



## mi amiga

Fotos: Archivo P.Vila, A. Epelde, C.Roig

Una de las mejores cosas que me ha ofrecido la gente de Pedalier es una mayor capacidad de crítica con todo lo que es mi mundo, mi trabajo y mi pasión. Soy de los que piensan que la vida es una continua evolución, una búsqueda de la inalcanzable perfección. Hoy soy (o espero) mejor que ayer y peor que mañana y para eso, a mi modesto entender, la autocritica es uno de los mejores ejercicios.

Todos los que estamos metidos en este mundo somos únicos y distintos. Gracias a Dios no hay dos lectores iguales, cada uno tenemos nuestra propia realidad pero obviamente tenemos algo que nos une a todos. La bici. Hemos hablado de cómo subir puertos largos, del material cuando hace frío o calor, del gran Tour de Francia... Pero todavía no le hemos dedicado ni una línea a nuestra compañera de fatigas... Ya va siendo hora, ¿no?

Haciendo un poco de repaso a mi archivo mental, a mi cultura sobre la bici, me doy cuenta de que no tengo ni idea de la historia de la bicicleta... He visto miles de fotos de los primeros modelos en los albores del ciclismo, modelos hechos de madera, con ruedas descomunales, sin pedales, auténticas obras de artesanía... Pero no tengo ni idea de donde vienen, las distintas tendencias, orígenes... Prometo informarme y más adelante hablarlos de lo que haya podido aprender. Me avergüenzo de mí, gracias otra vez, Pedalier.

De lo que sí sé un poco más es de la bici de hoy en día. Para mí la bici es una herramienta de trabajo, un instrumento de vital importancia en mi vida. El primer año que pasé a profesionales y con mis primeros ahorros me fui a Paris (Rambouillet, exactamente) a casa de Armel André, uno de los pioneros en el estudio científico de la posición en bici. Trabajó en su día con Castorama y desarrolló su propio método. El estudio se iniciaba con una completa medición antropométrica. Luego, en función de estos parámetros, se determina la posición en los cuatro tipos de bici, carretera, MTB, ciclocross y pista, además de la bici de crono. Estas medidas se extrapolan a una bici articulada conectada a un medidor de potencia y se comprueba que la pe-

dalada esté "compensada". Es decir, que las dos piernas generen la misma potencia. En mi caso, y por una lesión que sufrí a los seis años, tengo la pierna izquierda 9 milímetros más corta, por lo cual en la fase más baja del pedaleo se creaba una caída de la potencia que compensaba la pierna derecha, creando en ella un hipertrofia y una mayor fatiga en la misma.

Para solucionarlo, Armel me fue poniendo calzas debajo del talón. Empezó con cuatro milímetros y fue aumentando de milímetro en milímetro. Cuando llegó a seis... ¡Magia! Las dos curvas se igualaron y la potencia que generaba era prácticamente la misma. La verdad es que yo estaba bastante bien puesto en bici, lo único que me cambió fue el retroceso del sillín que de los 72 milímetros que yo llevaba pasé a 79 y la altura del sillín pasó a ser un poco más baja, pero entre la calza y el mayor retroceso en cuanto me monté en bici me di cuenta de que era mi postura. Noté enseguida que la pedálada era mucho más redonda, más eficaz, me sentía mucho más cómodo. Una vez conseguida la posición ideal, intentamos aunar mis necesidades deportivas y mis medidas. En origen, Armel me dio un cuadro estándar, con medidas y ángulos neutros. Con éstas fui a donde el constructor de nuestros cuadros, buscando acoplarme cuanto antes a mi nueva posición.

Para un neo que ha pasado a iBanesto.com todo lo que le den es bueno. La Pinarello Prince que llevábamos en el 2001 era una maravilla para mí y empezar a sacarle "pegas" no fue fácil. Realmente, no me veía criticando, tal vez la palabra sea "desarrollando", un producto que para mí ya era insuperable. Digamos que anteriormente el material era algo que me preocupaba pero que por mis posibilidades limitadas no podía llevar a un extremo que ahora se me exigía. Poco a poco tuve que aprender a sentir todo lo que la bici me transmitía, a leer las reacciones de los distintos materiales, a ver que era lo que mas me convenía...

Así pasé un par de años hasta que fui a correr a Italia, allí me encontré con Enrico Pengo, nuestro mecánico jefe, una persona enamorada de su trabajo como pocos, que a su vez trabajaba con la familia Gastaldello, dueña de

Wilier Triestina y cuya pasión por la bici no tiene límites. Ellos me pusieron a disposición la posibilidad de crear los cuadros que yo quisiera, con los ángulos que quisiera, medidas, materiales... Si un cuadro no me gustaba, se cambiaba lo que no me gustara para adaptarlo mejor. Fue y sigue siendo un autentico placer trabajar con ellos, ya que su trabajo es encomiable.

Gracias a todo este trabajo y a las posibilidades que se me han ido presentando, poco a poco voy teniendo más claro cual es mi bici ideal. No dista mucho del modelo de Armel, pero algo sí ha cambiado. Como ya os he comentado, este año la gente de Wilier Triestina nos da las bicis a todo el equipo Lampre-Fondital. A principio de año nos dieron un cuadro de aluminio scandium con Campagnolo, ruedas Fulcrum, sillín Fizik, manillar y potencia ITM, horquilla y tija de sillín Ritchey, tubulares Vittoria y pedales Look.

¿Aluminio? Sí, obviamente el material en auge es el carbono y Wilier tiene un cuadro, el tope de gama precisamente, de nombre Le Roi, fabricado con este material. ¿Entoces? La pega es que a principio de año no eran capaces de fabricar cuadros a medida de carbono; solo podían fabricarlos en tallas standard, por lo que era el corredor el que se tenía que adaptar al cuadro y no el cuadro al atleta. Esta primera bici de aluminio pesaba siete kilos y cuatrocientos gramos, con ruedas de carbono de perfil bajo. Era un cuadro muy rígido, gracias a una larga estancia en el horno, en las arrancadas en repechos era muy "scatante" como lo llaman en Italia, chisposo, de respuesta rápida. En bajadas, muy noble gracias a la distancia entre ejes muy agradable. ¿Pegas? Una bici muy "dura". El confort no era el máximo y sobre todo en carreteras bacheadas y en entrenamientos de muchas horas fuimos varios los que tuvimos problemas lumbares. Con ruedas de perfil alto de carbono una autentica maravilla pero como hemos comentado si el piso es bueno. Con este modelo gané mi primera carrera, en la Paris-Niza, y este año me la quedaré como recuerdo.

Para el Giro de Italia de este año Wilier consiguió hacer cuadros de carbono a medida, una primicia mundial. ¿La técnica? Comprar los tubos de carbono, cortarlos y unirlos con más carbono en "laminas". Los primeros que probamos los tuvimos que mandar de vuelta, ya que el carbono que utilizaban para unir los tubos era de trama grande (la trama es el tamaño de los cuadraditos del carbono, cuanto mayor es el tamaño del cuadrado, más

ligero es, pero menos rígido y viceversa) y el cuadro flexaba mucho, no era rígido. Cambiaron la trama grande por una más pequeña, además de reforzar los puntos de máxima torsión y consiguieron una autentica joya ligera (7'150 kilos) rígida como un andamio y cómoda! A día de hoy se me antoja difícil pensar que una bici pueda ser más completa que ésta. ¿Manías? No soy muy maniático, el cuadro lo he hecho con 2,5 centímetros de slooping para ganar un poco de rigidez y por estética, las ruedas siempre que no haya subidas muy duras, de perfil alto y las manetas cinco milímetros por encima del par del manillar para ir un poco más cómodo.

La verdad es que con este modelo me he encontrado colmado en todas mis exigencias técnicas, pero los tiempos cambian muy deprisa y el departamento de I+D de Wilier algo tiene que hacer. Llego el Tour y coincidiendo con el centenario de la marca... nació el modelo Cento (cien en italiano). Hicieron dos cuadros para la ronda gala y tuve el honor de estrenarla yo. Un nuevo cuadro, de carbono este también, geometría más compacta que el Le Roi, estéticamente también muy especial, más ligera que su hermana mayor (6'850 kilos con ruedas de perfil bajo) igualmente rígida y manejable. Con ella corrí todo el Tour y debo decir que si bien me sorprendió su comportamiento en los momentos de máxima exigencia por su rápida respuesta tanto en subida como en llano, me preocupó un poco su estabilidad en bajada. ¿La razón? Por un problema de contratos, la horquilla que estábamos obligados a montar (Ritchey full carbon) era a mi entender un poco "floja" y hacía que el conjunto perdiese nobleza y en curvas rápidas resultaba cuando menos comprometido entrar decidido. Obviamente pienso que con su horquilla original esto no sucederá y quedará una bici de menos de siete kilos. Fiable y sin ninguna pega.

Bueno, a estas alturas alguno ya se habrá dormido leyendo esta masacre de bicis... La pasión me juega malas pasadas a veces. En fin, mi consejo general es que la bici obviamente se tiene que adaptar a nosotros en la medida de lo posible, la postura ideal tiene que ser un objetivo pero no una imposición y debemos escuchar lo que nuestro cuerpo nos dice. ¡Ah! Y por último yo prefiero llevar una bici un poco menos buena y unas ruedas mejores que una gran bici con unas ruedas menos buenas... Como siempre es mi opinión porque ya sabéis que para gustos están los colores. Venga... ¡todos a medir y pesar la "burra" de arriba abajo!