TEST RUEDAS LIGHTWEIGHT FERNWEG

SIN PALABRAS

Su nombre es tan impronunciable como incomparable su nivel de prestaciones. Las Fernweg rompen con todas las convenciones del mercado, no importa la estética, no consideran los costes ni el precio final, sólo vale obtener un producto obsesivamente concebido y ejecutado para generar el más alto rendimiento. Las ruedas perfectas para quienes lo quieran todo... Y estén dispuestos a pagarlo.

Texto Antonio del Pino

FOTOS CESARLLOREDA.COM

TENSIÓN CERO, RENDIMIENTO RADICAL

En el mercado hay ruedas increíbles, buenísimas, pero es totalmente cierto que tu bici, por exclusiva, cara o elitista que sea... Nunca lucirá ni la sentirás en su máximo esplendor hasta que no la pruebes con unas Lightweight. Ni que decir tiene la subida vertical de nivel que experimenta una bici de gama media-alta al montar cualquiera de sus versiones, aunque ciertamente cuesten probablemente lo mismo o más que la bici entera. Vamos al grano, nos saltaremos el apartado de la historia de Lightweight que puedes encontrar en su web o la información adicional en triathlonweb.es a raíz del test que hicimos de las VRS y la visita a su factoría en Alemania.

¿Por qué son tan superiores? Lightweight reinventó el concepto de rueda de radios para bicicleta eliminando la tensión como sistema de sustentación, por la idea original de rueda rígida construida en una sola pieza. Sí, es así, Lightweight no contempla añadir tensión a los radios para que la rueda sea más rígida o resistente, sino que confía en las propiedades de la propia fibra de carbono para evitar que la rueda se deforme. Este sistema es el pilar fundamental de que esta marca obtenga siempre los mejores valores en todo: son las más rígidas, las más ligeras y con un balance proporcional de resistencia sin comparación posible. Evitan la unión de todos los componentes aislados de una rueda (buje, radios, cabecillas y llanta) por la formación de un todo en uno, para conseguir que la rueda asuma todas las fuerzas en toda su estructura, reduciendo el peso al límite y evitando las pérdidas que se producen en las transiciones de componente a componente. Además, al no tener tensión, la porción de

[illegible]	4.415€ el juego.
[illegible] DELANTERA	636g
[illegible] TRASERA	714g
[illegible] CUERPO	20g
[illegible] CIERRE	22g
[illegible]	Zapatas SwissStop Flash. Bolsas acolchadas. Cierres de titanio y carbono.
[illegible]	Bike Stage. 91 847 51 69 www.lightweight.info

rueda que contacta con el suelo y asume el estrés, no lo radia al resto de la rueda, o al menos no lo hace de forma tan acusada como una rueda tradicional, en la que al pedalear de pie es frecuente que la rueda flexe, lo transfiera al lado opuesto y sientas como la pista de frenado roza con las zapatas de freno. Con todo, esto no es lo mejor desde luego que no. Lo mejor es la eficiencia de tracción que suponen pedalear con unas Lightweight. Popularmente se valora la rigidez de una rueda en la forma que describíamos anteriormente, en su rigidez a la torsión lateral, pero pocas veces se tiene en cuenta la rigidez a la tracción, que es la fuerza que genera la cadena al hacer girar la rueda y este es un vector de fuerza tan estresante como los impactos o nuestro balanceo sobre la bici.

Las ruedas traseras reciben continuamente un gran pico de estrés originado desde el casete, que está anclado al buje y que al girar, retuerce los radios para que estos, agarrados a la llanta, hagan que el neumático traccione con el asfalto y se genere el movimiento. Esta infinita repetición de ciclos de estrés, también fatiga, destensa y destruye una rueda, algo que en una Lightweigh sencillamente no sucede. La rueda, al ser una pieza, no flexa ni lo más mínimo y transfiere toda nuestra energía aplicada siendo más eficiente, máxime porque los radios no quedan anclados en el vértice de la llanta, sino que la atraviesan pegados a esta por todo su recorrido interno hasta llegar a la base en la que apoya el propio tubular.

Por todo esto, cuando sales a pedalear con unas Lightweight por primera vez, se forma en tu cerebro una tormenta de sensaciones positivas que luego, por muy buenas que sean las ruedas que lleves, siempre las echas en falta.

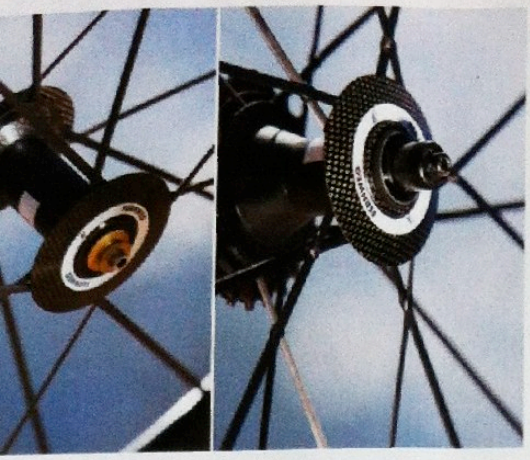
¿ESPARTANAS O EXTRATERRESTRES?

Estas Lightweight representan al 100% la mentalidad alemana: rigor, disciplina, lograr el objetivo a cualquier precio y, sólo si queda tiempo, distraerse con banalidades estéticas. Parecen un producto desarrollado con tecnología extraterrestre, su peso en relación a su volumen es surrealista, por su dureza parece que el carbono sea un material desconocido y sus acabados sobrios parecen la manufactura de algún ente alienígena. Las Ferngweg expresan el deseo y la consagración de Lightweight por crear unas ruedas aerodinámicas tanto para uso en ruta como en crono. En ellas han puesto tanto empeño que después de tres años de trabajo, les ha valido para ganar el prestigioso premio de diseño Red Dot en el que participaban 4.515 productos de todos los sectores, valorando los jueces el nivel de innovación del producto a nivel global: diseño, investigación, prestaciones... Y para ser una rueda para bicicleta, es mucho decir.

➔ Además de la construcción tan singular de estas ruedas, Lightweight ha trabajado en obtener los mejores valores aerodinámicos en el túnel del viento contemplando todas las variantes posibles. Esto les ha llevado a desarrollar una llanta muy "Fire Crest", es decir, más ancha por la parte media que por la banda de frenado con un borde muy suavizado. Declaran una base de apoyo 19.5mm, pero la realidad de nuestro calibre digital va hasta los 20.2 de las pistas de freno, para llegar a los 22.3 en la parte donde empieza el borde de la llanta, es decir, casi donde anclan los radios. Por ese motivo, para que el tubular no salga de la "sombra aero" de la llanta, el tamaño recomendado es también de 22mm, como los Continental Competition personalizados que traían de serie nuestras Fernweg. El imán para el cuenta, queda integrado dentro de la propia llanta, que queda totalmente sellada, algo que es todo un puntazo para evitar que se llenen de agua y que seguramente lleguen igual en la versión para cubierta, que llegarán como novedad probablemente para la próxima edición de Eurobike.

➔ Dentro de sus accesorios se incluyen los cierres, tipo KCNC con la leva de carbono, una bolsas acolchadas con el logo bordado y las zapatas específicas Swiss Stop Flash que frenan a las mil maravillas incluso en mojado.

TEST RUEDAS LIGHTWEIGHT FERNWEG



➔ Como no, los bujes de las Fernweg son de carbono sobre un cuerpo DT Swiss, que hace de caja de resonancia con los trinquetes del buje trasero y suena como una Ducati a ralentí,. Han aplicado unas tapas laterales aerodinámicas que den más estabilidad cuando el viento impacte con la unión de los radios. Para la delantera son 16 radios para la trasera 20, que en su cruce quedan unidos y no de manera testimonial, sino totalmente pegados para reforzar aún más la estructura de la rueda. Aquí conviene ser cuidadoso con el ajuste del cambio, porque la patilla pasa bastante cerca al engranar la corona más grande, acercándose más aún si montamos coronas superiores a 27 o si dejamos la cadena un poco más corta de lo normal.

➔ Para ir cerrando, dos preguntas importantes: ¿Qué pasa si las rompes? y ¿Qué ruedas se pueden comparar a estas Fernweg?. La primera respuesta es que Lightweight tiene un programa de descuento del 30% en el caso de que la rueda quede tan dañada que no se pueda reparar. Luego, puede que sólo se puedan comparar las Reynolds RZR 92, Madfiber, Corima AERO+ MCC o Cosmic Carbone SLR (con menos perfil)...De las que ya hemos pedido unidades de test y os contaremos más en las páginas de TRIATLÓN.

Todas sus cualidades dinámicas hacen de las Fernweg unas ruedas casi únicas en términos de precisión en el manejo de la bici. Acelerar, frenar, girar... puedes sacar el 100% de tus habilidades con unas ruedas de perfil. Algo impensable hasta ahora.

LA OPINIÓN DEL EXPERTO

Sergio Bueno

Recuerdo perfectamente el día que me enamoré de esta marca de ruedas. Estaba viendo una etapa del Tour de Francia y Jan Ulrich montaba las primeras Lightweight del mercado. Salvando el universo de diferencia entre él y yo, me identificaba con el alemán: corpulento, rápido en el llano, subiendo siempre atrancado... y ahí estaba, disputando la etapa reina de alta montaña. Con los años ha quedado demostrado que su capacidad para la escalada provenía de accesorios menos artísticos que estas sofisticadas ruedas, pero eso no cambió mi curiosidad por averiguar por qué todos los profesionales de referencia llegaban a discutir con sus patrocinadores para llevar unas Lightweight. Llegado el momento y ahorrada la pasta, me armé de valor para hacer el duro desembolso que supone entrar en el "club Lightweight". Desde la primera salida di por bueno cada uno de los más de tres mil euros que me gasté en mi primer juego de Standard. Seguía siendo igual de lento en las subidas largas, pero las sensaciones de reactividad y eficiencia que reportaban, me animaban a sufrir más y más en los puertos largos... y al final, lógicamente subía mejor. Ya "no quería" renunciar a llevarlas casi todos los días y las cambié para pasarme a la versión Stadard III C de cubierta. Luego tuve el privilegio de poder testar durante unos meses las VR8 y la lenticular (ahora Autobahn) que pasaron por TRIATLÓN. Absolutamente impresionantes, ligeras y rígidas como ninguna, con la particularidad de que la delantera es la mejor rueda delantera para días de viento que puedas montar gracias a sus únicos 8 radios. Ojalá la llanta no fuera en forma de V en vez de la actual evolución en forma de U que reacciona mejor al viento racheado...aunque seguro que nuestros amigos de Lightweight nos sorprenden con algo similar en próximas fechas. Ahora he podido testar las nuevas Fernweg y realmente no sé si dar las gracias, porque esto me a costar 4.400€. Son la perfección, al menos en lo que yo siempre he pedido a una rueda: la belleza y la ventaja a alta velocidad de un gran perfil, con las prestaciones de unas ruedas escaladoras. No hay nada parecido, aceleran como unas Bora, corren como unas 808, pesan como unas ruedas extremas de escalada y resisten como unas ruedas montadas para la Paris-Roubaix. Claramente el perfil de 81mm no es para todos los públicos en días de viento, sobre todo en la rueda delantera, pero desde luego para un triatleta en solitario que quiera montar la mejor bici para todo tipo de recorridos y para olvidarse de preguntas como "¿llevo lo mejor para un día como hoy?". Si tienes la gran suerte de montar estas Fernweg, siempre pedalearás con ventaja, al menos la ventaja que reportan las mejores sensaciones, eso seguro.