



Elegir la más adecuada

Bicicletas de montaña: guía de compra

Si va a montar muy poco en ella, no lo dude, compre la más barata: las hay que apenas cuestan 90 euros. Ahora bien, si va a usarla un buen número de fines de semana piense primero por dónde va a conducirla y el uso real que le va a dar.

Montar en bicicleta es una forma rápida, ecológica y, sobre todo, entretenida de trasladarse de un lugar a otro. Pero además resulta un ejercicio muy beneficioso para la salud, especialmente para la salud cardiovascular. En efecto, está demostrado que mejora la circulación sanguínea, reduce la tensión arterial y refuerza el corazón. Y al mismo tiempo ayuda a mantener un buen tono mus-

cular, fortalece las piernas, disminuye la tasa de colesterol malo (y aumenta el bueno), incrementa el sentido del equilibrio, reduce el estrés y permite descargar la agresividad que llevemos dentro. Casi nada...

Pero lo mejor de todo es que no hace falta ser un gran deportista para subirse en una bicicleta. Estos caballos de dos ruedas, ya sean de ciudad o de montaña, pesan cada día menos, se adaptan perfectamente a las subidas (basta con utilizar bien las marchas) y pueden ser todo lo cómodas que uno quiera, (las hay que incluyen suspensión delantera y trasera). Le contamos, en función del tipo de ciclista que usted sea, cómo debe ser su bicicleta y cuándo debería costarle, entera o por piezas.

¿Alpinista o de meseta?

La gran mayoría de las bicicletas que se venden actualmente son de montaña: bicis robustas, con gruesas ruedas de tacos y, en teoría, resistentes a todo

tipo de terrenos. Sin embargo, en la práctica, no todas estas bicis aguantan igual de bien las exigencias de una competición alpina. Claro que, ¿cuántos usuarios se van a tirar con ella por una pendiente campo a través?

- Si quiere comprarse una bicicleta de montaña pero no sabe si va a usarla mucho, o si su hijo pequeño necesita una bici todo terreno para, simplemente, correr por el parque con los ami-

MÁS INFORMACIÓN

- En nuestros artículos: Asientos de bici para niños, en OCU-CM nº 293 (mayo 2005); Cascos de bici para adultos, en OCU-CM nº 292 (abril 2005); Normativa aplicable a los ciclistas, en OCU-CM nº 282 (mayo 2004); y Velocímetros para bicicletas, en OCU-CM nº 262 (julio 2002).
- En nuestra dirección de Internet: www.ocu.org > Archivos.

gos, le recomendamos que se haga con el modelo más barato que encuentre. Los hay desde 90 euros en grandes almacenes e incluso en alguna tienda de todo a 100.

- Si le gusta montar en bici por el campo pero lo hace de forma esporádica, entonces una bici rígida tipo *touring* es más que suficiente. Se trata de un modelo sencillo, sin suspensión (y no por ello incómodo) y relativamente barato. Puede encontrar uno, con cuadro de acero, desde 330 euros.

- Si suele coger la bici muchos fines de semana y le gusta aventurarse con ella por sinuosos e irregulares senderos, lo suyo es una bici tipo *racinq*. Son modelos bastante más resistentes, con cuadro de aluminio y suspensión delantera que ya cuestan un mínimo de 800 euros.

- Si lo suyo es ir campo a través por donde sea y como sea, si está preparado para aguantar varias horas encima de la bici y además es su deporte favorito, no hay duda, debe hacerse con un modelo tipo *enduro free*. Se trata de máquinas con doble suspensión y las mayores prestaciones posibles. ¿Su precio? Desde 1.100 euros las que tienen el cuadro de aluminio. En el caso de que el cuadro de la bici sea fibra de carbono o de titanio, entonces le costará bastante más cara.

Atención, es posible que usted utilice mucho más su bicicleta por la ciudad que por el campo. Para este perfil de usuario es más recomendable una bicicleta híbrida: resulta cómoda y manejable, tiene los neumáticos un poco más finos y ligeros y puede ser tan resistente como una bici de montaña. Su precio también varía mucho; depende de sus prestaciones y, sobre todo, de su equipamiento.

Va a tener que medirse la pierna

El tamaño sí importa, sobre todo si es usted un poco bajo o, al revés, mide un poco más que la mayoría de sus semejantes. Las marcas lo saben y los modelos más comunes suelen encontrarse en distintas medidas.

¿Cómo asegurarse de que las medidas de la bici coinciden con las suyas? Es muy fácil. Antes de salir de casa, mida la longitud de su pierna desde la ingle hasta el talón y multiplíquela por 0,21; el resultado le indica la talla

(en pulgadas) que deberá tener el cuadro de la bici; en concreto, la distancia que tiene que haber desde el eje de apoyo del pedal hasta el punto donde se inserta el tubo del sillín. Algunas bicicletas señalan directamente su tamaño con una letra: la S, la pequeña, equivale a un cuadro de una altura de unas 17" (pulgadas); la M, la mediana, se corresponde con una altura de 19"; la L, la grande, con 21"; y la XL, la extra grande, con 23".

Además, usted puede modificar a su gusto la altura del sillín, subiéndolo si

la talla del cuadro de la bici se le queda ligeramente corta. De hecho, aunque cada ciclista tiene sus preferencias, también existen reglas que concretan la altura recomendada del sillín: se trata de multiplicar la distancia entre la ingle y el talón por 0,9 y ver si coincide (ahora medida en centímetros) con la distancia que hay entre el eje del pedal hasta la parte superior del sillín. En cualquier caso, si no lo tiene claro pregunte al vendedor y, sobre todo, pedalee y dé una pequeña vuelta subido en la bicicleta.

10 CONSEJOS PARA CIRCULAR MÁS SEGURO

- El casco es vital. Reduce significativamente el riesgo de lesiones cerebrales en caso de caída. De hecho, su uso es obligatorio en vías interurbanas (en carretera), excepto cuando hay fuertes pendientes prolongadas o el clima es de extremo calor. Por cierto, puede encontrar un casco de ciclista para adulto desde sólo 30 euros.

- Señale a los conductores sus giros. Tiene dos formas de hacerlo: estirando el brazo que se encuentre en el sentido del giro que va a realizar, o bien doblando el brazo opuesto en ángulo recto.

- Lleve algún tipo de reflectante en la ropa o en la bici. Si además va a circular de noche, coloque una luz delante y otra detrás.

- No circule con unos auriculares puestos. Hay que estar siempre alerta a cualquier advertencia acústica o cualquier ruido, ya que puede anunciar el cruce inesperado de una moto, un perro, etc.

- Respete las señales y los semáforos igual que si estuviese conduciendo un vehículo de motor.

- Procure no conducir la bici en la dirección del sol cuando esté bajo. Los conductores pueden quedar cegados durante un instante y arrollarle con su vehículo.

- Es aconsejable no llevar bolsas o cargas laterales. Pueden desequilibrar la bicicleta, o peor aún, enredarse con los radios de las ruedas.

- Verifique regularmente el estado de su bicicleta. Sobre todo de los frenos, el cambio y la suspensión. Manténgalos siempre en buenas condiciones y si observa algún problema llévela a un taller especializado.

- Antes de coger una ruta nueva, pregunte por su trazado a un ciclista que la conozca. Y no empiece por la más difícil, es preferible adaptarse poco a poco a un mayor grado de dificultad.

- Es recomendable ir acompañado de otra persona en las salidas al campo. Tampoco está de más llevar el móvil encima. Sea como sea deje dicho en casa la ruta que va a realizar y cuándo tiene pensado regresar.



Bien colocado

Mal colocado

Mal colocado

UNO POR UNO, TODOS SUS ELEMENTOS

Todas y cada una de las partes de una bicicleta son importantes, sobre todo si es usted un buen aficionado. A continuación le contamos en qué debe fijarse antes de comprar una, que dependerá tanto de su presupuesto como de su nivel de exigencia; porque no es lo mismo recorrer tranquilamente un sendero campestre, que lanzarse por las rampas de una montaña. Además, le indicamos los precios de cada uno de los distintos elementos: así podrá valorar el precio final de una bici o, incluso, encargar que se la monten por piezas, que es otra posibilidad.

Los frenos

Existen dos tipos de frenos: V-brake y de disco. Los primeros son más ligeros y baratos (a partir de 40 euros), y perfectamente válidos para la mayor parte de los aficionados. Los de disco, por su parte, son más eficaces y resistentes, en especial cuando hay barro y lluvia. Pero no es menos cierto que son más caros (a partir de 120 euros) y exigen un mantenimiento regular y más cuidadoso. Por cierto, a su vez hay dos tipos de frenos de disco: los de mando por cable y los hidráulicos, estos últimos requieren menos esfuerzo para frenar y son un poco más caros.



Frenos V-brake

El cambio

Es el mecanismo que permite adaptar el esfuerzo del ciclista a las condiciones del terreno y a la velocidad deseada. Las bicicletas de montaña tienen entre 18 y 27 velocidades, que se obtienen de multiplicar el número de platos por el número de piñones. La selección de las velocidades se hace desde el mismo manillar: bien girándolo, bien desplazando un pequeño gatillo, bien moviendo el mismo mando del freno hacia arriba y hacia abajo (sistemas integrados). Generalmente un cambio de 18 velocidades es más que suficiente para sacar un buen partido a la bicicleta. Sólo echará en falta más velocidades si sube o baja pendientes de manera muy continuada.



Cambio con gatillo

Las luces

Existen dos sistemas de iluminación, los que funcionan con pilas y los que lo hacen con una dinamo. Los primeros son más ligeros y más fáciles de instalar, pero precisan cambiar las baterías cada cierto tiempo (entre 6 y 60 horas según el tipo de pilas); por su parte los sistemas de dinamo funcionan con el pedaleo y, precisamente por ello, dejan de funcionar cuando se está parado.

A su vez existen dos tipos de luces. Por un lado, los diodos LED, muy ligeros y llamativos en la oscuridad pero no lo suficientemente intensos como para iluminar el terreno. Por otro, las bombillas halógenas, más pesadas y voluminosas pero con una capacidad de iluminación bastante superior.

Los pedales

Pueden ser normales o automáticos. Los automáticos son pedales con salientes que necesitan de un calzado adaptado; de este modo, el ciclista va enganchado a la bicicleta y puede desarrollar su esfuerzo de manera más cómoda y eficaz; además si sufre una caída puede desengancharse fácilmente. ¿Su precio? Puede encontrar unos pedales automáticos a partir de 25 euros, a los que deberá sumar el coste de un calzado adaptado: otros 45 euros como mínimo.



Calzado adaptado



Pedal automático

El sillín

Se trata de un elemento vital, puesto que determina decisivamente la comodidad del ciclista, sobre todo si se va a circular varias horas seguidas. Lo cierto es que resulta difícil definir las características de un sillín cómodo, ya que depende del cuerpo, el género y las preferencias de cada usuario. Por eso en este caso lo mejor es sentarse encima y dar un corto paseo con la bici.

Sepa que un sillín de paseo no le costará menos de 11 euros; mientras que uno de deporte le costará como mínimo unos 16 euros.



Sillín deportivo

Las ruedas

La mayoría de los modelos tienen llantas de aluminio (a partir de 25 euros), mientras que los radios suelen ser de acero, normalmente acero inoxidable.

Respecto a los neumáticos, los más habituales son los que llevan cámara de aire (a partir de 20 euros). Existen otros más resistentes que no llevan cámara de aire, pero son más caros y sólo son aconsejables en terrenos muy accidentados.

¿Válvula fina (también llamada Presto) o gruesa (Schrader)? No hay una ventaja clara a favor de ninguna. La primera es más fácil de hinchar, la segunda permite hacerlo rápidamente en una gasolinera.



Válvula fina



Válvula gruesa

La suspensión

Las bicicletas más baratas no suelen llevar suspensión. Y, en principio, son perfectamente suficientes para pasear por parques y terrenos sin excesivos baches. En un siguiente nivel encontramos los modelos con suspensión delantera, más cómodos, más pesados y más caros: una horquilla de este tipo cuesta más de 200 euros.

En lo que se refiere a las bicis con suspensión integral, delantera y trasera, no hay duda de que aportan aún más confort (especialmente en el sillín) e incluso un ápice extra de seguridad (mayor estabilidad en las bajadas), pero su relación coste/utilidad suele ser excesiva para un aficionado normal. Entendemos que sólo resultan interesantes para circular por terrenos muy accidentados, sobre todo si se van a practicar descensos especialmente pronunciados.



Suspensión trasera

El manillar

En las bicicletas de montaña el manillar puede ser recto o curvado hacia arriba; este último está más indicado para un uso deportivo, sobre todo para descender pendientes.

En cuanto al material empleado, los consejos señalados para el cuadro son igualmente aplicables: el acero es más pesado y barato, mientras que el aluminio y el titanio son más ligeros pero también más caros; la fibra de carbono es muy sensible a los golpes y puede llegar a partirse. De hecho, sólo es aconsejable para pruebas de competición.



Manillar recto



Manillar curvado hacia arriba

El cuadro

Llamamos cuadro al conjunto de barras metálicas (o de fibra de carbono) sobre las que se fijan el resto de los elementos: el manillar, los pedales, el sillín, etc. Representa el esqueleto de la bici y su peso, precio y resistencia varían según el tipo de material a partir del cual esté construido:

- El acero es el material más pesado (un cuadro de este material ronda los 4 kilos), más rígido y el más sensible a la corrosión, pero también el más barato. A veces se emplea aleado con otros metales: por ejemplo, con cromo, manganeso y molibdeno (aleación de cromoly), lo que contribuye a aumentar su resistencia.

- El aluminio es el material más habitual, puesto que aún es ligero (cuadros de unos 2 kg) con un precio relativamente asequible (a partir de 300 euros), aunque su flexibilidad es limitada. Cuando se encuentra aleado con otros metales viene definido con un código de cuatro números: si el código empieza por un 6 se trata de aleaciones con silicio y magnesio; si comienza por un 7 se trata de zinc, un elemento que proporciona interesantes propiedades mecánicas pero que incrementa el precio.

- La fibra de carbono y el titanio son materiales especialmente ligeros (menos de 2 kg), elásticos, pero también muy caros (a partir de 1.300 y 1.950 euros respectivamente); además, respecto a la fibra de carbono, puede partirse con un golpe especialmente violento, un riesgo físico y, sobre todo, económico que desaconseja su uso en otras bicis que no sean de competición.

Hemos analizado varios cuadros construidos con estos materiales y los hemos comparado con los de una docena de bicicletas baratas (de unos 90 euros), todas ellas con el cuadro fabricado en acero. Pues bien, las pruebas de resistencia y rigidez revelan que cualquiera de los modelos más básicos y baratos, son perfectamente suficientes para aguantar la mayoría de las vibraciones y los golpes de un uso normal. Por lo tanto, si monta en bici esporádicamente, no dude en buscar uno de ellos. Sólo si sale con la bici todos los fines de semana y quiere quitarse un poco de peso de encima puede ser interesante hacerse con un modelo con el cuadro de aluminio. El titanio únicamente merece la pena para un uso muy exigente y continuado. ■



Prueba de laboratorio