



BILLSWORDRASH MOVEMENT





Recuerdo un anuncio de agua mineral que decía: “No pesan los años, pesan los kilos”. A la Ellsworth Moment le comenzaban a pesar ambas cosas. Por ello, me alegré mucho cuando Tony Ellsworth me enseñó la nueva Moment 2009 en la Sea Otter Classic, en abril de 2008. Por fin este buque insignia del all-mountain se rejuvenecía, adoptando líneas más modernas y rebajando además su peso. Uno de los primeros en recibir una nueva Moment fue Josh Bender y mi pensamiento inmediato fue “Dios mío, ¿cuánto tardará en partirla en dos?” Vi a Josh en octubre en el Red Bull Rampage y le pregunté. Todavía no la ha partido en dos, y si él no la ha roto, eso significa que casi seguro que tú no serás capaz de hacerlo.

La Ellsworth Moment se adelantó a su tiempo, siendo una de las primeras verdaderas bicicletas dobles de largo recorrido pero pedaleables que se fabricaron, allá por el año 2001. Por sus prestaciones únicas, su precio elevado y su escasa disponibilidad, se convirtió en un objeto inalcanzable de deseo, aura que todavía le rodea. En esta prueba veremos si la última reencarnación de esta bestia negra del mountain bike será capaz de hacer honor a sus antepasados.



Nóctulo hemófago articulado

En cuanto fue posible, Tony Ellsworth me envió una Moment 2009 en anodizado negro, la cual me apalanqué durante un par de meses y sólo devolví a la fábrica cuando me amenazaron con enviar a los GEO a mi casa a por ella. Lo primero que me llamó la atención es su estética gótica, nocturna, sacada de los cómics de Bob Kane. Su apariencia combina músculo y gracilidad, maldad y nobleza. El acabado es simplemente de lujo, coherente con una bici que está elaborada a mano en EEUU y que tiene un precio bastante elevado. El anodizado no sólo es bonito: también es fuerte, rugoso y resistente a los arañazos. En la pipa y en la parte inferior del tubo diagonal encontramos unas preciosas insignias, que resultarán un poco imperialistas para algunos, pero que molan mucho. El tubo horizontal está ligeramente curvado

y tiene una sección muy peculiar, muy delgada y con un ovalado muy marcado. Según Mr. Ellsworth, ésta es una de las claves de la excelente rigidez de esta chasis y de su peso contenido. El tubo de tija es continuo, lo cual es un detalle importante en una máquina que aspira a ser muy versátil.

El enooooooooooooorme y llamativo bieletón de aluminio 7075 de la Moment requiere más de 6 horas de mecanizado en torno de control numérico, lleva un refuerzo central de carbono y sería una pieza digna de poner de adorno sobre tu piano de cola, sino fuera porque la necesitamos para que la bici funcione y tronche sus 152 mm de recorrido trasero. De hecho, dicha bieleta es un elemento clave del sistema de suspensión patentado de Ellsworth, que se denomina ICT (Instant Center Tracking).

El ICT está diseñado en torno al siguiente concepto: para aislar la suspensión de las fuerzas de pedaleo y frenada, las prolongaciones de la bieleta y de la línea de tiro de la cadena tienen que intersectarse en un punto imaginario, situado por delante de la bici. Si eres minucioso, al leer esto ya estarás cogiendo una regla, superponiéndola en las fotos y comprobando lo que te estoy contando. Con la bici en reposo, ese punto va a estar muy por delante de la bici, y a medida que se comprime la suspensión, dicho punto se va a acercar a la rueda delantera y se va a desplazar hacia abajo. Dicho punto de intersección es lo que Tony Ellsworth denomina "Instant Center". Cuanto más lejos y más alto se mantenga, la pérdida de energía es menor. En realidad, si nos fijamos bien en el basculante y en los pivotes, vemos que el ICT es una variante de 4 barras en su variante "horst" (se denomina así cuando el pivote de puntera está por delante y por debajo del eje de la rueda, como es el caso).

Cuando esta revista está a punto de salir a imprenta, me llega la noticia que Iron Horse va a aplicar a toda su línea el sistema ICT en cuando pierda la licencia de su DW Link, lo que ocurrirá el 31 de marzo de 2009. Estamos ante un espaldarazo definitivo del ICT, hasta ahora exclusivo de las Ellsworth.

La unidad de prueba que ves aquí es una talla M, con un montaje de all-mountain: amortiguador de muelle Fox DHX 5.0, horquilla de muelle Fox 36 Van de 160 mm, doble plato y bielas Truvativ Holzfeller, cambios SRAM X9, frenos Magura Louise, estupendas ruedas (llantas y bujes) marca Ellsworth, dirección Chris King, potencia Easton Havoc, manillar FSA DH 400, puños Lizard Skins Moab, tija Thomson y sillín marca Ellsworth. Calza unas Kenda Nevegal 2.35. Pesó en la báscula 1.554 gramos con pedales Crank Bros Mallet.

Hay que dejar claro que éste es sólo uno de los muchos montajes que esta montura acepta. Como si de un camaleón se tratara, la Moment puede equiparse con suspensiones de aire, triple plato y componentes ligeros, para ser una enduro veloz, o meterle hierro, plato único y tener un moscardón malévolo para el bike park.

Colmillos afilados

Cuando te subes a este nóctulo hemófago articulado que es la Ellsworth Moment, notas enseguida que estás sobre una bici especial, lujosa, hecha para disfrutar, en la que te sientes a gusto desde el primer momento. El lanzamiento es de 67.8°, el ángulo de tija de 72.3° y la altura del pedalier de 360 mm: una geometría muy confortable y que proporciona una gran sensación de control, de seguridad y de llevar mucha bici. Gracias a la forma del tubo superior, la altura libre bajo la badana es muy buena.

Si la apuntamos hacia las nubes, la Moment trepa sin hundirse y con excelente tracción en las zonas técnicas. La contaminación por pedaleo es realmente excelente para una bici que troncha 152 mm. Además, como la base del ICT es, en realidad, 4 barras, la sensibilidad que tenemos subiendo es muy buena. Tu única limitación a la hora de escalar será el montaje que lleves, que en el caso de la bici de prueba es la horquilla Van, que no está pensada



para esprintar cuesta arriba precisamente. Llaneando y curvando por sendero estrecho, la Moment es una tragamillas poderosa, que responde como si fuera más ligera de lo que es y resulta muy neutra e intuitiva de pilotar. Los que quieran hacer rutas épicas con esta bici no tendrán dificultades para pasarse el día entero dando pedales hasta que se les caigan las piernas al suelo.

Mordisco mortal

Sin embargo, cuando el terreno comienza a descender es cuando la Moment saca a relucir todo su potencial. Apuntar este morlaco hacia abajo es como meter un acelerón en un Porsche Cayenne: en un momento comprendemos por qué hemos pagado una factura tan alta en el concesionario. La Moment es verdaderamente diabólica bajando y, al mismo tiempo, nos da confianza y nos invita a jugar. El ICT se porta de maravilla y la suspensión traga carros y carretas. Una característica muy apreciable, y en cual la Moment se diferencia bastante de otras bicis basadas en las 4 barras, es que la suspensión permanece muy activa en las apuradas de frenada, lo que nos permite frenar más tarde, tener más control y colocarnos mejor en las entradas a curvas. Por ello, es una bici perfecta para bajar a saco por terrenos rápidos y rotos, al estilo Moab. Su suspensión traga sin problemas todo lo que le echés y te sacará las castañas del fuego si te pasas de la raya. Una duda que yo tenía y que quizás tengas tú también, contemplando el diseño de la Ellsworth, es si ese bieleción sería capaz de proporcionar la rigidez lateral necesaria. Por ello, empleé un empuño extra en meter a la unidad de prueba en todo tipo de lugares revirados y pegarle apoyos fuertes en curva, aparte de retorcerla en parado de mil maneras. El veredicto es un sobresaliente. Esta bici está muy, muy bien hecha y la pasta gansa que pagas por ella la recibes en calidad, solidez y aplomo.

En resumidas cuentas, la Ellsworth Moment es un biciletón de pata negra, diseñado con esmero y hecho a mano en un pequeño gran taller. Equilibrada, noble, rápida, con suspensiones tremendamente eficaces... la Ellsworth es un epítome de la nueva generación de bicis camaleónicas, capaces de hacer casi todo muy bien. La Moment de 2001 se convirtió en un mito inalcanzable. Ahora, en 2009, sigue estando en la cabeza de la manada, y sigue costando un riñón y parte del otro, pero ya no está sola en el mundo. Hay otras bicicletas de prestaciones similares, aunque ninguna con la combinación única de talentos que hace de la Ellsworth un placer de pilotar. Por último un consejo: si ves que no te diviertes con esta bicicleta, entonces es que se te ha atrofiado la parte del cerebro que controla el gozo puro y duro del mountain bike. Acude al médico enseguida y que te hagan una lobotomía de urgencia ¡es tu única solución!



Entrevista a Tony Ellsworth

Fundador y propietario de Ellsworth Handcrafted Bicycles



¿Cómo te metiste en esto de hacer bicicletas?

He sido un enamorado de la bici toda la vida y me encantaba salir en bici desde jovencito. Luego me puse a trabajar, me casé y tuve dos niños, con lo que apenas podía salir a montar. Entonces me planteé qué quería hacer con mi vida, y decidí trabajar menos y salir más en bici. Comencé entonces a estudiar la manera de mejorar las bicis para adaptarlas a mis necesidades y, al poco tiempo, comencé a diseñar y a construir bicicletas como afición, de eso hará unos 18 años. Los amigos me empezaron a hacer encargos y, allá por 1997 decidí convertir el pasatiempo en negocio.

¿Cuántos empleados tienes, cuántas bicis fabricas y cómo las fabricas? ¿Haces tallas a la carta?

Tengo 5 constructores que elaboran unas 2.000 bicis al año, siempre a mano y en Ramona, California. Es un proceso artesanal pero, en lugar de hacer geometrías a la carta, son tallas ya

pensadas para ser perfectas, lo que nos permite hacer las bicis de forma más consistente y con herramientas ya adaptadas a esos tamaños, con lo que el resultado final creo que es el mejor posible. De vez en cuando, algún cliente nos pide hacer algo a medida, y en teoría es posible, pero siempre intentamos convencerle de que no lo haga. Creo que no conviene alterar la geometría cuando está refinada y optimizada para funcionar a la perfección en cada talla.

¿Qué define a tus bicis?

Mi punto de partida es que los ciclistas tenemos una potencia física limitada y que hay que aprovecharla al máximo. Por lo tanto, la eficiencia de suspensión es una característica primordial de las Ellsworth, poniendo asimismo mucho énfasis en la comodidad. Como habrás podido comprobar, nuestras bicis pedalean muy bien y, sin embargo, la suspensión permanece activa. Pienso que las bicis que requieren un bloqueo de amortiguador están mal diseñadas. Una buena bici debe darte mucha eficacia, buena

tracción y también comodidad, y todo eso es lo que define a las Ellsworth.

Háblanos de la nueva Moment. ¿Qué novedades incorpora frente a la antigua?

Hemos estrechado la zona de los pivotes para aumentar la rigidez y bajar el peso, al tiempo que hemos trabajado mucho el tubo superior, que verás es muy estrecho, hemos rediseñado la bieleta, bajado el centro de gravedad y obtenido mejor altura libre en la badana.

¿Dónde encaja la Moment en la gama Ellsworth?

Es nuestra bici más versátil. Es lo suficientemente ligera como para montarla como una enduro ligera, y lo suficientemente resistente y con el suficiente recorrido, como para hacer freeride, descenso y pegar saltos. Es como el Porsche Cayenne del mountain bike.

Vemos que estás empezando a fabricar componentes, como sillines y ruedas.
¿Es un sector que te interesa?

Bueno, el sillín es sólo una aplicación de nuestra marca a un sillín de un tercero, pero las ruedas sí que han sido diseñadas y fabricadas de pies a cabeza por nosotros. Sólo me pongo a diseñar y fabricar cosas cuando pienso que puedo hacerlo mejor que lo que hay en el mercado. En el caso de las ruedas, las que hay en el mercado no me gustaban, ya que su ligereza se consigue a base de eliminar rodamientos, y por lo tanto no ruedan nada bien. Así que nos pusimos a diseñar ruedas que con un peso muy reducido, rodaran mejor y permitiesen llevar más superficie de neumático en contacto con el suelo.

Sin embargo, las ruedas están hechas en Taiwán, lo que parece un cambio radical en tu filosofía de fabricar todo en los EEUU.

Fabricar bicis en EEUU tiene más sentido tecnológicamente y en cuanto a respeto al medio ambiente se refiere. Nunca fabricaría en China, ya que su respeto por el medio ambiente y los derechos humanos deja mucho que desear. Las ruedas, sin embargo, las hago en Taiwán con trabajadores bien pagados y con el mayor respeto al medio ambiente. Los materiales para elaborar ruedas vienen de Asia, así que hacer las ruedas allí tiene sentido, hacerlas en EEUU no eliminaría la necesidad de transporte. Las elaboramos en un local comunitario que se usa como templo budista parte del tiempo, y que nosotros usamos para fabricar ruedas cuando está libre. Cada rueda se tensa y se corrige 6 veces, siempre a mano. Están fabricadas de lujo, con los mejores materiales y rodamientos japoneses.

¿Vas a meterte a hacer más componentes?

Sólo si identifico un componente que pienso que yo puedo hacer mejor que lo que hay en el mercado. Si tengo una idea así, ten por seguro que la llevaré a cabo.

¿Qué bici usas tú?

Ahora mismo, una Ellsworth Evolve. No hago mucho el cabra, así que ese modelo me va bien. Estoy enamorado de mi Evolve.

Hace un año, Ellsworth estuvo envuelta en un gran desastre natural. Cuéntanos qué pasó.

Un gigantesco incendio forestal afectó a Ramona el 22 de Octubre de 2007. Fuimos evacuados cientos de miles de personas y tuvimos que huir casi con lo puesto. El fuego arrasó 80.000 hectáreas y destruyó más de mil viviendas en la zona donde tengo mi casa, la fábrica y un huerto con 1,200 aguacateros. El fuego destruyó todo pero, milagrosamente, la fábrica y mi casa escaparon a las llamas. Aún así, después del incendio, estuvimos días sin agua, semanas sin electricidad y meses sin teléfono. Costó mucho arrancar de nuevo el negocio, trabajando con generadores y usando Skype para hablar con los clientes. Sufrimos muchas pérdidas, pero conseguimos aguantar el chaparrón.

La bici es un vehículo ecológico, pero la industria de la bici no tiene muy buenas prácticas medioambientales. Hablas mucho de responsabilidad social y medioambiental, cuéntanos qué hace Ellsworth a este respecto.

Bueno, considero que nosotros somos una empresa de las más ecológicas que hay. A partir de noviembre del 2008, el 100% de nuestra energía será solar y eólica, tras la instalación de un nuevo molino de viento. Reciclamos todos los desechos y somos una de las industrias con mayor responsabilidad social y medioambiental de la industria. Además del Project Pink (bicis rosas en las que parte del precio va a financiar la lucha contra el cáncer de mama) tenemos ahora el Forest Green (parte del precio de la bicis, en color verde especial, se dedica a la protección de la selva amazónica) y queremos lanzar pronto un programa similar para los océanos. Es un granito de arena, pero esperamos que las empresas grandes sigan nuestro ejemplo.

Hace poco estuve con Craig Calfee, probando bicis de bambú. ¿Qué te parece este material?

Me interesa mucho. De hecho, estamos estudiando ir en esta dirección, pero no usando cañas de bambú, sino una material moldeable, un composite basado en fibras del bambú, pero por ahora no te puedo contar más.

Mucho me temo que la Moment que me enviaste me la voy a quedar para mí, si no te importa.

Ja, ja, ja, sabía que te iba a gustar. Bueno quedatela el tiempo que necesites, pero me temo que me las vas a tener que devolver tarde o temprano.

Gracias por la entrevista y sigue así.

Gracias a Riders por esta oportunidad.

