

# Vélo Tout Terrain

## Nouveautés 2010

Mérida - Shimano - Fox - Santa Cruz - Hayes - Ibis...

## Match 120 mm

- Sunn Wisdom
- Canyon Nerve XC
- GT Sensor
- Qbikes Segment

## Essais

- Massi Pro SL WC
- Fox 32 Talas Fit

## Les stars du carbone passent à l'alu !

- Scott Genius 40
- Trek Top Fuel 9

## Panorama

L'art dans les outils

## Découverte

La Drôme

## Métiers

Devenez vendeur de vélos



**VIVEZ DE L'INTÉRIEUR  
LA CRÉATION D'UN VÉLO**  
**Le Btwin Rockrider 6**  
Sa conception  
L'épreuve du terrain

MARS 2010

M 02451 - 140 H - F: 4,90 € - RD



BELGIQUE / LUXEMBOURG 6,30 € - SUI 10,40 CHF - CANADA/A :  
11,75 \$ CAN - CANADA/S : 9,95 \$ CAN - DOM/S : 6,30 € - DOM/A :  
7,40 € - ESPAGNE / ITALIE / GRECE / PORTUGAL (Cont) : 6,60 €



TEXTE : YANN LE CORRE - PHOTOS : J.R.

## FOURCHE Fox 32 Talas 2010 FIT QR15 *Toujours plus !*



1 760 g



1 081 €

### On aime

- Hydraulique générale très performante
- Poids encore en baisse malgré le débattement en hausse
- Rigidité en hausse

### On regrette

- Frictions d'origine
- Qui dit « cartouche fermée » dit souvent « problème de fiabilité ». Sur la nôtre, nous n'avons eu aucun souci de la sorte. A vérifier sur le long terme

**E**n introduisant le QR15 sur ses fourches l'année dernière, Fox révolutionnait le petit monde du VTT et reléguait l'axe classique de 9 mm au rang d'antiquité en termes de rigidité et de confort d'utilisation. Pour 2010, pas question de s'endormir sur ses lauriers. Déjà, le débattement maximal continue de gonfler pour passer à 150 mm. Quoi, 150 mm sur une fourche de all mountain en plongeur de 32 mm ? Mais ça ne va jamais tenir ! Eh bien si ! La rigidité de l'axe de 15 mm, combinée au très bon guidage, fait qu'aucun flou n'est perceptible dans le fonctionnement. Les 10 mm de débattement supplémentaires sont avant tout utiles au débattement négatif. De fait, la fourche offre une sensibilité sur les petits chocs accrue. A noter que cette qualité ne se dévoile pas tout de suite : la fourche a besoin d'un long rodage pour gommer les frictions importantes de départ. La grande nouveauté, c'est la présence d'une nouvelle cartouche dénommée FIT, à technologie dite « fermée ».

- Débattement réglable : 110-130-150 mm
- Ressort : Air
- Amortissement : Huile, FIT, cartouche fermée
- Réglages : Précontrainte, détente, compression, blocage en compression, seuil de déclenchement du blocage, débattement
- Pivot : 1"1/8 (28,6 mm) (existe en 1"1/2-1"1/8)
- Longueur pivot : 265 mm
- Plongeur : 32 mm
- Axe : 15 mm x 100 mm
- Couleur : Titane
- Compatible : Disque uniquement (postmount)
- Divers : Livré avec pompe et doc

Distributeur : 04 94 54 19 50.

Cette nouvelle cartouche présente la particularité de posséder un volume d'huile isolé des fourreaux. Il n'y a que les clapets hydrauliques qui baignent dedans, ce qui permet d'améliorer la sensibilité sur les petits chocs (c'était déjà une qualité de la version 2009 à cartouche ouverte). Le deuxième avantage est d'avoir une course mieux freinée sur les gros chocs ainsi qu'une fourche qui plonge beaucoup moins au freinage, malgré l'accroissement du débattement. Qui dit « cartouche fermée » dit aussi « volume d'huile inférieur » et « masse en moins ». C'est sur cet axe que le travail de Fox a aussi porté. Avec un poids de 1 760 g en ordre de marche (avec pivot de 265 mm), le géant américain frappe fort. Une fourche all mountain de 140 mm d'il y a 2 ans pesait environ 200 g de plus ! Dernier avantage : lors des étapes de révision primaire, la lubrification des joints de fourreaux est simplifiée car il n'y a pas un bain d'huile à vidanger et à changer. C'est une opération à ne pas négliger périodiquement. Les pilotes têtes en l'air ou négligeant la maintenance risquent de l'apprendre à leurs dépens...

Comme à son habitude, Fox sait flatter le consommateur. La finition est soignée et chaque détail traité à la perfection. Le cheminement de la durite de frein, avec son guide intégré, rend le montage d'une simplicité enfantine. Surtout, le résultat est propre et fiable. Grâce au standard postmount, la mise en place de l'étrier de frein assure un réglage bien aligné, à la portée de n'importe quel vététiste. Le réglage de débattement, situé sur le haut du fourreau gauche, juste à côté de celui de la pression d'air de précontrainte, permet de choisir son débattement selon l'usage que l'on fait du vélo. Difficile cependant de l'actionner en roulant, il reste ferme à la manœuvre. On choisit son débattement avant le départ et on s'y tient jusqu'à l'arrêt complet.

Les réglages de compression basse et haute

vitesses ne doivent pas rebuter le néophyte. Chaque cran enclenché se traduit, sur le terrain, par un changement de fonctionnement. Même qualité pour le réglage de détente, déplacé près de l'axe de roue, nouvelle cartouche oblige. Il reste souple dans son fonctionnement et perceptible en termes d'efficacité. Il ne faut que peu de temps pour trouver les bons réglages et être opérationnel à 100%. Vraiment à la portée de tous ! Notez qu'il ne faut pas hésiter à mettre moins de pression en précontrainte que celle préconisée par le constructeur. En effet, avec ce modèle, l'hydraulique fait tellement bien son travail que l'on peut se permettre de réduire la précharge de 10 psi.

En action, on retrouve ce sentiment de rigidité évoqué plus haut. La précision de pilotage est diabolique dans toutes les phases du roulage. Comme la gestion de la compression est parfaite, le levier de frein peut être tiré au plus tard sans que le transfert des masses vers l'avant fasse crier « Grâce ! » à l'hydraulique. Le vélo garde son assiette au freinage et tient parfaitement sa trajectoire en virage, sans torsion parasite. L'amorti, encore en progression sur les petits chocs, favorise une excellente lecture du terrain. On n'est plus obligé de couper les gaz dans les portions défoncées. Les freinages sont tardifs et les passages en virage plus sereins grâce à cette hydraulique hors pair. Les vitesses de passage sont élevées et la marge de sécurité est énorme. Il nous est arrivé de basculer dans des passages pentus sans aucune arrière-pensée. On engage les virages serrés défoncés avec une aisance et un confort surprenants. Un sentiment rarement atteint avec d'autres produits. Sur les gros chocs et autres réceptions sur la roue avant, aucun talonnage violent n'arrive à déstabiliser la fourche. On a presque du mal à arriver en bout de course... Sur un modèle 2009 prévu pour le même usage, nous avons avalé tout le débattement dans les mêmes situations.