

Divertida tranquilidad

Sin renunciar completamente a la deportividad, Wilier ha conseguido un modelo gran fondo que cumple las expectativas de comodidad con un precio competitivo.

Texto Joaquín Calderón Fotos www.cesarlloreda.com



VALORACIÓN 8

Cuadro	■■■■■■■■■	9
Horquilla	■■■■■■■■■	9
Grupo	■■■■■■■■■	8
Componentes	■■■■■■■■■	7
Ruedas	■■■■■■■■■	7

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



2.398 euros



PURO ENTRENAMIENTO. Las ruedas Shimano RS010 cumplen con suficiencia para las salidas del día a día y son un ejemplo de robustez, pero su excesivo peso empeora el comportamiento de la bici cuando la carretera se empina.



TENDENCIA CÓMODA. Además de los tirantes más bajos, la tija de 27,2 mm -cada vez más habitual para mejorar la flexión- es uno de los cambios sustanciales respecto al modelo GTR, que sigue utilizando una en medida de 31,6.



ATENCIÓN A LOS DETALLES. Los componentes personalizados con su marca son uno de los signos de identidad de Wilier, que confía en la firma italiana FSA para la tija y el conjunto potencia-manillar, todos de aluminio.

►► Hace un lustro, Wilier fue una de las primeras marcas en posicionarse antes de la gran avalancha de bicicletas con geometría gran fondo que hemos vivido en los últimos años. Lanzó entonces su modelo Gran Turismo, que, sin embargo, se acercaba por su peculiar comportamiento más a una bici de competición que a la comodidad de los modelos más populares de un segmento que está ganando, poco a poco porque todavía hay cicloturistas reticentes a estas bicis que consideran de *globeros*, cada vez más presencia en las carreteras. Un primer acercamiento a un mercado al que volvió a prestar atención hace dos temporadas con la renovación del modelo, que pasó a llamarse GTR, y en el que se ha centrado este año para configurar una gama con tres opciones diferentes con frenos tradicionales: el propio GTR, que utiliza el mismo cuadro

que lanzó hace dos años y ha quedado como la propuesta de entrada a la gama con un montaje de Shimano Tiagra por 1.498 euros, y dos nuevos bastidores para los que emplea el mismo molde y que ha bautizado como Team, desde 1.719 euros, con Campagnolo Veloce, y SL, 200 gramos más ligero que el Team y con montajes que van desde los 2.898 euros, con Shimano Ultegra, hasta los 5.698 del tope de gama, equipado con un montaje de lujo con Campagnolo Record y ruedas Campagnolo Shamal Mille. Además, ha introducido una versión con frenos de disco del Team que se puede encontrar con Shimano 105 -2.798 €- o Ultegra, por 500 euros más. En total, 22 bicis diferentes para acercar la gama a todos los públicos y de la que hemos elegido por su equilibrado precio una GTR Team con montaje completo en el grupo superventas de los japoneses.

FIRMES ARGUMENTOS

Sus medidas razonables nos facilitaron el ajuste a nuestra posición habitual -en otras bicis de este estilo necesitamos utilizar potencias invertidas para compensar su altura de pipa- y en las primeras salidas por nuestra zona habitual nos dejó claro que su docilidad escondía cierta garra deportiva, a pesar de su postura relajada y que con pedales supera los 8,5 kilos. Lo comprobamos en una salida muy rápida, de unos 140 kilómetros y casi 33 km/h de media, por terreno relativamente llano en la que pasamos mucho tiempo acoplados. Probablemente ayude la integración de la horquilla en el cuadro, un concepto heredado de las aerodinámicas Cento1, pero nos sorprendió gratamente su estabilidad a velocidades superiores a los 40 km/h y la agilidad en cambios de ritmo en repechos sin mucha pendiente.

Wilier GTR Team

Cuadro

Cuadro	Carbono monocasco 46TON
Horquilla	Carbono monocasco 46TON
Tallas	XS a XXL
Colores	Blanco/gris; gris/negro; rojo/negro.

Transmisión

Bielas	Shimano Ultegra 50/34
Desviador	Shimano Ultegra
Cambio	Shimano Ultegra
Mandos	Shimano Ultegra
Cadena	Shimano Ultegra

Ruedas

Ruedas	Shimano RS010
Casete	Shimano Ultegra 11-28
Cubiertas	Vittoria Zaffiro Pro
Frenos	Shimano Ultegra

Componentes

Manillar	FSA Omega
Potencia	FSA OS-168
Tija	FSA Aluminio SP148
Sillin	Selle Italia X1

Cifras

Peso Total	8,360 kg (sin pedales)
Precio	2.398 €
Distribuidor	Wilier, info@wilier.it
WEB	www.wilier.com



GEOMETRÍA. Los nuevos cuadros GTR tienen unas cotas muy similares a las de sus hermanas deportivas Zero.7 y Cento1, aunque sus ganas de hacer kilómetros se reflejan en unas vainas ligeramente más largas, aspecto obligado para albergar cubiertas de hasta 28 mm; ángulo de dirección más relajado, apenas medio grado; y, sobre todo, la pipa de dirección un centímetro más alta. Además, está disponible en geometría endurance -sólo en color gris/negro-, con pipas aún más altas y el tubo horizontal más corto.



Además, afrontamos dos tramos de aproximadamente 8 kilómetros cada uno con carreteras en un estado discutible y sacó a relucir su buena absorción en el triángulo posterior, reduciendo los golpes en el trasero en cada bache y permitiéndonos pedalear sin los botes que hemos pasado en las mismas carreteras con modelos más deportivos. Lógicamente, este buen comportamiento en el aspecto de la comodidad reduce sus prestaciones deportivas cuando le exigas al máximo en esprints largos, donde los ciclistas más potentes serán capaces de llevar al límite la rigidez del pedalier. Menos crítico es el aspecto de su elevado peso, que sólo se hace patente cuando las rampas se acercan a los dos dígitos. Lo pudimos comprobar en un entrenamiento en el que pasamos de los 200 kilómetros -estamos cerca de las marchas más populares y hay que prepararse lo mejor posible- y superamos los 3.000 metros de desnivel en la zona de la Sierra Oeste madrileña. La GTR se desenvuelve bien cuando afrontamos rampas suaves, pero la gravedad manda y el peso extra nos obliga a esforzarnos cuando las subidas se endurecen. Afortunadamente, una elección que tiene todo el sentido en este tipo de bicis orientadas al cicloturismo, equipa de serie platos 50/34 y un casete 11-28 que nos aseguran desarrollo para casi cualquier situación.



“Muy cómoda y alejada de una conducción radical, la GTR es ideal para disfrutar de largas rutas”

MONTAJE EQUILIBRADO

Las grandes responsables del peso de la bici son las ruedas Shimano RS010, a las que Wilier recurre para ajustar al máximo el precio de su bici. Los que hayan probado ruedas de gama media/alta rápidamente comprobarán que son muy pesadas, la suavidad de giro de sus bujes no es la mejor y, acompañadas de las durísimas cubiertas Vittoria Zaffiro, parece que cada pedalada cueste mucho más con ellas. Sin embargo, son prácticamente indestructibles y algunas de sus predecesoras, como las R500, nos han acompañado durante miles de kilómetros como ruedas de entrenamiento, necesitando sólo algunos pequeños ajustes para revisar el centrado y un mantenimiento mínimo en sus rodamientos. No son las ruedas que llevaríamos a nuestras marchas preferidas ni a carreras, pero son más que suficientes para acumular kilómetros sin ser cuidadosos con ellas. Donde no escatima Wilier es en el montaje completo con Shimano Ultegra mecánico

-ofrece una versión 200 euros más barata con bielas y frenos de nivel inferior, pero merece la pena la inversión por disfrutar de la potencia de éstos con el sistema de doble pivote-, una apuesta más que segura y que, como hemos explicado en muchas ocasiones, nada tiene que envidiar al Dura-Ace en cuanto a funcionamiento. Tija de sillín, manillar y potencia de aluminio firmados por FSA y personalizados con los logos de Wilier completan el montaje, tres componentes que también aumentan el peso final y en los que, a costa de romper la estética, quizá merezca la pena invertir en el futuro para mejorar el conjunto global. En todo caso, los tres cumplen su función sin objeciones -nos ha gustado especialmente la comodidad de la curva del manillar FSA Omega-, al igual que el Selle Italia X1, que también le sirve a Wilier para reducir costes y que, sin resultar especialmente incómodo por su generoso mullido, será otro de los componentes que los usuarios avanzados cambiarán para poner su sillín preferido.