solución que ya habían utilizado Giant y Orbea, y que permite desmontar la batería para cargarla sin tener que hacer bricolaje, ya que basta con li-

berar una pestaña y extraerla de su ubicación. Este cuadro es, por tanto, específico para usar con este grupo, pero se comercializa una versión para cable mecánico, más versátil. En el debe el pedalier externo y los 1.335 gramos del cuadro son datos de hace 2 años.

Lo más importante de un cuadro aerodinámico es que en primer lugar permita un ajuste fino de la posición del ciclista, siendo tres cotas las que van a determinar las posibilidades de ajuste: la altura de la pipa de dirección, la longitud del tubo horizontal y la ajustabilidad del retroceso del sillín respecto al eje de pedalier. La talla M probada tiene una equivalencia a una talla 56, con una pipa de dirección de 125 milímetros y una tija de sillín ajustable a cualquier ángulo lógico (74-78°) en una bici de estas características. Echando un vistazo al resto de tallas se puede observar que estas cotas coinciden casi en su totalidad con las utilizadas por una superventas como es la Cervélo P3C, diferenciándose únicamente en la distancia entre eje de pedalier y eje trasero, aunque también presenta punteras de entrada trasera y tornillos que permiten regular 5 milímetros dicha distancia, por lo que la posición del triatleta (si este tiene dicha capacidad) no va a verse limitada por un mal diseño geométrico, sino todo lo contrario.

La pipa de dirección parece más alta de lo que es en realidad porque el tubo diagonal crece tras ella, para bajar con un solping pronunciado hasta la unión con los tirantes traseros y el tubo de sillín, donde forma un único bloque. Afortunadamente la tija de sillín es independiente del cuadro, ganando así en ajustabilidad de la bici y en comodidad a la hora de viajar, aunque el tamaño de la tija y su decoración hacen que una vez montada se confunda con el cuadro. El tubo diagonal tiene mucho espacio entre este y la rueda delantera, pero la horquilla se ha carenado levemente con el tubo de dirección, escondiendo así el freno delantero bajo el tubo diagonal.

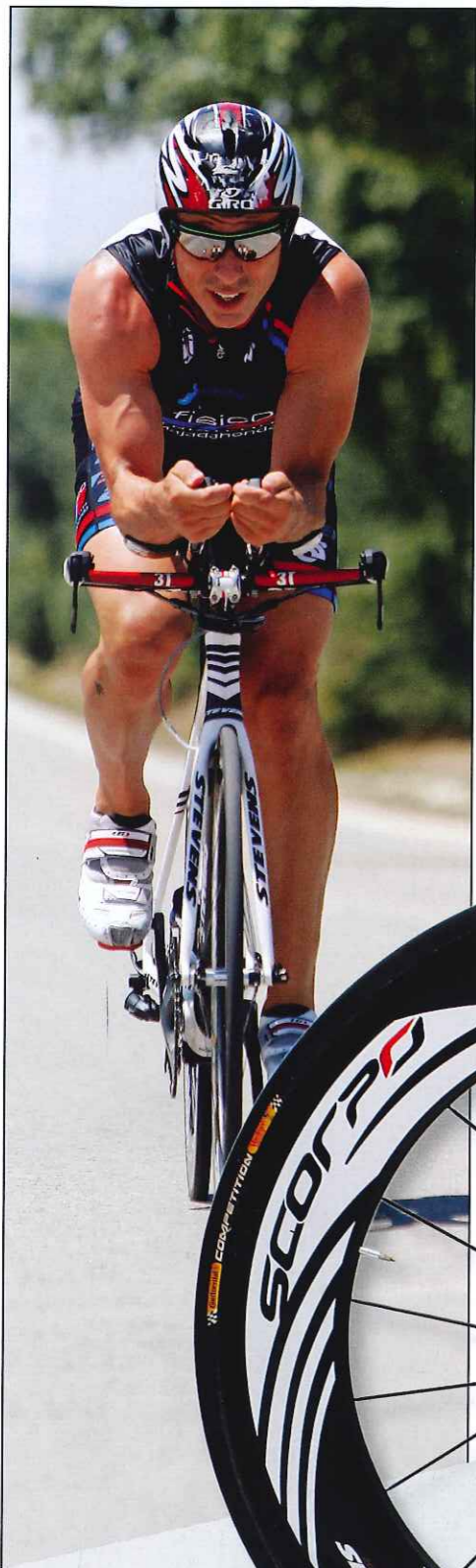
El comportamiento de la bici es el esperable de un cuadro de 2.800 € (precio en el que se incluye tija, horquilla, dirección y ambos frenos), con la rigidez necesaria (no siempre más es mejor) y un comportamiento y manejabilidad dignos de una geometría muy bien parida.



¿Nunca te has preguntado qué convierte a un hombre en alguien especial?

JAVIER GÓMEZ NOYA

Campeón del Mundo de Triatlón 2010 y
líder de las Series Mundiales 2011



STEVENS VOLT



COMPONENTES

- CUADRO** ▶ Carbon Monocoque Composite Aero
- HORQUILLA** ▶ Full Carbon F-Bend II, 1 1/8"-1 1/4"
- DIRECCIÓN** ▶ FSA Integrated 44, CarbonCap, 1 1/8"
- POTENCIA** ▶ Scorpio 100 mm
- MANILLAR** ▶ 3T Breeze II Team
- MANDOS DE CAMBIO** ▶ ShimanoDura Ace Di2
- MANETAS DE FRENO** ▶ ShimanoDura Ace Di2
- RUEDAS** ▶ ScorpioCarbon 85-50
- TUBULAR** ▶ Contiental
- CADENA** ▶ ShimanoDura Ace
- BIELAS** ▶ ShimanoDura Ace
- PEDALIER** ▶ ShimanoDura Ace
- CAMBIO** ▶ ShimanoDura Ace Di2
- DESVIADOR** ▶ ShimanoDura Ace Di2
- SILLÍN** ▶ Stevens

SILLÍN Y TIJA

La tija de carbono Stevens es enormemente ancha, más incluso en su parte superior, que se utiliza en su totalidad como rail para poder deslizar la nuez que atenaza el sillín, lo que permite un amplio abanico de posibilidades geométricas sin tener que darle la vuelta a la tija ni cambiar ninguna pieza de posición. El sillín Oxygen por el que ha optado Stevens pasará por nuestras posaderas sin mayor mención, ya que es demasiado duro para 180 kilómetros acoplados. A algunos les gustará su tacto, pero creo que la mayoría optará por un cambio prematuro de este componente.

GRUPO

Si voy al casino y pongo mi dinero en el 2, la apuesta es segura. Invertimos mucho dinero (calculad que las piezas esenciales para sacar partido a este grupo (ambos pulsadores, los dos desviadores, manetas de freno y batería) tienen un coste de unos 1.500 €) pero la ganancia de vuelta está asegurada. Si se completa con el resto del grupo (excepto) los frenos, la fiabilidad está asegurada al 100% y ni apostamos a fallaremos un cambio. Llevo usándolo en mi propia bici desde verano de 2009 (el mismo grupo, sin reemplazar ninguna pieza que no sea la cadena) y no me ha dado ni un solo problema, incluyendo varios viajes en avión que podrían alterar alguno de sus componentes. Si no necesitáis esos 900 € de diferencia que hay con otros grupos tope de gama, sin duda es una gran inversión que hacer en vuestra cabra.

RUEDAS

Aunque vienen firmadas por Scorpio, la marca que usa Stevens para sus componentes, la forma de las llantas es bien conocida y las hemos visto montadas en ruedas Karbona, Grammo y otras. Son la combinación de 85-50 que Scorpio denomina Carbon, y su medida en milímetros. Es en mi opinión la solución más versátil para combinar triatlones de corta y LD, siempre siendo conscientes de que no son unas llantas que hayan publicado datos de túnel de viento. Su peso es de 1.700 gramos, tirando a alto para unas ruedas de tubular.

MANILLAR Y POTENCIA

Tras el veto puesto a su anterior modelo por la UCI por ser demasiado aerodinámico, en 3T se pusieron manos a la obra para fabricar otro manillar que pasase los controles de los UCIosuarios y que mantuviese intactas sus cualidades aerodinámicas, saliendo de la mesa de diseño este Breeze II Team. Su base plana es, en mi opinión, la más indicada para triatletas, que no necesitan ir muy tumbados cuando no van acoplados. No me convence que la inclinación de las barras sea solidaria a la de la base, porque si queremos llevar las manos considerablemente más altas que los codos debemos recurrir a cambiar las barras por unas con mayor elevación. Afortunadamente su diámetro es estándar y pueden intercambiarse por otras de otra marca, aunque las de carbono que vienen de serie tienen ya una elevación considerable. Estas no pueden regularse en anchura más que inclinándolas una hacia la otra. Los apoyacodos tienen cuatro puntos de regulación lateral, teniendo que recurrir a cambiar la potencia si queremos llevar un ángulo distinto de codos, lo que limita el aspecto práctico de jugar con la posición buscando mayor comodidad, aerodinamismo o ambas cosas.