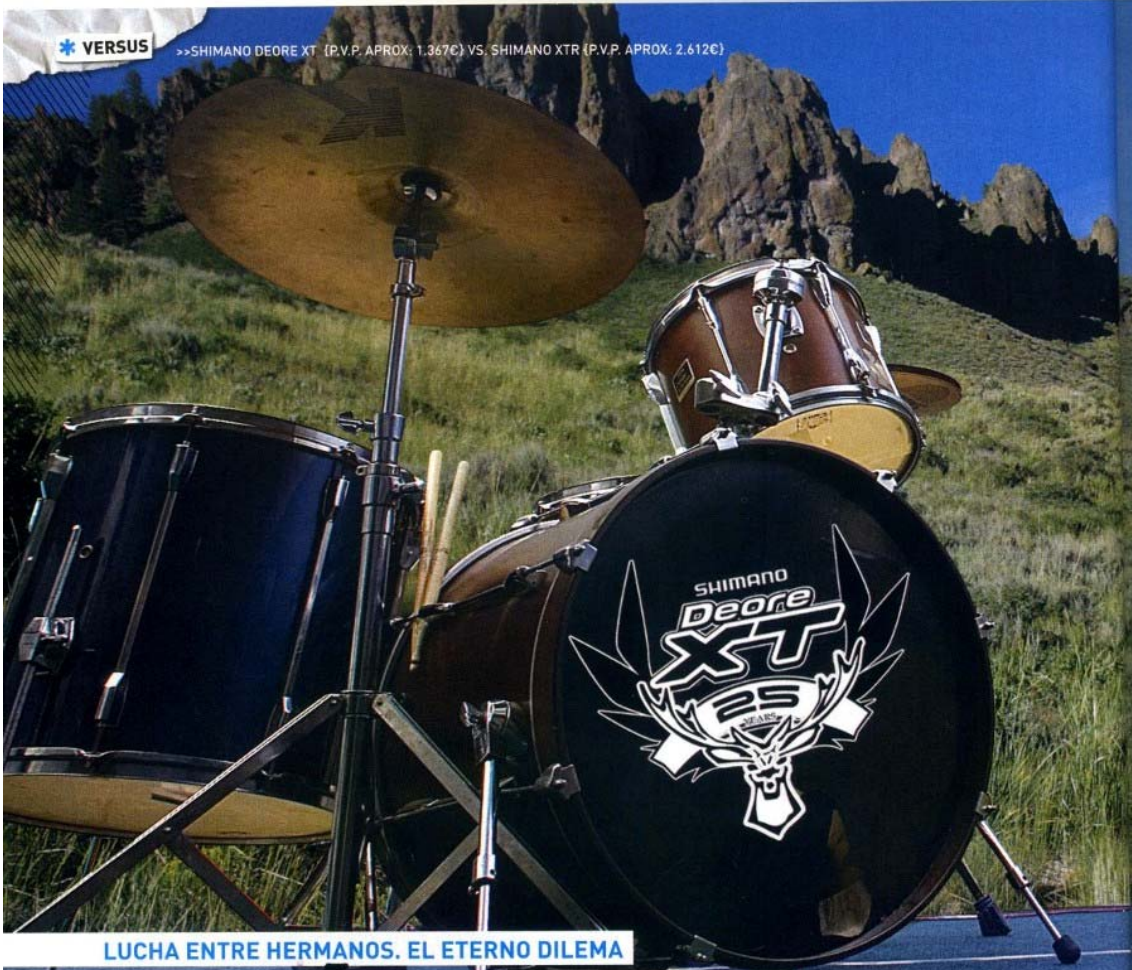


VERSUS

>>SHIMANO DEORE XT (P.V.P. APROX: 1.367€) VS. SHIMANO XTR (P.V.P. APROX: 2.612€)



LUCHA ENTRE HERMANOS. EL ETERNO DILEMA

¿QUÉ GRUPO SUENA MEJOR?

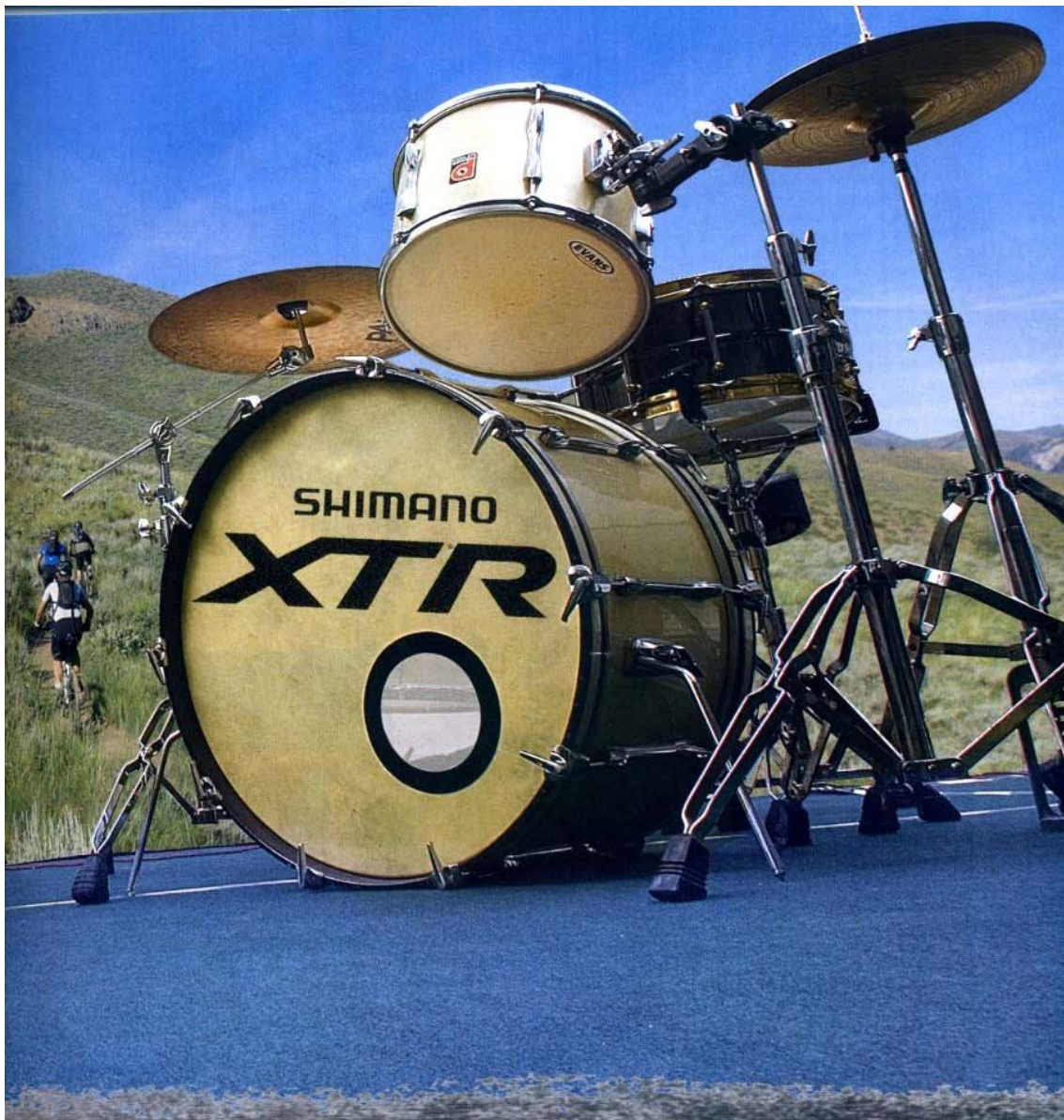
MÚSICA CELESTIAL EN AMBOS CASOS, PERO, ¿SE JUSTIFICA LA DIFERENCIA DE PRECIO ENTRE EL SHIMANO XTR Y EL NUEVO SHIMANO DEORE XT? LOS PASAMOS POR LA MÁQUINA DE LA VERDAD Y TE LO CONTAMOS.

TEXTO:
Iván Mateos

FOTO APERTURA:
Israel Gardin

FOTOS ESTUDIO:
Paloma Soria





Una vez más nos asalta la misma duda ¿merece la pena pagar una "cantidad ingente de dinero" por llevar grabada una "R" de más en el grupo de la bici? Quizás para encontrar la respuesta a esta duda debamos hacernos a nosotros mismos otras preguntas: ¿Qué es lo que buscamos en un grupo? ¿Cuál es nuestra prioridad? Si eres capaz de contestarlas rápidamente sin que la sombra de la vanidad te nuble el pensamiento es posible que encuentres la solución; si dudas, estará complicado porque, ¿a quién de nosotros no le gustaría chulear delante de los "compis" con nuestro nuevo y flamante grupo XTR? Si lo que necesitas es un alto rendimiento, precisión y fiabilidad, has dado en el clavo, porque tanto el Deore XT como el XTR te van a satisfacer. Ahora te toca elegir entre uno de los dos. Si lo que buscas es la máxi-

ma ligereza para plantarte con tu bici en primera línea de salida cada domingo, el XTR es tu opción. Si quieres tener lo más exclusivo y no te asusta ni el desembolso inicial, ni el mantenimiento posterior (¿que pasará si se te traba un palo y te rompe el cambio? ¿le pondrías un Deore?). No lo dudes más y lázate a por el XTR. Si buscas un grupo de grandes prestaciones, que no tenga un precio desorbitado, no te importa un peso ligeramente mayor y que aguante el paso del tiempo, seguramente sea el Deore XT lo que estás buscando. Puede que ahora estés más liado que al principio pero lo que sí te puedo decir es que yo lo tengo bien claro: elijo el Deore XT simplemente porque no me puedo permitir el XTR, es cuestión de números. Eso sí, esto no quita que estas Navidades los Reyes Magos sean buenos y empiecen a aparecer "erres" en mi bici...

* VERSUS

>> SHIMANO DEORE XT VS. SHIMANO XTR

DEORE XT VS XTR ¿XT O XTR?

¿Buscas un grupo para todo? Así es el nuevo Deore XT. Para 2008 cuenta con una mayor variedad de componentes para que puedas hacer tu propio montaje, bien más enfocado al XC con las ruedas "finas" y los mandos Dual Control o al all-mountain, si eliges los mandos pulsadores RapidFire Plus, las ruedas "gordas" con eje pasante delantero de 20 mm y unos discos mayores. Respecto al XTR, el Deore XT es más tosco, quizá incluso más robusto, con unas terminaciones peores porque simplemente no se ha buscado la ligereza tanto como la fiabilidad, resistencia y, obviamente, un precio inferior. Entre ambos grupos hay muchas y grandes diferencias a nivel de materiales utilizados. Por ejemplo, el cambio trasero XTR Shadow incorpora una caja de poleas de fibra de carbono, algunos tornillos de aluminio y rodamientos sellados en las poleas, mientras que el Deore XT se conforma con aluminio, tornillos de acero y una sola ruedecilla (la inferior) con rodamiento sellado. Sin embargo, el funcionamiento en ambos es una delicia: los dos cambian de manera suave, precisa e instantánea, prácticamente ya ha cambiado de corona antes de que hayas soltado el pulsador. Ambos estarán disponibles en las dos versiones, la normal ya conocida por todos (en muelle normal e invertido) y la nueva Shadow, con una estructura más compacta que apenas sobresale lateralmente del cuadro. A nuestro juicio el Shadow es la mejor opción, ya que aparte de estar más protegido ante los golpes, es de muelle normal (Top Normal) y carece del muelle vertical con lo que ya no golpeará contra vaina o la articulación de la suspensión. Lo mismo ocurre en el desviador de platos; ambos rendimientos van muy parejos, y con los ojos vendados sería difícil discernir cuál es cual. Pulsando hasta el fondo los gatillos de ambos pulsadores Rapidfire Plus suben hasta 4 piñones de una vez. La diferencia está en el gatillo pequeño: es 2-Way Release, liberando en ambos sentidos (pulsando hacia delante o hacia atrás) un piñón en los XT y dos en el XTR. Los dos casos ofrecen la posibilidad de ajustar el mando para separarlo o acercarlo al puño: mientras que el XT tiene dos posiciones, en el XTR es infinitesimal, pudiendo dejarlo donde mejor nos cuadre. En los doblemandos Dual Control es donde más diferencias encontramos, en



Lo mejor. Excelente suavidad y funcionamiento, casi idéntico al XTR. Las manetas de freno de disco permiten varias regulaciones, todo a mano. Gran variedad de componentes para la gran variedad de disciplinas del MTB actual. Precios razonables.

Lo peor. Incompatibilidad del Center Lock con otras marcas. Los Dual Control son voluminosos y pesados, y con el ajuste Free Stroke incómodo de manipular.



1. Los discos Shimano Deore XT se montan sobre una pequeña estrella de aluminio de 6 brazos.
2. Con los desviadores ya no tendrás problema para adaptarlos a tu bici. Tanto la versión de abrazadera baja como la de alta las encontrarás en 28.6, 31.8 y 34.9 mm, con doble tiro de cable, superior o inferior.



RODANDO FINO SHIMANO AMPLÍA SU OFERTA

Deore SHIMANO XT XTR



Las coges en la mano, giras el eje y parece que ahí dentro algo falla. Es como si los rodamientos estuvieran demasiado apretados, que las pistas estuvieran marcadas, pero en realidad es un pre-ajuste de fábrica para que una vez hecho el rodaje todo vaya como la seda. La mayor dureza inicial responde a la presión del doble sellado "Labyrinth" (laberinto) que mediante un doble retén obliga a la suciedad a recorrer un tortuoso camino hacia los rodamientos difícil de superar. Los rodamientos, al contrario que el resto de la industria, son de conos y bolas ajustables. Los nipones defienden su sistema respecto a los sellados argumentando simplicidad, posibilidad de ajuste y contacto angular de los rodamientos: esto significa que los apoyos sobre cada bola no se

realizan en vertical sino en diagonal, soportando mejor las cargas laterales cuando balanceamos la bici al pedalear, en curvas, etc. Las ruedas XTR (M975 y M970) están concebidas para rally, para disco Center Lock o V-brake, y tienen la llanta de aluminio Scandium y cuerpo del núcleo de titanio, con lo que rebajan el peso de las XT en unos 140 g. Parece poco, pero supone un considerable ahorro. Las nuevas XT de rally (M776 y M775) son casi idénticas a las XTR, pero más modestas con aluminio "convencional" en la llanta y núcleo de acero. Si quieres algo más resistente tienes la opción de las M770, con un ancho de llanta superior (26.4 mm frente a 23.3 mm) y eje pasante delantero de 20 mm. Más info sobre las ruedas Shimano, pronto en www.mountainbike.es

* VERSUS

>>SHIMANO DEORE XT VS. SHIMANO XTR

DEORE XT VS XTR

esta ocasión a favor de los Deore XT. En éstos las manetas de freno de disco ofrecen la posibilidad de regular manualmente el alcance (distancia al manillar) mediante la ruleta roja pero también el tacto o recorrido de la palanca, para poder variar la sensación de un tacto más o menos tenso. Es un beneficio del que carecen las manetas de disco y Dual Control XTR y la verdad es que lo echamos en falta porque su recorrido es bastante amplio y frenan cerca del manillar. Por supuesto, a más regulaciones el peso aumenta. La frenada es similar, ambos muy suaves y progresivos, con una ligera ventaja para los XTR en bajadas largas, donde pierden menos mordiente por el sobrecalentamiento. Es muy posible que en los discos esté el secreto, ya que la gran araña de aluminio de los XTR ayuda a disipar el calor con más rapidez. Otra diferencia abismal la encontramos en el casete. Mientras en el Deore XT las cuatro coronas superiores son de acero, las del XTR son de titanio, con lo que ya te imaginas quién gana frente a la báscula. Pero la diferencia no es sólo unos gramos, también se nota algo, casi imperceptible, con una mayor suavidad al cambiar. Pero no nos referimos a la precisión, sino justo al momento cuando la cadena ya ha cambiado. Es como si las coronas de titanio cediesen más que las de acero, propiciando una transición de cadena más amortiguada, menos brusca y a la vez menos ruidosa. En eficacia, como ya señalamos antes, son muy similares. Donde pierde la batalla es en la durabilidad: el titanio se desgasta con más facilidad y requerirá una cadena siempre pulcra, y que sea sustituida a menudo para prevenir un prematuro desgaste.

Las diferencias entre los dos parecen claras, pero no tanto. Dejando el precio al margen nos encontramos con dos conjuntos muy similares, que confluyen en la misma sensación de precisión, suavidad y respuesta general, pero que difieren cuando se suben a la báscula y cuando nos movemos en distintos terrenos. El XTR es muy específico para rally, ligero y preparado para un trato moderadamente duro, mientras el Deore XT es más camaleónico, gracias a su variedad de componentes; podrás usarlo para rally porque su ligereza te lo permite pero también aguantará mejor los rigores de un uso enduro o all-mountain.



Lo mejor. La mejor suavidad, precisión y rapidez de cambio del mercado. No existe en el mercado un grupo más exclusivo.

Lo peor. El sistema Center Lock de anclaje del disco limita la compatibilidad entre ruedas y discos de otras marcas. Precio muy elevado.



- 1 La "estrella ninja" de aluminio aligera y ayuda a disipar el calor producido en la frenada. Lo encontrarás en 140, 160, 180 y 203 mm, únicamente en sistema de anclaje Center Lock.
- 2 ¿Compensan los Dual Control? El peso de las manetas independientes de cambio y de freno es de 411 g, 44 menos que los Dual Control. Ahora mira el precio: con el Dual Control ahorras 30 euros.

RALLY / CC / MARATÓN / RUTAS / ENDURO / FREERIDE / DESCENSO / DIRTY STREET

LOS DATOS, UNO A UNO NUESTROS PESOS Y LOS PVP

COMPONENTE	XT		XTR		COMPONENTE	XT		XTR	
	PESO	PRECIO	PESO	PRECIO		PESO	PRECIO	PESO	PRECIO
CAMBIO TRASERO	234 G	65,50€	198 G	122€	DISCO 160/180 MM	149/172 G	27/31€	135/162 G	43/47€
CAMBIO TRASERO SHADOW	223 G	68€	181 G	178€	FRENO V-BRAKE	169 G	29€	189 G	75,50€
DESVIADOR ABRAZ. ALTA	167 G	35€	147 G	102€	BIELAS+PEDALIER	765+86 G	196€	685+86 G	420€
DESVIADOR ABRAZ. BAJA	149 G	35€	127 G	102€	CADENA	281 G	22€	278 G	28€
MANETAS CAMBIO/FRENO DUAL CONTROL	536 G	263€	455 G	342€	CASETE 11-34	298 G	59€	244 G	193€
MANETAS CAMBIO RAPIDFIRE PLUS	257 G	94€	218 G	175€	BUJES CENTER LOCK (DEL/TRAS)	232/401 G	36/53€	203/338 G	85/172€
MANETAS FRENO DISCO	257 G	135€	193 G	196€	BUJES V-BRAKE (DEL/TRAS)	213/401 G	30/46€	195/338 G	82/174€
MANETAS FRENO V-BRAKE	158 G	56€	169 G	112€	PEDALES	352 G	85€	325 G	120€
PINZA DISCO 160 MM	142 G	55€	95 G	90€	RUEDAS XC DISCO (DEL/TRAS)	800/989 G	190/220€	747/903 G	389/456€