

¿Qué bici me compro?

La constante evolución de materiales, sistemas de suspensión y, especialmente, amortiguadores hace que las bicis y su encasillamiento en las distintas categorías varíen continuamente, creando una gran confusión para aquellos aficionados que deciden entrar en el mundo de las dobles suspensiones.

Texto: Dani Pérez
Fotos: Sebas Romero

Seguramente cuando se inventaron las primeras bicicletas de mountain bike nadie se podía ni tan siquiera imaginar lo que el futuro nos iba a deparar. No sólo hablamos del éxito social y comercial que este tipo de bicicletas obtuvieron casi al instante, sino de su impresionante evolución técnica, que hoy en día continúa imparable. Sin duda, lo primero ha llevado a lo segundo. La tremenda competencia que existe en el sector ha desatado una guerra imparable de evolución constante entre todos los fabricantes involucrados en el negocio, que hoy por hoy no tiene techo, pues los expertos no cesan de vaticinar la entrada de más y más variables en componentes clave como las suspensiones o la transmisión, donde al fin y al cabo dominan dos o tres marcas. ¿Quién es el mayor beneficiado? Pues, sin duda alguna, el cliente final, que en los últimos años se ha podido beneficiar de una tecnología futurista a precios muy competitivos, fruto precisamente de esa continua guerra. Por poner un ejemplo de otro sector que no es el nuestro, un ordenador de hoy en día ofrece tecnológicamente más prestaciones que uno de hace dos años por el mismo importe. Esto quiere decir que la evolución es tan grande y constante, que siempre se van mejorando y las marcas cada vez ofrecen más por menos. En el sector de la bici pasa exactamente lo mismo. La evolución constante de las tecnologías aplicadas a amortiguadores, horquillas, cambios, frenos... mejora temporada tras temporada, y lo que antes sólo se aplicaba a los componentes de gama alta, ahora se introduce en las gamas más económicas.

En beneficio del ciclista

En el caso de las horquillas y los amortiguadores, la evolución ha sido increíble, y sin duda son dos de los elementos que condicionan más el funcionamiento de una bici. Las ganas del sector han hecho que se hayan alcanzado niveles tecnológicos que ni los coches ni las motos llegan a tocar, salvo en el caso de la alta competición. Desde el inicio del mountain bike hemos pasado de tener bicis sin suspensiones a disfrutar de horquillas en miniatura de las que utilizan los corredores de motocross (los del Campeonato del Mundo) y amortiguadores con prestaciones o posibilidades de ajuste como los que lleva Valentino Rossi. Regulaciones de rebote, de bloqueos, plataformas de pedaleo, compresiones, Propedal, Gate, para impactos de alta y baja velocidad... y todo ello a la par que las marcas evolucionaban sus sistemas de suspensión trasera: FSR, Maestro, VPP, Equilink... Un bucle sin fin que ha desembocado en docenas



de posibilidades de compra y en unas bicicletas tecnológicamente muy avanzadas, aunque a la vez complicadas de entender por el usuario, que si no está muy metido encuentra auténticas dificultades para sacarles el 100% de rendimiento o sencillamente para definir sin error la compra idónea. Llegados a este punto, el nivel tecnológico es tal, que cada sistema de suspensión, en función del enfoque de uso que busque el usuario, tiene unas necesidades de amortiguador específico, por lo que el trabajo conjunto entre fabricantes de bicis y de amortiguadores ha de ir, por necesidad, cogido de la mano. Lógicamente, esta evolución también hace que se reposicionen constantemente las bicis por especialidades. Una bici, por ejemplo, de cinco años atrás considerada como rally tenía unos recorridos de suspensiones de 80-90 mm. Ahora podemos encontrar bicis de esta categoría de hasta 110 mm consideradas como rally y que funcionan infinitamente mejor que las de hace cinco años, por las posibilidades que ofrecen los amortiguadores actuales, específicos de cada disciplina en muchos casos. Y esto es extrapolable a todas las disciplinas del mountain bike con horquillas y amortiguadores específicos en muchos casos: rally, maratón, trail, all mountain, freeride y descenso.

¿Qué recorrido necesito yo?

A pesar de esta gran especialización y también a causa de esta segmentación de disciplinas, mucha gente

no acaba de tener claro la bici que necesita. Dicho de otra manera. La duda normalmente es: ¿Qué recorrido necesito yo?

De todas las preguntas relacionadas con el MTB que te pueden hacer actualmente, ésta es, quizás, la más difícil de responder, pues por una parte el perfil de usuario es muy diferente dependiendo de la región de España en la que habite y, por otra parte, porque son los mismos fabricantes los primeros que encasillan bicicletas de un mismo recorrido en distintas categorías. Hoy en día todavía nos podemos regir por el recorrido de la suspensión trasera, aunque cada día más lo hemos de hacer por "la filosofía de la bicicleta".

En este comparativo queremos ofrecer la posibilidad de que descubráis qué recorrido ha de tener la bici que necesitáis en función de vuestras necesidades. De hecho, hemos escogido una bici de 100 mm, otra de 120 mm y otra de 150 mm, primero porque son las categorías que todo usuario tiene en la cabeza y segundo porque son los recorridos más pensados para poder pedalear con el máximo de eficacia. Hemos obviado los recorridos superiores, ya que se destinan a un tipo de usuario que normalmente ya tiene muy claro lo que busca. También hemos querido contar con tres bicis con el mismo sistema de suspensión trasero para que el resultado sea lo más efectivo posible, ya que cada sistema tiene su propia peculiaridad y esto podría interferir en las conclusiones finales.

Especialidades de bicis con doble suspensión:

A pesar de que siempre encontraremos gente que nos discuta (y con razón) que no podemos catalogar las especialidades de bicis, sí que lo podemos hacer de perfiles de usuarios o uso que le dan éstos a las bicis (también cierto), intentaremos catalogar con la máxima rigurosidad posible las especialidades dentro del mountain bike.

Rally-XC: Dentro de esta categoría encontraríamos bicis con menos recorridos traseros y destinadas claramente a aprovechar al máximo las fuerzas que ejerce el ciclista sobre los pedales. La posición normalmente es adelantada, con unos ángulos de ataque lo más verticales posible. Normalmente hablamos de bicis de entre 80 y 100 mm de recorrido de suspensiones.

Maratón: Viene a ser lo más parecido a

una bici de rally, pero algo más relajada en geometría y conducción y con 100-110 mm de recorrido. Están pensadas para rutas más bien largas, pero también se busca la máxima efectividad en cuanto a su funcionamiento general.

Trail: Es, junto con el all mountain, el escalón donde se sitúa el grueso de usuarios de bicis de doble suspensión, con un compromiso algo más ajustado de subir bien y bajar bien.

All mountain: Con bicis de entre 130 y 140 mm de recorrido trasero. Son las que ofrecen sobre todo comodidad de posición y absorción de las suspensiones. Es para hacer un poco de todo, sin limitaciones.

Enduro: Aquí nos encontramos con bicis que buscan sobre todo un buen disfrute

a la hora de bajar, aunque las posibilidades de subir cada vez son mayores gracias a la evolución de los amortiguadores. Con recorridos de entre 140 a 170 mm en función de la marca, la absorción es lo que prima en estas bicis.

Freeride: Éstas son bicis con un claro enfoque bajador; normalmente montan dos platos para poder pedalear algo, aunque de manera muy limitada. Ideales para bike parks son muy pequeñas para ser lo más manejables posible y con recorridos de entre 160 y 180 mm. Para una mejor absorción normalmente se apuesta por suspensiones de muelle.

Descenso: Con unos componentes totalmente específicos para bajar, estas bicis son de lo más especializadas. Con recorridos superiores a los

180 mm, horquillas de doble pletina y un solo plato, se limitan simplemente a este tipo de uso.

En las cuatro primeras especialidades es donde pueden surgir más dudas a la hora de realizar la compra en función del enfoque de cada marca. Por esto, las definiciones se pueden solapar entre ellas entre diferentes estilos y marcas, como es el caso de este comparativo. Lógicamente, por este mismo motivo siempre hay excepciones, por lo que estos conceptos siempre son discutibles. Giant, por ejemplo, habla de trail en el caso de la Trance X -nosotros la consideramos trail rozando el all mountain- y de all mountain en el caso de la Reign -nosotros diremos enduro, aunque cierto es que tiene algo de all mountain.



Equipamiento probador

Casco Giro Athlon

Gafas Oakley Jawbone

Maillot Etxeondo Arrow

Culote Giant

Guantes Oakley Factory Glove

Zapatillas Mavic Razor

Giant Anthem X1



11,120 kg (sin pedales)

3.299 euros

100 mm que engañan

Últimamente la tendencia de las marcas está haciendo que sus bicis de rally apuesten por un extra de comodidad en contra de algo de efectividad sobre todo por una posición no tan estirada. Sin duda, una medida que, primero, abre las puertas a un mayor número de usuarios, que buscan, ante todo, efectividad, y segundo, porque algunos estudios dicen que este tipo de bicicletas son a la postre más rápidas.

La Anthem X es la bici pensada para rally en la gama de modelos de la marca taiwanesa. Excepto en el modelo X Advanced, con cuadro de carbono; en los X0, X1, X2, X3 y X4 contaremos con el mismo cuadro de aluminio. Según los ingenieros de Giant, estamos hablando del cuadro de aluminio de doble suspensión más ligero que jamás ha fabricado la marca taiwanesa. El aluminio utilizado en la Anthem X es el que se utiliza en los otros dos modelos probados en este comparativo, pero se ha mirado de optimizar al máximo sus espesores, para de esta manera conseguir un peso lo más reducido posible. Al final nos hemos encontrado con un buen peso de 11.120 gramos, que podríamos rebajar en caso de desearlo si montamos unos componentes de gama superalta. Como bici de rally-maratón que es, los 103 mm de recorrido trasero real, según nuestras mediciones, a priori convierten la Anthem X1 en el misil de Giant en cuanto a sus bicis con doble suspensión.

La bici

La Anthem X1 viene montada de lujo. Para empezar, un amortiguador FOX RP23, que en principio nos ofrecerá unas posibilidades de ajuste suficientes para adaptar la trasera a nuestro gusto. Sorprende que no monte el amortiguador con Boostvalve en una bici de esta gama, a

diferencia de las otras dos del comparativo. En la parte delantera contaremos con una horquilla Rock Shox SID Team de 100 mm de recorrido, con regulación de precarga de aire de cámara positiva y negativa, rebote y bloqueo desde el manillar mediante palanca Poploc y Gate (umbral de bloqueo). En cuanto a equipamiento, su montaje es digno de mención. Pedalier, mandos de cambio, desviador, ruedas y frenos son Shimano XT, mientras que el cambio es XTR. ¡Quién da más! El diámetro de los discos del freno es de 160 mm para ambos trenes, ya que en principio, en una bici de este tipo, no necesitamos más. Las ruedas vienen completadas con unas polivalentes cubiertas Maxxis Crossmark de 2.10" de ancho. Los componentes con el sello de Giant son muy correctos, y la elección de la potencia de 100 mm la encontramos muy acertada, ya que ayudará a que la posición sea de lo más cómoda. También el manillar de 690 mm nos proporciona una posición de hombros muy buena.

Cómo va

La Anthem nos ha gustado mucho. Lo que más nos ha sorprendido es su excelente comodidad, que a priori la decanta más hacia una bici más maratón que no a una de rally puro y duro. En este sentido hemos de decir que

muchas personas pensarán de entrada en reducir la anchura del manillar, ya que los 690 mm que ofrece quizás sean demasiados para aquellos que busquen una posición más radicalizada hacia el rally. De hecho, el tacto de la trasera también puede parecer demasiado sensible, y a decir verdad, estos mismos que pensarán en cortar el manillar pensarán también en un bloqueo en el amortiguador, ya que su sensibilidad es muy buena pero la posición más dura de Propedal puede ser demasiado sensible para éstos. Quizás una regulación de origen de compresión mayor encajaría mejor en este perfil más pro. A la hora de rodar se nota muy rápida, gracias en parte a una excelente combinación de ruedas Shimano XT y neumáticos Maxxis Crossmark, que se muestran perfectos en cualquier circunstancia, incluso en suelos muy húmedos. Lo que nos decepcionó claramente fue la tija, que a pesar de contar con una indiscutible muy buena estética, por mucho que apretamos el sillín se mueve cuando cargamos el peso sobre él, quedando picado hacia abajo o hacia arriba en función de dónde lo carguemos. Es obligatorio cambiar la tija ya de inicio si no quieres estar sufriendo este contratiempo constantemente. Una lástima.

¿Para quién una bici de 100 mm?

A pesar de ser el modelo de rally de Giant, han pensado en abrir el abanico lo máximo posible dentro de unos límites bien diferenciados sin ser una bici de rally extrema y radical de competición (para éstos queda reservada la opción de carbono, aunque su funcionamiento de suspensiones será muy parecido). Una bici como la Anthem X es para aquel que quiere una bici efectiva, suficientemente pensada para aprovechar lo máximo de nuestras fuerzas, pero a su vez, cómoda de posición.



Equipamiento probador

Casco Spiuk Input

Gafas Oakley Five 3.0

Chaqueta Gore Bike Wear Cosmo WS Jacket

Short Gore Bike Wear Fusion S0 Pants

Guantes Gore Xenon WS

Zapatillas Northwave Lizzard SBS

Giant Trance X1



11,360 kg (sin pedales)

3.199 euros

120 mm para la mayoría

La gama de las Trance X de Giant es en la que la mayoría de los bikers quedarán ubicados. Aunque lógicamente hay de todo, es en este concepto de todo uso donde se reúnen todos los alicientes para captar adeptos sin perder de vista a los primerizos en nuestro deporte, que antes de especializarse en algún segmento concreto quieren probar las dobles.

En la gama de bicis que hemos comentado que serán para el grueso del público, las marcas se centran en ofrecer una amplia oferta de modelos. En el caso de Giant encontraremos una Trance X, la 4 en este caso, por tan sólo 1.199 euros. Y decimos tan sólo porque monta el mismo cuadro que la que hemos probado en este comparativo, así que... Sin duda, es un claro ejemplo de que en Giant están por la labor de hacer buenas bicis al alcance de todos. El siguiente modelo, el X3, sale al público por 1.699 euros, lo que teniendo en cuenta el equipamiento que monta, no está nada mal (horquilla FOX 32 F120 RL, amortiguador FOX Float R, cambio Shimano Deore y desviador SLX, frenos Avid Juicy 3...). La X2, de la que puedes ver una prueba en el comparativo del mes pasado, tiene un precio de 2.099 euros. El precio de la X1 de este comparativo es de 3.299 euros.

La bici

El cuadro de aluminio AluX SL de la Trance X1 viene acompañado de un flamante amortiguador FOX Float RP23 Boostvalve con el que el buen funcionamiento está asegurado. El recorrido real que nos ha dado es de 127 mm, por lo que la bici la podríamos catalogar como trail con tendencia al all mountain. En la parte delantera, otra grata sorpresa es bienvenida con la FOX F120 RLC con

eje 15QR y el nuevo cartucho FIT para este 2010, que ya ha demostrado en otras pruebas funcionar mejor que en las versiones de años anteriores. Sus regulaciones son las de precarga de aire, rebote, compresión en baja velocidad, bloqueo y umbral de este último. Perfectas y más que suficientes.

Los componentes de la transmisión son idénticos a los de la Anthem X1, formada por Shimano XT al completo, excepto en el cambio, que es un XTR. Las ruedas también son las mismas, XT de Shimano, aunque en este caso vienen con unas cubiertas Kenda Nevegal 2.10" con el delantero de compuesto más blando, para tener un mejor agarre. En la frenada se confía en los Avid Elixir R con disco de diámetro 185 mm delantero y 160 mm trasero.

Manillar, potencia y tija son de la misma factoría taiwanesa en su gama Contact, con el mismo manillar y tija que en la Anthem X1, pero con una potencia más corta de 90 mm.

Cómo va

Habiendo tenido una Trance X semanas antes de volver a probar una, era fácil intuir cómo funcionaría esta Trance X1. Y corroboramos todo lo que dijimos el pasado mes, ya que es una bici de lo más completa. Gracias a amortiguador y horquilla,

los baches que recibimos son absorbidos con total naturalidad. Sin duda, se aprovecha el recorrido de las suspensiones al 100 %, cosa que pocas veces hemos podido decir en tantas y tantas pruebas que realizamos. En el caso del amortiguador es aconsejable colocar la palanca de Propedal en la posición más dura para minimizar el vaivén, pero la sorpresa viene cuando en esta misma posición, en la que prácticamente no le afecta para nada la pedalada, si recibe impactos traga de manera increíble. Es como si de golpe y porrazo estuviese abierto. La finura en la horquilla también es espectacular, pudiendo exprimirle los 120 mm de recorrido a fondo. Sin duda, una combinación de suspensiones que entiende el mountain bike disfrutando de la mayor comodidad posible.

El resto de los componentes funcionaron perfectamente, igual que en el caso de la Anthem X, con la diferencia de los frenos Avid Elixir R, que una vez más demuestran su poderío. Por desgracia, la tija no está a la altura de la bici, con el mismo problema que en todas las que hemos probado, ya que simplemente cargando el peso del cuerpo en él en un cambio de rasante, es fácil que te empunte el sillín, con el consecuente peligro. Increíble que pasen estas cosas. Además de esto, el sillín nos pareció excesivamente duro para el tipo de bici que es.

¿Para quién es una bici de 120 mm?

Como bici trail que consideramos que es la Trance X, una bici como ésta es para el que quiere ir al monte a hacer deporte más o menos exigente pero sobre todo para disfrutar yendo cómodo. Sus suspensiones ayudan a la hora de bajar, y a su vez responden correctamente sin afectarnos negativamente en las subidas. De hecho, como ya hemos comentado, las suspensiones ayudan a ello, ofreciendo más tracción y mejor agarre. El subir más o menos rápido una cuesta no importa, importa disfrutarla de otra manera que no sólo con el sufrimiento de subirla rápido.



Equipamiento probador

Casco Giro The Phase

Gafas Oakley Radar

Camiseta Giant

Short Giant

Guantes Fox Reflex Gel

Zapatillas Mondraker 4Fun

Giant Reign 0



12,820 kg (sin pedales)

3.099 euros

Bajando encontrarás la felicidad

Las bicis de enduro son las que nos permitirán disfrutar en el sentido pleno de la palabra, sobre todo cuesta abajo, aunque con opciones de subir con todas las garantías. La fuerza de tus piernas será la que te limitará en estas subidas que tienen un objetivo claro: llegar arriba para bajar. Sin duda, el estilo de bicis que ofrecerá más adrenalina sin límite de edad ni prestaciones.

Aparecida en la temporada 2006, la Reign es uno de los modelos de enduro de Giant. Y decimos uno de ellos porque también existe la gama Reign X, que siendo también de la misma especialidad es algo más radical. Y es que de las especialidades testadas en este comparativo, el enduro es el que más diversificación sufre dentro de las bicis con este enfoque. En el caso de la Reign se busca la diversión a la hora de bajar, pero sin limitaciones a la hora de subir.

La bici

Fabricada en el aluminio de Giant AluXX SL, destaca el cuadro por su look agresivo y sus tubos hidroformados. Con 6" de recorrido (154 mm de recorrido real) a pesar de este look, no se ve "tocha"; es decir, en su fabricación se ha primado la elegancia, aunque sin perder un ápice de rigidez, una de sus principales características. Como bici de enduro de nivel que es, su amortiguador es un FOX DHX 5.0 Air Boostvalve con unas regulaciones de lo más completas: precarga de aire, rebote, dos posiciones de Propedal (abierto y cerrado), volumen de depósito secundario y su precarga. Con esta última regulación podremos controlar la progresividad final del amortiguador, para, de esta manera, no llegar a hacer tope. La horquilla es una FOX 32 Talas 100-130-150 RL FIT con cierre 15QR. Sus regulaciones de precarga de aire, recorrido, rebote y bloqueo son suficientes. La transmisión es

una combinación de marcas con el pedaliador Race Face Deus, manetas de cambio SRAM X-9 y cambio X.0, desviador Shimano XT con sus piñones y cadena de la misma marca. En frenos se confía en los Avid Elixir CR con discos (unos espectacularísimos XX) de 185 mm el delantero y 160 mm el trasero. Las ruedas son una combinación de llantas Mavic EN521 de 28 mm de ancho, buje delantero Giant y Shimano XT trasero. Las cubiertas son unas Kenda Nevegal 2.35" de doble compuesto. Manillar, potencia (de 70 mm) y tija de sillín son idénticos a los otros dos modelos del comparativo, mientras que el sillín es un Fi:zi:k Nisene.

Cómo va

Si en la trance X1 nos han sorprendido las suspensiones, en la Reign lo han hecho todavía más si cabe, sobre todo en la parte trasera. El funcionamiento del DHX es tremendo, pues si en sus versiones anteriores ya era muy bueno, después de una buena puesta a punto, con el Boostvalve parece de otra dimensión. Todavía no habíamos tenido la oportunidad de probar uno a fondo, y el resultado ha sido superlativo. Sus regulaciones permiten unas posibilidades de lo más extensas sin afectar en nada a una suavidad espectacular. Ese amortiguador es la muestra clara de que las mejoras tecnológicas hacen que se abra un campo de posibilidades difíciles de

imaginar. En el caso de la horquilla ya nos imaginábamos su buen funcionamiento. De hecho, al haber estado probando bicis con horquillas FOX con cartucho FIT, ya era de esperar la excelente suavidad. En definitiva, un funcionamiento de ambas sin precedentes. A la hora de subir, realmente tiene limitaciones respecto a la Anthem X y la Trance X, aunque menos de las que podría parecer. Si bien el peso es casi de un kilo más respecto a la Trance X1, la limitación viene por la posición, que sin ser exageradamente diferente, se deja notar, sobre todo en pendientes muy empinadas y continuas. De todas maneras, si las piernas te responden, pocas serán las situaciones en las que tengas que poner el pie en el suelo, mientras que con cualquiera de las otras no lo harías.

En cuanto a bici como tal, es correcta, ya que tanto la manejabilidad como la estabilidad están perfectamente equilibradas, con un plus en el primer aspecto, ya que su buen peso de 12.820 gramos la convierte en bastante ligera para ser una enduro, aunque con una rigidez de cuadro excelente, y moverla rápidamente y en zonas complicadas es tarea fácil. Por el resto, todo funcionó perfectamente excepto la tija, una vez más, y para disfrutarla al 100 % quizás eches de menos poder bajar más el sillín, por lo que una tija telescópica no estaría de más.

¿Para quién es una bici de 150 mm?

Por una cuestión de posición y de peso, una bici de 150 mm será para una persona que busque salir al monte pensando en disfrutar sobre todo en las bajadas. Teniendo en cuenta el tipo de bici enduro que es la Reign, se podrá pedalear relativamente bien, y realizar excursiones con gente con otras bicis no será imposible ni mucho menos, aunque podemos vernos limitados en alguna subida extrema. Por el resto, mientras estemos en forma, lo podremos hacer sin problemas, aunque está claro que tus salidas las disfrutarás más pensando en las bajadas, y cuanto más técnicas, mejor partido le sacaremos a la bici.

Giant Anthem X1

11,120 kg (sin pedales)

3.299 euros



La Anthem X1 es la única bici del comparativo que monta el amortiguador Fox sin Boostvalve. A pesar de ello, su funcionamiento es muy bueno.

TÉCNICA



Montada de arriba abajo con componentes del grupo XT de Shimano, su presencia en los frenos nos dejó satisfechos.



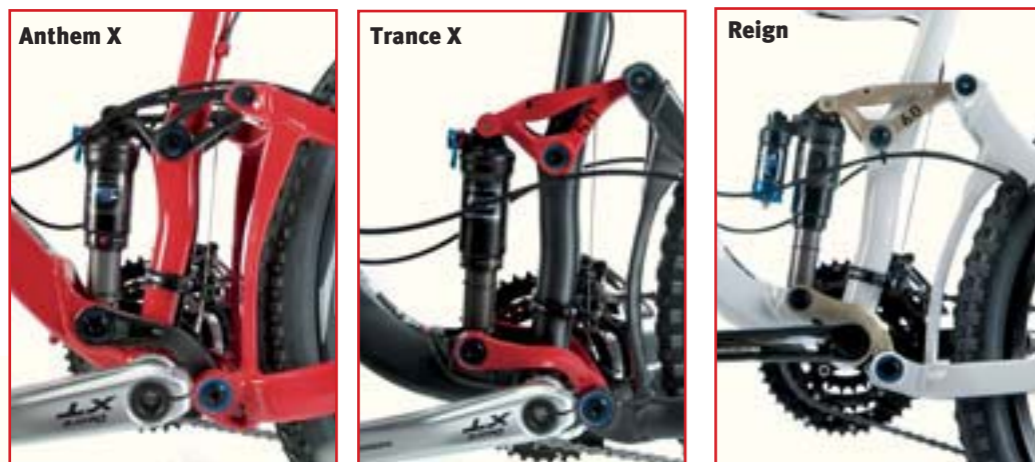
Como bici de rally de nivel que es la Anthem X1, su horquilla es una Rock Shox SID. En este caso se trata de la Team con mando remoto al manillar Poploc, que nos permitirá bloquearla con simplemente pulsarlo.



VALORACIONES

Relación calidad-precio	*****	Está claro que 3.299 euros son mucho dinero, pero, por precio de mercado, lo que nos ofrece la Anthem X1 es más que digno.
Eficacia de pedaleo	*****	Aunque podría ser mejorable con un amortiguador de nueva generación, se nota que realmente es una bici muy efectiva.
Posición de conducción	*****	El equilibrio que se ha buscado es muy bueno, y no es una posición muy forzada, típica de bicis de rally puras y duras.
Rigidez cuadro	*****	Las pequeñas bieletas del sistema Maestro de 4" sin duda ayudan a que el conjunto sea de lo más sólido y no flexe.
Manejabilidad	*****	Sorprende que con una estabilidad de lo más destacable puedas llegar a moverla tan bien en todo momento.
Estabilidad	*****	Uno de sus muchos puntos fuertes. La altura de la caja del pedaliador ayuda a aposentar la bici sin ninguna duda.
Transmisión	*****	¡Qué podemos decir de un montaje con todo Shimano XT y el cambio XTR! El funcionamiento es perfecto.
Horquilla	*****	La finura y suavidad de su funcionamiento están a la altura de todo el conjunto. La cantidad de regulaciones es perfecta.
Amortiguador	*****	Aunque nos habría gustado que montase un FOX con Boostvalve, su funcionamiento y regulaciones son suficientes.
Frenos	*****	Los XT son la mejor opción de Shimano para una bici de este estilo. Sus discos de 160 mm de diámetro son suficientes.
Ruedas	*****	Sin duda, las mejores ruedas de Shimano en cuanto a rigidez, funcionamiento y peso. Excelente elección.
Neumáticos	*****	Sin ser tubeless (que en una bici de estas características ya lo podrían ser) cumplen con creces.
Resto equipamiento	***	Aunque queríamos ponerle 4 estrellas, sólo por el grave error de la tija defectuosa lo dejamos en 3. Una lástima.
Estética y acabados	*****	Aunque la estética siempre puede ser discutible, los acabados son perfectos, dignos del mejor fabricante de bicis del mundo.
Valoración global	*****	Buena. El equilibrio total que muestra en todos los aspectos e incluso en el precio es muy digno en la Anthem X1.

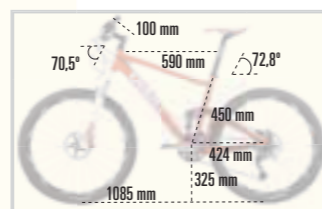
Un sistema para tres recorridos



Como gran marca que es, Giant posee su propio sistema de suspensión trasero: el Maestro. En sus seis temporadas presentes en el sector, ha ido perfeccionándose y adaptándose a las nuevas tecnologías aplicadas en los amortiguadores sin perder de vista las necesidades del sector, o lo que es lo mismo, del usuario final. De esta manera, la oferta de bicis Giant con este sistema llega a los 7 modelos, de entre los que se encuentran los tres escogidos para este comparativo en el que hemos querido explicarte qué concepto y qué recorrido se ajusta a tus tres necesidades. El sistema está basado en el movimiento de su doble bieleta con lo que contamos con cuatro puntos de giro, lógicamente con rodamientos sellados todos ellos. Es importante resaltar que el punto de giro delantero de la bieleta inferior es además donde queda anclada la parte inferior del amortiguador. Está mejora que vio la luz en la evolución de hace dos temporadas, optimiza sustancialmente la rigidez de la parte trasera del sistema. La singularidad de esta doble bieleta es que teniendo una sensibilidad muy destacable cuando estamos pedaleando, aunque sea de manera muy intensa, las fuerzas de movimientos quedan compensadas y prácticamente no existe vaivén. Lógicamente, aquí también importa una buena elección de amortiguador con una personalización de origen adecuada. Como podéis ver en las imágenes adjuntas, las diferentes medidas de bieletas y de sus puntos de giro (además del equipamiento de la bici) harán que un mismo sistema sea concebido para un usuario totalmente diferente.



Geometría Talla M



✓ A FAVOR

- ✓ Comodidad y absorción muy buena
- ✓ Conducción muy noble
- ✓ Estética y acabados impecables

✗ ENCONTRA

- ✗ Los muy pros querrán bloqueo trasero
- ✗ Hay que cambiar la tija

¿Sabías que...



... existen horquillas y amortiguadores en los que podemos regular el umbral de bloqueo; es decir, la fuerza de impacto a la que queremos que se desbloqueen y actúen momentáneamente? De esta manera podremos regular la dureza para que no se muevan con las fuerzas que provocamos con el pedaleo, sobre todo al ponernos de pie, pero sí que actúen en impactos mayores si nos olvidamos de desbloquear, por ejemplo, o en tramos llanos en los que no queremos que se vayan moviendo constantemente.

Giant Anthem X1

11.120 kg (sin pedales) / 3.299 euros

CUADRO

Material: Aluminio AluX SL

Tallas: S, M y L

SUSPENSIÓN

Horquilla: Rock Shox SID Team con Poploc. 100 mm

Amortiguador: FOX RP23

TRANSMISIÓN

Pedaliar: Shimano XT. 175 mm.

22/32/44

Coronas: Shimano M-770. 11-34

Cadena: Shimano HG-73

Pedales: No incluidos

Mandos de cambio: Shimano XT

Cambio: Shimano XTR

Desviador: Shimano XT

RUEDAS

Ruedas: Shimano XT

Neumáticos: Maxxis Crossmark 2.10"

COMPONENTES

Frenos: Shimano XT.

Diámetro discos: 160 mm

Manillar: Giant Contact.

Anchura: 690 mm

Potencia: Giant Contact

Longitud: 100 mm

Dirección: FSA

Tija de sillín: Giant Contact

Sillín: Fizik Tundra K:iium

DISTRIBUIDOR

Giant Bikes Ibérica. 943 31 47 58

Website: www.giant.com

TÉCNICA

Giant Trance X1

11,360 kg (sin pedales)

3.199 euros



Los Elixir R de Avid son los responsables de ofrecer a la Trance X1 una de las frenadas más espectaculares que se le pueden equipar ahora mismo a una bici.

La tubería hidroformada que utiliza Giant en sus bicis permite otorgarle unas formas de lo más espectaculares. El slooping del tubo superior ayuda a darle un extra de manejabilidad.



Las líneas de soldadura de Giant muestran una vez más la gran calidad de fabricación de la marca taiwanesa, que está fuera de toda duda. Además, con la unión de sus tubos, la rigidez que se consigue es excelente.



VALORACIONES

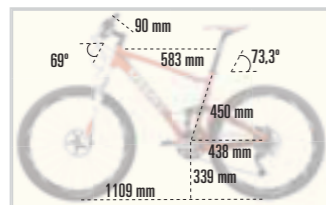
Relación calidad-precio	****	Notable. Se nota que la marca ha querido dar un salto cualitativo en el sector y ha ajustado al máximo los precios.
Eficacia de pedaleo	****	Muy buena. Sin duda, el sistema Maestro que equilibra las fuerzas ejercidas ayuda a una optimización del pedaleo.
Posición de conducción	****	Excelente. Con el claro perfil de ciclista que apostará por la Trance X se ha optado por ofrecer la máxima comodidad.
Rigidez cuadro	****	En ningún momento echamos de menos una mayor o menor rigidez de cuadro, por lo que es perfectamente adecuada.
Manejabilidad	****	Buena. No se necesita una maniobrabilidad mayor; cumple en todo momento correctamente.
Estabilidad	****	El equilibrio con la manejabilidad está compensado perfectamente, si bien es algo más estable que manejable.
Transmisión	****	Como en el caso de la Anthem X, podemos contar con componentes de menor peso pero mejor funcionamiento.
Horquilla	****	Espectacular. No se puede pedir más. Su perfecto funcionamiento hará las delicias de cualquier biker con su nivel.
Amortiguador	****	Sin duda, su funcionamiento también es espectacular. Incluso con el Propedal más duro su sensibilidad bajando es buenisima.
Frenos	****	Una vez más, los Avid demuestran estar por encima del resto en potencia y dosificación de la frenada.
Ruedas	****	Perfecta elección en las ruedas para darle un equilibrio en consonancia con el resto de los componentes de la bici.
Neumáticos	****	Los Nevegal de Kenda se mostraron muy polivalentes y con un agarre más que bueno en todas las salidas.
Resto equipamiento	***	Igual que en las otras dos Giant, a pesar de ser espectacular, la tija nos deja un tremendo mal sabor de boca.
Estética y acabados	****	El carácter que le otorgan los tubos hidroformados y un acertado color le dan una elegancia espectacular a la bici.
Valoración global	****	El paso de los años y las mejoras aplicadas la convierten en una muy buena candidata como trail total.

Amortiguador mejorado = bici mejorada



Sin duda, la nueva tecnología Boostvalve de FOX, ahora mismo y sin discusión, la marca referente en cuanto a amortiguadores, está variando a mejor el funcionamiento de las suspensiones traseras del mercado, en la mayoría de los casos, por no decir en su totalidad. Su mayor sensibilidad respecto a los años precedentes es más que notable, por lo que al recibir impactos en la parte trasera, éstos se minimizan y el funcionamiento es más suave. ¿Entonces también subiendo se moverá más, no? Correcto, pero es que también se ha ajustado más la dureza del Propedal, por lo que en las posiciones más duras nos ofrecerá un aprovechamiento del pedaleo mejor que en los modelos precedentes, en los que en muchos casos apenas notábamos diferencia entre las distintas posiciones de la palanca. Todo esto siempre y cuando el setting de origen o la personalización interna del amortiguador estén pensados específicamente para cada modelo. Y eso es lo que han de hacer las marcas, escoger correctamente. También hemos de tener en cuenta que cuanto más tecnología y más posibilidades ofrezcan las suspensiones, es básico realizar la regulación correctamente y con más precisión para aprovechar al máximo estas mismas posibilidades. Con estos factores en juego, se abre un abanico de posibilidades inmenso, con mucho camino por delante, ya que se puede optimizar al máximo un sistema de suspensión consiguiendo que suba perfectamente y baje mejor. De ahí que cada vez veamos recorridos de suspensiones traseras en aumento en bicis a priori pedaleadoras, ya que la esencia de la bici seguirá siendo la misma, pero con mayor confort y disfrute a la hora de ir cuesta abajo. Una muestra más de que la tecnología ayuda a la evolución y mejora de las bicicletas y es una condición indispensable para ello.

Geometría Talla M



✓ AFAVOR

- ✓ Posición muy cómoda y absorción impresionante
- ✓ Polivalencia dentro del todo uso
- ✓ El funcionamiento de las ruedas Shimano XT es perfecto

✗ ENCONTRA

- ✗ Hay que cambiar la tija
- ✗ Sillín excesivamente duro

¿Sabías que...



... antes de empezar a pedalear con una doble debes regular el sag en la suspensión y el amortiguador? El sag es el recorrido que se comprime la horquilla o amortiguador con nuestro propio peso estático encima de la bicicleta. Normalmente debería estar entre el 20-35 % del recorrido total, en función de la absorción que queramos. Un 20 % para un uso más de rally y un 35 % para un uso más de enduro.

Giant Trance X1

11.360 kg (sin pedales) / 3.199 euros

CUADRO

Material: Aluminio AluX SL

Tallas: S, M y L

SUSPENSIONES

Horquilla: FOX 32 F120 RL FIT 15QR. 120 mm

Amortiguador: FOX FLOAT RP23 Boostvalve

TRANSMISIÓN

Pedaliar: Shimano XT. 175 mm. 22/32/44

Coronas: Shimano M-770. 11-34

Cadena: Shimano HG-73

Pedales: No incluidos

Mandos de cambio: Shimano XT

Cambio: Shimano XTR

Desviador: Shimano XT

RUEDAS

Ruedas: Shimano XT

Neumáticos: Kenda Nevegal 2.10" Stick-E delantero y Dual Tread Compound trasero

COMPONENTES

Frenos: Avid Elixir R con discos G3 Centerlock. Diámetro discos: 185 mm delantero y 160 mm trasero

Manillar: Giant Contact. Anchura: 690 mm

Potencia: Giant Contact. Longitud: 100 mm

Dirección: FSA ACB

Tija de sillín: Giant Contact

Sillín: Fi'zi:k Gobi XM K:iium

DISTRIBUIDOR

Giant Bikes Ibérica. 943 31 47 58

Website: www.giant.com

T É C N I C A

Giant Reign 0

12.820 kg (sin pedales)

3.099 euros



El único punto negro que le encontramos a la Reign fue la tija, que por mucho que apretamos el tornillo de anclaje del sillín, éste se mueve con el consiguiente peligro. Nos pasó en las tres probadas. Una lástima porque es preciosa.

El punto de giro delantero de la bieleta inferior es además donde queda anclado el amortiguador. Con un rodamiento de dimensiones considerable, su rigidez será más que considerable.



Los discos de los frenos son unos espectaculares XX de Avid. Con el toque de color azul en varios puntos de la bici (manetas de freno, tija y amortiguador), la elegancia de la bici gana enteros.



VALORACIONES

Relación calidad-precio	*****	Teniendo un precio que quita el hipo a más de uno, cuenta con una calidad de cuadro y componentes excepcional.
Eficacia de pedaleo	*****	Sorprende muchísimo que por el tipo de bici que es y que el amortiguador que monta pueda subir tan bien.
Posición de conducción	*****	El equilibrio que se ha buscado en esta bici con relación a la longitud de tubo superior y potencia es bueno.
Rigidez cuadro	*****	Inmejorable. Sin duda, se ha buscado un cuadro excelente para que no nos limite aunque queramos hacer salvajadas.
Manejabilidad	*****	Muy correcta. El marcado slopping y unas dimensiones de lo más correctas le dan un aire muy juguetón.
Estabilidad	*****	No se ha olvidado. Aquí ayuda el hecho de concentrar la masa del conjunto lo más baja posible, dándole este carácter a la bici.
Transmisión	*****	La combinación de pedaliar Race Face, mandos de cambio y cambio SRAM, y el resto Shimano da buen resultado.
Horquilla	*****	Espectacular. El FIT de FOX está dando un resultado fuera de serie. Aprovechable, suave, sólida, ligera, tres recorridos...
Amortiguador	*****	Nos ha sorprendido gratamente lo bien que funcionan los DHX Air con Boostvalve. No nos cansamos de decirlo: espectacular.
Frenos	*****	Otro componente que es insuperable. Elección de frenos y discos inmejorable. Buena combinación de diámetros.
Ruedas	*****	Los aros Mavic específicos de enduro con unos bujes de calidad dan como resultado unas ruedas muy rígidas.
Neumáticos	*****	Bien. Los Nevegal de doble compuesto responden correctamente en todo momento, incluso en terreno de lo más húmedo.
Resto equipamiento	***	Otra vez la tija nos obliga a dejar en 3 las estrellas en este aspecto. El resto de los componentes Giant responden perfectamente.
Estética y acabados	*****	Quizás de los tres modelos del comparativo éste es el que tiene algunos pequeños detalles que hacen que sea la mejor.
Valoración global	*****	Quizás no es una 5 estrellas plena, pero sí que es más de 4, por lo que le damos 5. Siempre hay cosas mejorables, pero...

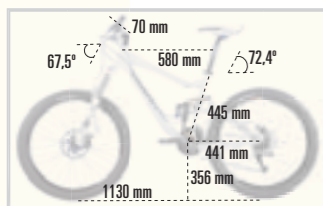
¿Enduro o Enduro Long Travel?



Reign X0

Aún hoy en día podemos escuchar los términos enduro y enduro long travel. Y no sin razón. Dentro de las tres modalidades que probamos en el comparativo, el enduro es el segmento en el que podemos encontrar un abanico más amplio de posibilidades en función del montaje de cada modelo. Neumáticos más gruesos, amortiguadores más o menos específicos, tijas telescópicas... En el caso de Giant, por ejemplo, también cuentan con una gama algo más radical (lo que sería long travel), y en este caso, además de radicalizar aún más sus ángulos y componentes, aumenta su recorrido hasta los 170 mm, a medio camino de lo que sería una freeride. Horquillas con barras de 36 mm de diámetro, pipa conificada de 1"1/8-1,5", guiacadena con dos platos, pedales de plataforma... sin duda, más radical. En el caso de la Reign X0, la gama más alta con suspensiones de aire, se apuesta por añadirle una tija telescópica que utilizan muchas marcas en todos sus modelos de enduro. Este elemento es de lo más práctico, ya que permite variar la altura del sillín al afrontar una bajada sin tener que bajar de la bici. Este segmento es la muestra clara de que los componentes pueden darle un enfoque más o menos radical a una bici que como base tenga el mismo cuadro.

Geometría Talla M



✓ A FAVOR

- ✓ Suspensiones con una absorción impresionante
- ✓ Rigidez de cuadro a prueba de bombas
- ✓ Siendo una enduro, sube correctamente

✗ ENCONTRA

- ✗ Hay que cambiar la tija
- ✗ Puestos a pedir, una tija telescópica



... cuando hablamos de compresión nos referimos a la velocidad a la que una horquilla o amortiguador se comprime tras recibir un impacto? Normalmente hablamos de compresión en baja o alta velocidad. La primera es la velocidad de compresión al recibir impactos pequeños, y la segunda, con impactos medianos y grandes. En caso de tener un dial regulador siempre será de impactos pequeños. En contadísimas ocasiones podremos regular la compresión en alta velocidad.

Giant Reign 0

12.820 kg (sin pedales) / 3.099 euros

CUADRO

Material: Aluminio AluX SL

Tallas: S, M y L

SUSPENSIONES

Horquilla: FOX 32 Talas RL FIT 15QR. 100-130-150 mm

Amortiguador: FOX DHX 5.0 Boostvalve

TRANSMISIÓN

Pedalier: Race Face Deus. 175 mm. 22/32/44

Coronas: Shimano M-770. 11-34

Cadena: Shimano HG-73

Pedales: No incluidos

Mandos de cambio: SRAM X-9

Cambio: SRAM X.0

Desviador: Shimano XT

RUEDAS

Llantas: Mavic EN-521

Bujes: Giant Tracker delantero y Shimano XT trasero

Neumáticos: Kenda Nevegal 2.35" Dual Tread Compound

COMPONENTES

Frenos: Avid Elixir CR con discos XX. Diámetro discos: 185 mm delantero y 160 mm trasero

Manillar: Giant Contact. Anchura: 690 mm

Potencia: Giant Contact. Longitud: 90 mm

Dirección: FSA ACB

Tija de sillín: Giant Contact

Sillín: Fizi'k Nisene

DISTRIBUIDOR

Giant Bikes Ibérica. 943 31 47 58

Website: www.giant.com



Conclusiones

Una vez más, un comparativo de estas características nos ha servido para corroborar varias cosas, y la más importante es ver el nivel que existe en el sector. La evolución hace que se pueda llegar a un grado de especialización y funcionamiento espectacular, aunque posiblemente a veces sea a costa de una mayor confusión. Sólo hace falta mirar hacia atrás, cuando una bici de 100 mm no daba la comodidad que ofrecen ahora. O una de 150 mm que si bajando lo hacía bien, subiendo era imposible por el movimiento que tenía. Ahora, una bici de 100 mm de casi la mayoría de las marcas sube de un modo que prácticamente no se mueve, pero bajando es cómoda, ampliado de esta manera el público al que puede ir dirigida.

Alguien que antes ni tan siquiera se miraba una bici de rally, por ser poco absorbente y con una posición bastante más radical enfocada casi a la competición (potencias de 0º o negativas y 120-130 mm de longitud) ahora sí lo hace. Lo mismo sucede con las bicis de enduro, con las que ahora puedes subir tranquilamente por todas las subidas sin demasiados problemas, y a la hora de bajar, las suspensiones prácticamente hacen desaparecer las piedras y raíces por arte de magia. Sí que es verdad que son más pesadas, montan neumáticos más gruesos y su posición está más pensada para hacerla manejable, por lo que, lógicamente, su enfoque será más para personas que quieran disfrutar bajando y supediten sus salidas en función de las bajadas. Y es aquí donde ves que realmente la mayoría de la gente que practica mountain bike hace de todo, subir y bajar, y lo quiere hacer de la forma más equilibrada, de ahí que una trail de unos 120 mm sea la mejor opción por sus posibilidades y su comodidad.

Para los que quieran más caña a la hora de pedalear, lo ideal será una de rally, que al fin y al cabo intentan ser tan efectivas como una bici rígida en su parte trasera pero con algo más de confort. Sin duda, éste será el tipo de doble del que quiera pasarse al mundo de las dobles suspensiones y sobre todo pretenda no perder fuerza a la hora de pedalear.

Viste la bici a tu gusto

Otro tema es el uso que nosotros queramos darle y cómo adaptemos la bici a ello. Está claro que cada uno puede hacer con su bici lo que quiera, aunque sí es cierto que esta especialización de los segmentos nos ofrece ya de serie una herramienta (la bici en sí) más adecuada a nuestro estilo. Después se puede orientar más a nuestro gusto con neumáticos más o menos rodadores o más o menos gruesos, manillar más o menos estrecho e incluso plano, pedales automáticos o de plataforma... Al fin y al cabo pueden ser maneras de vestirla y encaminarla hacia lo que más nos gusta.

Como veis, no hemos tratado las especialidades de freeride y descenso, ¡y no por falta de ganas! Y es que son los segmentos donde el usuario lo tiene más claro, o más bien, no hay tanto margen de confusión como en los que hemos tratado. Además, son dos especialidades que quedan totalmente condicionadas al relieve o las instalaciones de la zona donde vivas, ya que si lo haces en un lugar con poco o nulo desnivel, nada podrás hacer con una bici de este estilo, mientras que con las otras siempre tendrás posibilidades.

En definitiva, en este comparativo en el que esperamos haberte dejado claro qué bici necesitas, sin duda hemos seguido aprendiendo de ellas, y nos hemos dado cuenta de lo afortunados que somos de ser practicantes de la bici de montaña. Su evolución no para y las posibilidades para mejorar matices son tan amplias, que están convirtiendo las bicis en un objeto de deseo y envidia (esperemos que sana).





Dime cómo eres y te diré que bici necesitas

✘ **Si eres de los que...** cuando van en bici visten con culote y maillot lo más ceñido posible, si vas con bidón en tu bici, si eres de los que piensan más en ese esfuerzo que en el disfrute de la montaña, si eres de los que hacen una ruta en función de las subidas, si eres de los que quieren llegar a la subida más bestia de la salida fresco para machacar al resto de los compañeros o al pulsómetro, si eres de aquellos a los que les gusta machacarse y dar el 100 % en todo lo que hace, si te gusta disfrutar del esfuerzo físico cuando lo das todo, si quieres llegar arriba de la subida el primero, si eres de los que llevan a la última tu bici y siempre mejorando el peso
... tú necesitas una bici de rally.

✘ **Si eres de los que...** cuando van en bici visten pantalón ancho y camiseta no muy ajustada, si vas con mochila de hidratación, si te gusta disfrutar del hecho de estar en la montaña, si eres de los que haces una ruta en función de las vistas y los senderos, si eres de los que quieres llegar a la subida más bestia de la salida fresco y relajado para poder subirla con un plus de efectividad, si te gusta disfrutar de una buena excursión con los amigos haciendo deporte, si disfrutas comentando con éstos las anécdotas de tus excursiones, si uno de tus objetivos es pasar la mañana y/o pegarte un buen almuerzo y/o vermut, si no buscas el reto personal de realizar algo sino de tener un buen recuerdo global de la salida, montaña y amigos, si paras en las fuentes, si paras para hacer fotos de recuerdo
... tú necesitas una bici de trail.

✘ **Si eres de los que...** cuando van en bici van con pantalón muy ancho y camiseta, si vas con mochila de hidratación que pueda transportar rodilleras y coderas, si también te gusta disfrutar del hecho de estar en la montaña, si eres de los que hacen una ruta en función sólo de las bajadas, si eres de los que no quieren llegar a la subida más bestia de la salida, si te gustan las emociones fuertes, aunque eso suponga un esfuerzo físico, si te gusta siempre plantearte retos concretos y cada vez más radicales, si siempre miras las opciones más empinadas, si quieres bajar por las trialeras que tus amigos miran con miedo
... tú necesitas una bici de enduro.