



¿All mountain o enduro?

Son, probablemente, dos de las horquillas más deseadas de la colección FOX 2011. Las nuevas 32 Talas y 36 Float aúnan las excelencias y cuentan con la mejor tecnología de la marca líder en suspensiones delanteras representando lo mejor del mundo del all mountain (32 Talas) y el enduro más actual (36 Float). ¿Con cuál te quedas?

Israel Romero
Fotos: Sebas Romero

Disparidad de criterios, pero similitud de conceptos. La actual diversidad de bicicletas, componentes, equipamiento, con los que convivimos en nuestros tiempos nos hacen muchas veces dudar sobre qué es lo correcto, cuál es nuestra bicicleta o las suspensiones ideales. Han mejorado tanto las bicicletas en los últimos años, que podemos sentirnos afortunados del hecho de ser testigos de tales evoluciones.

En realidad, no debemos quitar mérito al resto de los componentes, pero si de algún aspecto técnico de nuestra bici podemos sentirnos orgullosos, éste es el de las suspensiones. Las innovaciones que han introducido unas y otras marcas a lo largo de las últimas temporadas no tienen parangón, y nosotros, los del mountain bike en general, podemos sacar pecho de ser partícipes de una especialidad a la vanguardia de la tecnología en este sentido.

Apuesta por el enduro en su máxima expresión

Desde Solo Bici venimos apostando por esta, llamémosle, especialidad desde hace ya muchos años, ya sea realizando numerosas pruebas de bicis individuales o grandes y laboriosos comparativos.

La evolución en las bicicletas, sobre todo en la última década, ha abierto una pluralidad de modelos catalogables como enduro que, si bien hace unos años eran aquellos modelos de 120-130 mm de recorrido de suspensiones, hoy lo son mayoritariamente de 150-160 mm. Esta evolución in crescendo de los recorridos de las suspensiones ha dado pie a la categoría denominada all mountain, en la que se engloban bicicletas desde 130 hasta 150 mm de recorrido, con un perfil de bicicleta más peda-

leador, con algo más de peso y similar eficacia de pedaleo que modelos de rally, pero con un recorrido de suspensiones muy generoso que nos permite bajar con seguridad y ofrece mayores garantías que precisamente estas bicicletas con un enfoque más cross country referidas. En definitiva, lo que antes era enduro, ahora es catalogable como all mountain.

¿Y el enduro propiamente dicho?

Las bicicletas enduro se han especializado más si cabe y son las reinas del escalón inmediatamente superior al del all mountain, tan próximo a veces, que en según qué casos se solapan las categorías. Ya lo vemos, sin ir más lejos, ateniéndonos a lo que ofrecen las grandes marcas; para Trek, la polifacética Remedy es una bicicleta all mountain, mientras que otros podrían vender un concepto de bici similar como modelo enduro. La propia evolución de este modelo nos puede generar esta duda; dos generaciones de Remedy 2008 y 2009 con horquillas FOX 36 de 160 mm de recorrido y este 2010 con horquillas FOX 32 de 150 mm.

En este sentido, la mayoría de las bicis enduro se distinguen por contar con recorridos de suspensión desde 150 mm hasta 170 (cada vez más modelos enduro dan el paso de 160 a 170 mm) y se caracterizan por ofrecer una mayor capacidad de absorción a costa de un mayor peso y menor polivalencia de uso que las bicicletas all mountain. La solidez estructural de las bicicletas enduro también es superior a las all mountain. A mayor recorrido, observamos bicicletas más potentes que buscan la referida mayor resistencia y fiabilidad frente a un uso que se espera que será más agresivo.

[PRUEBA FOX 32 TALAS 150 RLC 15QR FIT Y FOX 36 FLOAT RLC 2011]



FOX 32 Talas 150 RLC 15QR FIT

150 mm de máxima expresión

Hemos ido probando cada una de las generaciones de modelos Float o Talas con barras de 32 mm de diámetro en los últimos años y os podemos decir que estamos ante la mejor horquilla jamás creada por FOX. Parece el tópicos de todos los años, pero si bien la gama de las 36 ha permanecido más al margen de mejoras y evoluciones técnicas ciertamente destacables, las 32 han ido evolucionando a pasos agigantados, sobre todo las dos últimas temporadas.

Hasta la gama 2007, estas horquillas de FOX habían pasado sin pena ni gloria y ya en 2008 apreciamos un mejor comportamiento general y regulaciones más aprovechables. No obstante, no sería hasta 2009 cuando se dio un gran salto gracias al uso del eje 15QR, que alabamos desde estas páginas y que ahora, en 2011, todas las marcas de suspensiones delanteras lo ofrecen de serie u opcionalmente en algunas de sus horquillas cross-country/all mountain.

Novedades técnicas del modelo 2011

Si 2010 fue testigo del estreno del sistema hidráulico FIT en las horquillas con barras de 32 mm, que ha traído consigo una menor fricción de funcionamiento interno y un espectro mayor de ajuste en compresión y rebote, este año tenemos nuevos gráficos con mejor apariencia estética, barras con tratamiento Kashima antifricción, nuevo eje 15QR con una reducción de un 22 % de peso (ahora 75 gramos, antes 96; 21 gramos menos) y nuevo Talas 2 en versión 120-150 mm (también lo encontraremos en 110-140). Otra novedad interesante es el hecho de poder adquirir la horquilla en opción con tubo de dirección tapered 1-1/8"-1.5", además del estándar 1-1/8" constante.

Las dos horquillas que probamos aquí las hemos solicitado con tubo tapered a FOX USA, y la mejora en rigidez y solidez en general es muy significativa. Técnicamente, la horquilla estrena un hidráulico con niveles de compresión más suaves, con lo que su funcionamiento es más dulce y absorbente que nunca. Además, como ya hemos comprobado desde el modelo 2010, su linealidad de funcionamiento es una de las características más destacadas, ya que puede aprovechar perfectamente los 150 mm de recorrido reales disponibles en cualquier salto, cortado o fuerte compresión.

¿Cómo va la nueva 32 Talas RLC 15QR FIT 2011?

Es increíble el tacto de esta nueva horquilla. Entre la minimización de la fricción gracias al tratamiento Kashima de las barras; el nuevo sistema de cambio de recorrido Talas, que internamente se ha simplificado y funciona más suave; el sistema FIT, que también tiene mucho que ver, y unos niveles de hidráulico con un mejorado paso de aceite en compresión y rebote; de entrada, la sensación es de pensar que estamos frente a una horquilla de muelle en vez de aire. Parece una 32 Vanilla más que una 32 Talas.

¿El ajuste? Unos 90 psi para nuestros 75 kilos, entre el 3 y 5 clic en compresión, 9 clics abierto el rebote y a correr.

Como decimos, la Talas ofrece una suavidad de funcionamiento digna de una horquilla con un sistema muelle-aceite, y es una delicia lo suave que va y su tacto de mantequilla. Al contar con un tacto tan lineal, es fácil alcanzar el tope de su recorrido en impactos no demasiado grandes. Para paliar este hecho sólo tenemos que hinchar la horquilla entre 5 y 10 psi más y problema resuelto. Pero lo mejor es jugar con la regulación de compresión, el dial dentado de color azul en la parte superior derecha de la horquilla, que permite controlar el vaivén al pedalear, evitar un excesivo hundimiento en las frenadas, a costa de perder sensibilidad de absorción, que en esta Talas 2011 es exagerada y nos encanta que lo sea.

El cambio de recorrido funciona de modo muy intuitivo y, al pasar de 150 a 120, la horquilla se vuelve aún más suave y lineal debido a las propias características internas del sistema Talas. Si eres amante de las horquillas con regulación de recorrido, te encantará esta nueva versión con sólo un paso de 120 a 150 ó 110 a 140, también disponible en 2011, pero si prefieres una horquilla de recorrido fijo, la Float 140 ó 150 es la tuya, que además es más económica y algo más ligera: 1.700 gramos.

La nueva referencia

Su funcionamiento es muy absorbente. El hecho de contar con estas barras de color dorado con tratamiento Kashima antifricción hace que su respuesta frente a los impactos sea muy suave y muy rápida, tanto en compresión como en rebote, y se nota que la horquilla es capaz de leer mejor el terreno, algo que también hemos experimentado con la nueva 36 Float. El eje 15QR nos encanta, y todas las horquillas desde cross country hasta all mountain deberían llevar este tipo de cierre de rueda. Además permite poner y quitar la rueda de modo más automático, fácil y rápido que con el cierre rápido tradicional. Frente al eje de 20 mm de la Float se nota algo menos sólido, pero tampoco hay una gran diferencia. La rigidez de la horquilla es muy buena, pero comparativamente con la 36 se percibe diferencia a favor por esta última. Claro, las botellas, los cuatro milímetros extra del diámetro de barras..., los 300 gramos de más de la 36 Float se hacen patentes. De todos modos, y pensando en el uso all mountain, la nueva Talas permite un abuso muy importante.

En versión 150, al contar con un centímetro más de barra respecto a las versiones de 140 mm, presenta una ligerísima menor rigidez frontal, pero la verdad es que es algo casi despreciable, pero nos hemos dado cuenta.

La nueva 32 Talas RLC hará las delicias de todos aquellos que puedan permitírsela. Su comportamiento es más suave, capaz y absorbente que nunca; la verdad es que es sorprendente su suavidad y respuesta frente a los baches. En este sentido, un 10. Su peso es francamente bueno; sus regulaciones, más amplias que nunca, y es difícil ponerle algún pero que no sea su elevado coste. Nos gustaría que FOX tuviera mejor resuelto el tema de las holguras de las barras, al menos que fuese algo más controlado, algo menos acusado, ahora que las horquillas exhiben una exquisita sensibilidad de funcionamiento.

La competencia viene pegando fuerte, pero cuando pruebes esta horquilla, entenderás por qué FOX es la marca líder y por qué sus productos cuentan con un estatus de máximo nivel.



FOX 32 Talas RLC 15QR FIT

Sistema: FOX Isolated Technology (FIT), cartucho hidráulico cerrado

Recorrido: 120/150 mm

Ajustes: Barra derecha: compresión, rebote, bloqueo y dureza de bloqueo. Barra izquierda: presión de aire (dureza de la horquilla) y recorrido: 120 ó 150 mm.

Barras: Aluminio. Diámetro 32 mm

Botellas: Magnesio

Cabeza: Aluminio 6061-T6 mecanizada

Tubo de dirección: 1-1/8" y 1-1/8"-1.5" Tapered opcional (modelo probado).

Eje de rueda: 15QR pasante








Anclaje freno: Postmount IS 160 mm

Extras: Manual de la horquilla y sus reglajes, bomba de aire.

Utilización prevista: Cross country-all mountain

Peso: 1.740 gramos reales con tubo tapered

Precio: 965 euros.

-  Impresionante suavidad de funcionamiento
 -  Nuevo Talas 2 de dos posiciones 120/150 mm
 -  Sistema hidráulico de cartucho cerrado RLC FIT
 -  Barras con tratamiento antifricción Kashima coating
 -  Absorción y comportamiento mejorados
-  Precio a considerar
 -  Barras con tratamiento Kashima sólo disponibles si compras la horquilla por separado

Su linealidad de funcionamiento es una de las características más destacadas, ya que puede aprovechar perfectamente los 150 mm que ofrece



El nuevo Talas 2 ofrece un cambio de recorrido de dos posiciones, 120 ó 150 mm. Un simple giro y comprimir la horquilla es lo único que hace falta para pasar de un recorrido a otro. Técnicamente presenta menor fricción de funcionamiento que los modelos Talas de las ocho generaciones pasadas y también podremos encontrarlo en la 32 Talas RLC con recorrido 110/140 mm.



El rebote se sitúa en la parte inferior, este regulador de color rojo con 18 clics. En la posición 8-9 ó 10 desde el rebote más lento obtenemos la velocidad de retorno ideal.



En la parte superior derecha encontramos las regulaciones de compresión con el dial azul dentado (9 clics), el dial negro que regula la dureza del bloqueo de la horquilla (12 clics), así como el propio bloqueo que activaremos girándolo del todo hacia la derecha. Estas regulaciones también las hallamos en las nuevas 36 Float y Talas RLC de 160 mm.

FOX 36 Float RLC 2011

El tamaño sí que importa

La séptima generación de horquillas FOX 36 de 160 mm ha evolucionado gracias a la creación de un nuevo cartucho FIT RLC, semejante a los utilizados en las horquillas con barras de 32 mm –también denominados RLC FIT, pero de menor tamaño en base al menor diámetro de barras–, logrando un mejor funcionamiento, unas regulaciones más fáciles de entender y utilizar y, sobre todo, una gran ligereza en una horquilla de 160 mm que es la más ligera de estas características jamás creada por FOX. El cartucho hidráulico RLC FIT está presente en este modelo Float probado, así como en la nueva Talas RLC (2.110 g declarados) con cambio de recorrido de dos posiciones (160-120 mm). Por su parte, el modelo 36 VAN de muelle (2.320 g declarados) mantiene el sistema RC2 con ajustes independientes en compresión en alta y baja velocidad, que también es completamente nuevo en 2011 y que encontramos asimismo en las nuevas 36 de 180 mm Float, Talas y VAN.

Peso de récord

Los 2.040 gramos de peso declarados es una cifra muy respetable para una horquilla tan potente como la FOX 36 Float. Quién lo habría dicho hace tres, cuatro o cinco temporadas, cuando las 36 Float rondaban los 2.400 gramos. Con el paso de las generaciones hemos asistido a una rebaja de peso en estas horquillas basado en unas barras conificadas internamente, una cabeza más aligerada, un tubo de dirección tapered como en este caso, que rebaja en 10 gramos el peso de la horquilla frente al tubo estándar 1-1/8" constante, etc. Pero lo más significativo en 2011 es el estreno del nuevo sistema hidráulico RLC FIT (idéntico al que encontramos en las horquillas de barras de 32 mm pero engordado) y que prescinde de la regulación de compresión en alta velocidad y presenta unas regulaciones más intuitivas, fáciles de ajustar y comprender por el usuario.

A la vista están igualmente sus nuevas barras, que reciben un tratamiento antifricción denominado Kashima (realizado por la empresa japonesa Miyaki), que es el referente mundial en esta materia. FOX no sólo anuncia una reducción en la fricción en torno al 37 % respecto a las barras sin el tratamiento Kashima, sino un aumento de la durabilidad y dureza de las mismas que al menos triplica la resistencia de las actuales. Poco más o menos que una mejora de ensueño. Y no digamos el atractivo estético sin igual que logra este acabado en las barras... ¡Espectacular!

¿Cómo va la nueva 36 Float RLC?

Muchas y muy buenas novedades nos depara la nueva Float 36. Para empezar, el peso de la parte delantera de la bici se nota significativamente menor, y esto en los tiempos que corren es un plus muy a tener en cuenta. Con una cifra de dos kilos y la brutal rigidez y confianza que transmite la 36, estamos sin duda ante la horquilla más completa y equilibrada de 2011. La cabeza y las barras son más ligeras que en los modelos 36 del pasado y destaca su nueva decoración, con los logos de FOX más gruesos e impactantes, así como el propio tratamiento Kashima de color dorado de las barras. Desde el primer momento que comprimimos la horquilla ya percibimos una mejora en suavidad que agradecemos y de qué manera, ya que como hemos comentado, la excesiva fricción ha sido siempre el problema de las 36. FOX ha encontrado la solución perfecta. El tacto no sólo es más suave inicialmente y en marcha, sino que el tamaño de la cámara de aire interna se ha aumentado y ahora contamos con un tramo intermedio más dulce y un comportamiento más lineal de principio a fin. La excesiva progresividad final que impedía sacar los 160 mm de recorrido en los modelos del pasado (en un uso normal llegábamos a 130-140 mm como mucho) ha sido por fin corregida, y ahora sí que sí llegamos a los 160 mm reales. Dado el mayor tamaño de la cámara de aire, comprobamos que hay que hinchar la horquilla unos 5 ó 10 psi más respecto al modelo 2009 ó 2010 por ejemplo, situándonos entre 65 y 70 psi para nuestros 75 kilos. La horquilla es más tragona y éstas son muy buenas noticias.

FIT RLC

El nuevo cartucho hidráulico presenta un comportamiento buenísimo. Todos conocemos el funcionamiento y regulaciones de las horquillas de 32 mm; el nuevo FIT RLC es semejante, pero de un mayor diámetro dadas sus barras de 36 mm. Nueve posiciones de ajuste en compresión y baja velocidad, que son claves en el comportamiento de la horquilla: si buscamos la mejor sensibilidad y mayor absorción, lo ideal son las dos o tres primeras posiciones. Si nos decidimos por rutas en las que eminentemente pedaleamos, las posiciones 4-5-6 son las ideales, mientras que las tres más cerradas (7-8-9) minimizan el vaivén al máximo e insensibilizan el comportamiento de la horquilla muchísimo. ¿Cuánto? Con lo que cierra el paso del aceite en compresión el dial dentado de color azul, no tendrás necesidad de utilizar el bloqueo en la mayoría de las ocasiones. Si lo tuyo son las bajadas, habiendo probado las posiciones intermedias, al final llegamos a la conclusión de que las tres primeras posiciones son las ideales y, si quieres asegurarte del mejor comportamiento, decídate por la más abierta de todas. El rango de ajuste de regulación de la compresión, como comprobarás, es muy grande.

La nueva 36 Float RLC verdaderamente nos ha encantado. Es más ligera que nunca, destaca por su mayor suavidad de comportamiento y mayor capacidad de absorción, 160 mm de recorrido reales y regulaciones más intuitivas. Además, su estética con las barras doradas es impresionante. No te dejará indiferente. Y si te gusta el cambio de recorrido, la 36 Talas RLC 120-160 mm te encantará: con el nuevo dial Talas 2 de dos posiciones mejorado y menor fricción igualmente que los modelos Talas del pasado. Comparativamente con la 32 Talas RLC FIT 15QR 120/150 mm anterior, quien busque una horquilla verdaderamente enduro, agradecerá su centímetro extra –que se nota–, así como su mayor rigidez y solidez estructural tanto por sus botellas como el mayor diámetro de barras. En este sentido, el eje de 20 mm cuenta con una mayor rigidez que el 15QR y en un uso muy exigente, esta diferencia, así como su peso algo superior, merecen la pena.





FOX 36 Float RLC

Sistema: FOX Isolated Technology (FIT), cartucho hidráulico cerrado
Recorrido: 160 mm (posibilidad de reducirlo internamente de 10 en 10 mm hasta 100 mm)
Ajustes: Barra derecha: compresión, rebote, bloqueo y dureza de bloqueo.
Barra izquierda: presión de aire (dureza de la horquilla).
Barras: Aluminio. Diámetro 36 mm
Botellas: Magnesio
Cabeza: Aluminio 6061-T6 mecanizada
Tubo de dirección: 1-1/8" y opcional 1-1/8"-1.5" Tapered (modelo probado)
Eje de rueda: 20 mm pasante
Anclaje freno: Postmount IS 160 mm
Extras: Manual de la horquilla y sus regulajes, bomba de aire
Utilización prevista: All mountain, freeride, descenso
Peso: 2.040 gramos reales
Precio: 1.065 euros.

- + Nueva horquilla 100 %
 - + Sistema hidráulico RLC FIT
 - + Ligereza, nueva estética y mejorado comportamiento
 - + Barras con tratamiento antifricción Kashima coating
 - + 160 mm de recorrido reales que alcanzamos de verdad
- Precio muy respetable
 - Barras con tratamiento Kashima sólo disponibles si compras la horquilla por separado

Con dos kilos de peso y la brutal rigidez y confianza que transmite, estamos sin duda ante la horquilla más completa y equilibrada de 2011



El sistema RLC FIT debuta en 2011 en los modelos Float y Talas 36, con un grandísimo ajuste en compresión (regulador dentado azul), estrenando bloqueo por primera vez en una 36, además de calibrar la dureza del propio bloqueo con el dial central de color negro.



En la parte inferior derecha encontramos el regulador de rebote, mejor escalonado que nunca y con un margen de ajuste amplísimo, para todos los gustos.



Las barras con el tratamiento Kashima saltan a la vista, con una reducción de fricción espectacular patente desde el primer momento que pruebas la horquilla y que soluciona uno de los principales y eternos problemas de las 36: la excesiva fricción de funcionamiento característica del modelo Float y sobre todo del 36 Talas.