F 132 ONE – Not for the rigid minded

Las innovaciones más revolucionarias siempre se reciben con escepticismo. ¿Dónde estaríamos si solo escucháramos a la gente inflexible?

La F 132 ONE, la nueva horquilla de DT Swiss desarrollada específicamente para ciclismo en gravel, ataca sin problemas las secciones más difíciles de las carreras de gravel o las incertidumbres de tu aventura en gravel. Un simple clic en la ergonómica palanca de la leva remota PUSHCONTROL cambia del modo de cierre al de apertura para que puedas conservar tu energía para la pedalada. Olvídate de la complejidad del terreno y céntrate en ganar velocidad en las carreras de gravel. Monta los adaptadores para bikepacking para concentrarte en el camino y prolongar tu aventura en gravel.

Deja atrás tu horquilla rígida: la F 132 ONE gestiona las irregularidades de la pista... o fuera de ella.

Recorrido y configuración

La F 132 ONE tiene un recorrido de 40 mm. El amortiguador neumático de la horquilla se puede ajustar por la parte superior de la corona retirando la cubierta y conectando una bomba para amortiguadores convencional. Puedes ajustar el rebote sin herramientas en la sección inferior. Para ajustar la presión de la horquilla y su amortiguación de rebote al peso del ciclista, consulta la guía de configuración de la suspensión.

Tecnología PUSHCONTROL

Pulsa para bloquear, pulsa para desbloquear. No tienes que pensar en nada más; pon toda tu atención en llegar a lo más alto del podio con la tecnología PUSHCONTROL con patente en trámite. Su palanca ergonómica se puede accionar con cualquier posición de la mano en el manillar de carretera para que puedas cambiar del modo de apertura al de bloqueo de forma rápida y sencilla. Al iniciar un ascenso por un camino sin obstáculos, te conviene bloquear la horquilla y demarrar para asegurarte la cabeza de carrera. Cuando encuentres más obstáculos, puedes liberar la horquilla con un clic de la palanca para que ésta te haga el trabajo, en lugar de tus brazos y tu torso.

PLAINGAIN y LINEAIR SL

El cartucho de muelle LINEAIR con cámara de aire positiva y negativa, así como el cartucho de amortiguación PLAINGAIN, permiten una verdadera capacidad de absorción de impactos con la mayor ligereza posible. Además de ajustando la presión de la cámara de aire, el rebote de la horquilla se puede ajustar en un rango de 9 clics mediante un dial al que se accede fácilmente con la mano en la sección inferior.

Cables integrados

La F 132 ONE no es una excepción y permite el enrutamiento totalmente interno del cable de accionamiento de la leva remota PUSHCONTROL y el encaminamiento del latiguillo de freno semiintegrado desde el tubo de dirección hasta la corona.

Adaptadores y guardabarros para bikepacking

Lleva tu aventura en bicicleta por gravel aún más lejos incorporando alforjas a la bici. Estos adaptadores de montaje universales soportan hasta 3 kg a cada lado; nada se interpondrá en tu camino para alcanzar nuevos destinos.

Ensayos de rodadura sobre obstáculos

Es bien sabido que una horquilla con suspensión mejora la comodidad durante la marcha, pero queríamos dar un paso más allá y cuantificar los beneficios de eficiencia en el mundo real. Por eso, hemos llevado a cabo los llamados ensayos de rodadura sobre obstáculos, en los que pasamos por encima de un obstáculo fijado al suelo a diferentes velocidades y con diferentes condiciones. El propósito de estos ensayos es determinar la capacidad de la F 132 ONE de reducir la fuerza horizontal que actúa en sentido contrario a la marcha durante un impacto. Además de comparar nuestra F 132 ONE con una horquilla rígida, queríamos ver qué rol juega el neumático en este escenario. Mediante un buje de medición específico en la rueda delantera, registramos las cargas radiales y laterales (horizontales y verticales) con una alta resolución de datos. Este buje se desarrolló en nuestro propio Centro de Ensayos de Rendimiento. Para estas mediciones, el buje se utilizó para evaluar las fuerzas horizontales que actúan en el eje de la rueda delantera. Las fuerzas horizontales durante un impacto causadas por un objeto actúan contra el sentido de la marcha y, por lo tanto, se intenta que sean tan bajas como sea posible.

Resultados

La horquilla rígida con neumáticos de 40 mm experimenta el pico de fuerza más alto a 15 km/h y a 25 km/h.  
Una horquilla rígida combinada con neumáticos de 40 mm transmite la mayor cantidad de fuerza al sistema. Al comparar la misma configuración de neumáticos con una horquilla F 132 ONE, el pico es un 60 % más bajo que con una horquilla rígida con neumáticos de 40 mm.

A 15 km/h, la horquilla F 132 ONE con neumáticos de 40 mm experimenta el menor pico de fuerza.  
Estos resultados confirma que la F 132 ONE absorbe una gran porción del impacto comparada con una horquilla rígida. El pico de fuerza para neumáticos de 40 mm con la horquilla F 132 ONE comparado con la misma configuración de neumáticos es un 63 % más bajo que con una horquilla rígida a una velocidad de 15 km/h. La siguiente mejor configuración a esta velocidad la tenemos con los neumáticos de 50 mm.

A 25 km/h, la horquilla F 132 ONE con neumáticos de 50 mm experimenta el menor pico de fuerza.  
La combinación de la horquilla F 132 ONE con neumáticos más grandes ofrece la mejor absorción de impactos a una velocidad de 25 km/h. El pico de fuerza con los neumáticos de 50 mm y una horquilla F 132 ONE, comparado con la misma configuración de neumáticos, pero con una horquilla rígida, es un 53 % más bajo que con una horquilla rígida en las mismas condiciones.

Observaciones clave

Estas mediciones están basadas deliberadamente en un escenario de ensayo ilustrativa y tangible para conseguir resultados de la máxima fiabilidad posible.

* Las velocidades mayores provocan picos de fuerza mayores (25 km/h frente a 15 km/h)
* Los neumáticos más grandes ayudan a mitigar los impactos crecientes a velocidades más altas
* Reducción significativa de picos de fuerza con una horquilla con suspensión para gravel
* La horquilla con suspensión para gravel F 132 ONE sigue siendo la solución más eficaz para reducir los picos de fuerza en el eje del buje

Los efectos que destacamos aquí dependen de muchos factores de influencia, como la altura y forma del obstáculo, el peso del sistema, la presión del neumático, la velocidad, la configuración de la horquilla y más.