

¿Esto lleva motor?



PRESENTACIÓN ORBEA GAIN

El primer impulso cuando estás delante de la Gain es buscar dónde esconde la batería y el motor un cuadro que es prácticamente idéntico a otros modelos de aluminio. Cuando ruedas con ella, los prejuicios se desmontan.

DESDE SOTO DEL REAL (MADRID) | JOAQUÍN CALDERÓN FOTOS | GONZALO MANERA | NACHO OLLER

“**H**emos diseñado Gain para mejorar tus salidas, no para dominarlas”. La frase con la que comienza el argumentario de la primera bici de carretera con asistencia eléctrica de Orbea deja claro cuál es el usuario potencial de esta bici, así que, si estás pensando en comprarte una para ser el rey de tu grupeta, mejor buscar otro modelo... o plantéate entrenar mejor porque ninguna bici con pedaleo asistido te ayudará a partir de 25 km/h. El objetivo que persigue Orbea con la Gain es, básicamente, que el ciclista disfrute cuando monte en bici. Para ello, diseñó un plan cuyo éxito residía en que su bici eléctrica debía parecerse lo máximo posible a las bicis a las que

estamos habituados: tanto en el aspecto exterior como en la parte dinámica, por lo que era fundamental buscar la forma de integrar la batería y el motor en una bici de peso contenido y encontrar un sistema que ofreciese un pedaleo lo más cercano posible al que solemos realizar, evitando los complicados engranajes de los sistemas para montaña. Para concebir la Gain, la marca vasca encontró un buen aliado en ebikemotion, una empresa valenciana que ha desarrollado el sistema X35 compuesto por un motor instalado en el buje trasero; un sensor en la rueda trasera con 20 imanes para gestionar la potencia de salida; una pequeña batería que puede integrarse en el tubo vertical e incorpora un puerto único de carga y diagnosis; y un sistema

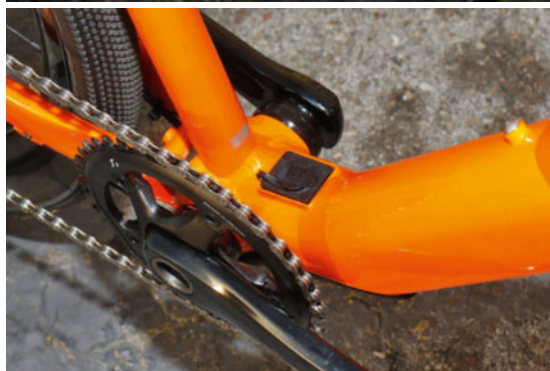
de control inteligente que en el caso de la Gain es un discreto botón -iWoc ONE- que sirve para activar el sistema y cambiar de modo y ofrece información sobre lo que nos queda de batería. Hay otros dos mandos, pero Orbea buscaba un centro de control simple para evitar las grandes pantallas habituales en las ebikes.

Pedaleo natural

Tras una breve explicación de cómo funciona el iWoc ONE -una pulsación para encender el sistema y otra pulsación mientras pedaleas para cambiar de modo, un procedimiento para el que se necesitan apenas unos minutos para familiarizarse con él-, llegó el momento de comprobar nuestra gran pregunta:



GAIN Allroad Orbea utiliza el cuadro Gain para tres plataformas diferentes: carretera, con tres montajes; urbanas, donde propone cuatro versiones; y gravel, con dos opciones que coinciden en grupos SRAM mono plato y que aprovechan los 40 mm de anchura máxima de neumático que admite.



El puerto de cuatro pines permite conectar el cargador, las herramientas de diagnóstico y actualización y la batería externa auxiliar que Orbea lanzará en breve para garantizar la autonomía hasta rutas de más de 150 km, aunque el peso aumentará aproximadamente 1,2 kg.



El botón iWoc ONE permite controlar el nivel de asistencia, que se puede configurar a nuestro gusto a través de la aplicación para el teléfono móvil, y nos informa del nivel de carga de la batería.

La tapa de la batería, un modelo de 250 W fabricado por Panasonic, se atornilla debajo del pedaler y es el único elemento que deja entrever que no se trata de una bici convencional. Por lo demás, es realmente complicado distinguir el cuadro de cualquier otra bici de aluminio.

¿Se podrá pedalear de pie? En otras bicis eléctricas que hemos probado era muy complicado por la impresión de “ir a tirones”; sin embargo, en la Gain las sensaciones son similares a lo que estamos acostumbrados, sin extraños ni bloqueos. Durante nuestra prueba, que consistió en ascender hasta el Puerto de Canencia desde la localidad madrileña de Soto del Real, comprobamos que es cierto que se han minimizado los rozamientos y sólo notamos un ligero zumbido en la rueda trasera -mucho menos audible que en las BTT-. La principal diferencia respecto a una bici tradicional es el peso, evidentemente, porque pesa casi el doble que una Orca con un montaje tope de gama. Si elegimos pedalear

sin asistencia es muy notable ese peso extra cuando la carretera se empuja, pero es suficiente la ayuda mínima del modo Eco para equipararlo al esfuerzo habitual; si elegimos el modo con más ayuda, la sensación puede ser parecida a cuando pedaleamos con un vendaval en nuestro trasero. Pedaleamos la mayor parte de los casi 50 kilómetros con este modo, comprobando que es fiable la duración de batería que Orbea anuncia, de unos 100 km con 1.500 metros de desnivel, alternando los modos según el terreno que nos encontremos. Uno de los aspectos más interesantes es la aplicación móvil que se ha desarrollado paralelamente, con la que, además de registrar las rutas, podemos configurar los diferentes modos y, por ejemplo,

definir que se cambien automáticamente según nuestras pulsaciones. Nos sorprendió gratamente el comportamiento en la bajada del puerto, con una conducción noble por su bajo centro de gravedad y la concentración de peso en el pedaler, donde los frenos de disco y las cubiertas de 28 mm se mostraron suficientes a pesar de sus 13 kilos. El comentario al final de la ruta fue unánime: todos disfrutamos, manteniéndonos la mayor parte del tiempo unidos en pelotón dentro de un grupo de unas 15 personas con diferente nivel donde cada uno pudo elegir en todo momento el esfuerzo que quiso realizar. Probadla y formaros vuestra propia opinión, aunque no subáis a Strava la ruta -o hacedlo en modo ebike-. 