



Ph. : Olivier Rollet

Le Boulder à sa descente d'avion... Le plus dur reste à faire.



# MATCH A SUSPENS... ION !

*En l'espace de six mois, le VTT à littéralement bouleversé le paysage cycliste français, tant sur le plan des ventes, du public, de l'esprit, que du matériel.*

P A R J E A N - Y V E S C O U P U T



JAMES,  
JUST A CLOUD  
OF MILK, PLEASE!

YEYEEYEE  
YES SIR!!!



**O**ù sont donc passés nos bons vieux vélos d'antan ? s'étonnent les tenants d'un traditionalisme exacerbé. Aujourd'hui, lorsque l'on fréquente les salons où l'on cause... VTT bien entendu, la marque qui est dans l'impossibilité de présenter sur son stand, ou dans quelques dossiers "top secret" (dépassant toujours des tiroirs) un vélo tout

terrain anti-choc, comprenez par là suspendu, semble ringarde et dépassée. Alors qu'une palanquée de concepteurs en quête de renommée s'associent à la superproduction "Fourches télescopiques à gogo", d'autres et non des moindres, secondés par des génies pétaradants en mal d'oxygène et de chlorophylle, se sont intéressés à l'autre bout du problème : la suspension arrière. Afin de mieux percevoir l'intérêt (ou

l'inutilité) de la chose, nous vous présentons ce mois-ci, à travers un comparatif dont nous gardons jalousement la recette, trois modèles proposés sur le marché français.

● le Cannondale E.S.T. 1000

● l'Offroad Proflex 750

● le Boulder... auquel le concepteur cherche encore un prénom pour le marché européen, son appellation américaine n'étant pas encore utili-

sable pour cause d'homonymie sur le vieux continent.

Parmi ces trois entreprises, l'une d'entre elles n'est plus à présenter et Cannondale (c'est d'elle qu'il s'agit) dont le prototype de l'E.S.T. à déjà fait la une de Vélo Vert, propose maintenant une gamme étendue à trois vélos de ce type, baptisés respectivement : E.S.T. 1000, E.S.T. 2000, E.S.T. Omega, utilisant la même base de cadre.

La seconde, plus connue pour ses équipements que pour ses vélos, peut se targuer d'être l'initiatrice de la suspension en VTT, à travers la célèbre potence Flexstem. Elle présente maintenant en France une collection complète de vélos sous la marque Proflex, dont quatre modèles (!) sont suspendus : de l'économique 550 au très onéreux Limited Edition ; il s'agit de Offroad.

La troisième enfin, loin de la dimension industrielle des deux premières (seulement 6 vélos fabriqués à ce jour), que nous avons nous-mêmes dénichée dans son fief, à Boulder (Colorado), nommée Boulder Bicycles, dont la production sera très prochainement importée en France.

Nos trois compères réunis, la rédac-

tion complète se mit en grève. Tout le monde voulait participer à l'essai de ces scoots, plus attirants les uns que les autres. Après le nécessaire tirage au sort (truqué, je l'avoue) des essayeurs, les vélos sont soigneusement rangés dans la voiture et en route pour un terrain d'essais à la hauteur des prétentions de nos trois vélos.

D'un commun accord, le cap est mis au Sud, où quelques spots extrêmes nous attendent pour révéler la vraie personnalité de nos trois acteurs. Il est des situations où on ne peut rien dissimuler.

Les vélos, soigneusement préparés, magnifiques sous le soleil voilé, sont maintenant prêts pour la traditionnelle photo de mode. Il est difficile d'établir une hiérarchie d'esthétique, tellement ceux-ci sont éloignés des canons de beauté habituels du VTT. Il faut cependant reconnaître que ces trois suspensions de vélos sont de véritables petits bijoux, faisant soit dans le percutant, telle celle du Cannondale, massive est bien mise en évidence qui ne peut passer inaperçue, surtout assemblée au cadre gris, chic et discret ; soit dans le sobre comme celle des Proflex et Boulder, au mécanis-

me discret, mais ayant choisi d'épouser un cadre à l'émaillage choc. Le premier associe une teinte sombre (bronze) à une couleur très vive sur la partie AR (rose fluo saumoné), la seconde machine (on hésite de plus en plus à parler de vélo) vêtue d'une superbe robe rouge dégradée vers le blanc au niveau du pédalier. La palme de l'équilibre de la ligne, critère on ne peut plus subjectif (il faut bien se faire plaisir de temps en temps) revient à l'Offroad Proflex qui a le mérite d'être celui qui intègre le mieux le triangle oscillant à la silhouette générale. Son AR muni de grosses bases surélevées, relativement longues comparées aux deux autres, fait moins prothèse que sur le Boulder et l'E.S.T. que l'on aurait probablement trouvé plus harmonieux s'il avait été conçu autour d'une base de SM 800 (sloping) ou 1000 (top level).

**100% alu, 50/50,  
100% acier,  
mesdames, messieurs,  
à vous de choisir**

Les cadres autour desquels ont été conçues ces machines sont très diffé-

Une même religion mais trois façons de la protiquer. Jugez vous-même des différences de géométries de ces trois cadres à hauteurs de selle identiques. Etonnant, non ?





rents, ils correspondent à trois approches spécifiques.

Cannondale, à travers l'E.S.T. 1000 reste résolument fidèle au tout alu (comment pourrait-il en être autrement ?), de la fourche, la massive Peperoni, à l'arrière articulé composé de nouvelles bases ovalisées et de haubans ronds, en passant par le triangle avant assemblé dans le même alu 7000 que les autres modèles de la marque. Il est très net que Chris d'Alusio, le designer de la gamme, a voulu privilégier le poids. Pari gagné, l'E.S.T. 1000 n'accuse que 12,6 kg sur la balance. C'est plus que le poids annoncé, mais encore très léger pour un vélo de ce type. Un cadre mixte chez Offroad, où le Proflex arbore une proue (la fourche) et une poupe (le triangle AR) en chromo, alors que les tubes principaux sont en alu 7000 oversize, de la même qualité que sur le Cannondale et traités thermiquement après assemblage pour harmoniser l'ensemble de la construction, tubes et soudures. Le cadre sloping est renforcé par une triangulation supplémentaire près du pédalier, destinée à rigidifier la boîte suspendue pour cause de bases hautes.

Enfin un cadre entièrement acier, le Boulder dont le triangle principal est en tubes True Temper oversized et le

triangle articulé arrière en tubes chromo d'épaisseur constante d'un diamètre étonnamment réduit. La fourche est une Rock Shox dont les coloris sont assortis à ceux du cadre avec lequel elle est livrée d'origine.



Boulder, arrivé par la voie des airs pour laquelle il garde un certain penchant.

Examinons maintenant en détail ces postérieurs dont on parle tant.

### Simple ou sophistiquées, le prix de la différence

Deux tendances se font face, celle des purs motocyclistes, représentée par l'E.S.T. 1000 et le Boulder qui utilisent tous les deux la même technologie : un ressort à l'intérieur duquel se trouve placé un amortisseur à huile. Cette similitude n'est pas étonnante quand on sait que les deux systèmes, bien que de tailles et de formes peu comparables, proviennent du même fournisseur (Work Performance). La ressemblance s'arrête ici, car pour la mise en œuvre, le résultat est complètement différent. Sachez tout de même pour la petite histoire que la firme Cannondale a fait appel pour sa suspension AR à un "béret-litron-camembert" (traduisez quelqu'un bien de chez nous) : J.-P. Fournalès (encore lui !) qui avait proposé un produit original. Il s'agissait d'un amortisseur oleopneumatique qui avait le bon goût d'être plus léger que le simple ressort monté actuellement, mais l'inconvénient, d'après les financiers américains, d'être légèrement plus cher. Un comble lorsqu'on voit le niveau de prix auquel est proposé le vélo ! Il est parfois dommage que des critères de pure rentabilité prennent le pas sur ceux de qualité, à 200 F près. La suspension du Cannondale est

entièrement visible, puisqu'elle relie les haubans AR au tube vertical, et est fixée par boulons et écrous. Attention au jeu, car le Dural, matériau très tendu n'y résisterait pas longtemps. L'angle de travail est de 47° par rap-

port au tube de selle.

Celle du Boulder est habilement intégrée dans le tube supérieur, protégée des chocs (bien que la partie émergée du plongeur semble fine et fragile), à l'abri des intempéries et cachée des regards indiscrets. Vraiment un superbe look ! L'angle de travail de la suspension est de 100°.

Les deux triangles AR, bien que de dimensions similaires (ils sont très compacts), ne sont pas articulés au même endroit. Le pivot du Cannondale qui se situe haut perché devant le tube de selle, est prolongé par un tube pouvant faire office de poignée de portage, qui rejoint le tube diagonal, alors que sur le Boulder, ce même pivot se trouve en arrière du tube de selle et plus bas.

Un gros regret concernant le Cannondale et le Boulder : le manque de dégagement du pneu AR. L'utilisation en parcours boueux, est immédiatement sanctionnée par un bourrage.

Le second courant est représenté par Will Herman, ingénieur (et pratiquant !), de la firme KG Engineering. Il a conçu le Proflex en considérant que les technologies utilisées dans le secteur de la moto n'avaient aucune raison d'être appliquées sur les vélos, car trop lourdes, trop sophistiquées et complexes.

"Un vélo tout terrain est un véhicule à part entière, possédant ses propres caractéristiques, n'ayant rien à voir avec une moto ou une automobile,

## CANNONDALE SE 1000 (E.S.T.)



Prix : 14 500 F Poids : 12,6 kg

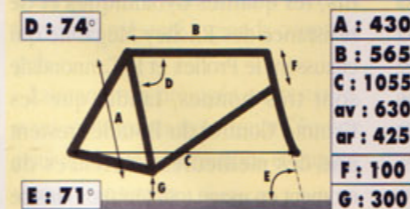
### STATIQUE

LOOK	Great ! Quelle gueule ce mélange d'originalité et de classicisme.	MOYENNE
CADRE	Une qualité de fabrication égale à l'habitude. R.A.S.	
GROUPE	Bon choix avec le Suntour XC Comp. Qualité et légèreté toujours présentes.	
ROUES	Belles jantes étroites chaussées de Megabite, kevlar bien sûr.	
POIDS	Etonnamment léger pour un vélo à suspension.	

### DYNAMIQUE

POSITION	Trop déséquilibrée sur l'AV, surtout si l'on choisit un petit cadre. Domage pour le confort.	MOYENNE
CONFORT	Bon aux basses allures du biker tranquille. Laisse à désirer plus vite (sacré avant).	
STABILITE	L'angle de direction, trop important, pénalise l'E.S.T. et le flou de l'arrière n'arrange pas les choses.	
MANIABILITE	Très bonne, le Cannondale est super en franchissement et dans les enfilades serrées.	
RIGIDITE	Nous nous demandons si ce terme faisait partie du cahier des charges lors de sa conception.	
POLYVALENCE	Dans une certaine mesure, car nous voyons mal quelle peut être sa spécialité.	
SUSPENSION AR	Le principe est bon, la réalisation moins.	

### GEOMETRIE



### FICHE TECHNIQUE

- Cadre et fourche : Alu P
- Dérailleur AV : Suntour XC Comp
- Dérailleur AR : Suntour XC Comp
- Potence : Flexstem
- Cintre : Taperlite Easte alu
- Freins : Force 40
- Jeu de direction : Ritchey 1"
- Commandes : Grip Shift, leviers Suntour
- Jantes : Sun Chinoock CR 16
- Pneus : Ritchey Megabite kevlar
- Manivelles : Suntour CX Comp
- Plateaux : 46-36-24 ronds

#### IMPORTATEUR

Sunex: Quartier "La Palud" - 83600 Fréjus  
Tél. : 94 53 00 03

## BOULDER



Cadre + fourche  
Prix : 16 250 F Poids : 13,7 kg

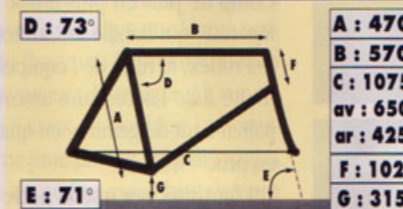
### STATIQUE

LOOK	Très sympa. Les deux suspensions associées au triangle très compact. Une réussite.	MOYENNE
CADRE	Superbement fini. Ah l'acier !	
GROUPE	Au choix du patron. Du 200 GS au super groupe extra-léger et super onéreux.	
ROUES	Idem. Un conseil : jantes étroites et pneus larges seront les bienvenus.	
POIDS	Bien, si on tient compte du surplus de la Rock Shox.	

### DYNAMIQUE

POSITION	Très équilibrée. Le poids du corps est bien réparti sur l'AV et l'AR.	MOYENNE
CONFORT	Entre la Rock Shox et la suspension AR, il est bon, mais on pouvait espérer mieux.	
STABILITE	Sans problème. Merci la fourche.	
MANIABILITE	Avec quelques problèmes, merci la fourche.	
RIGIDITE	Super. L'AR est très rigide, le cadre aussi, dommage que la Rock Shox pénalise l'ensemble.	
POLYVALENCE	Réelle. Rando, compétition, ce vélo supporte toutes les utilisations.	
SUSPENSION AR	Trop brusque dans son fonctionnement.	

### GEOMETRIE



### FICHE TECHNIQUE

- Cadre et fourche : Acier True Temper, arrière chromo et fourche Rock Shox.
- Dérailleur AV : Shimano Deore XT
- Dérailleur AR : Shimano Deore XT
- Potence : Cromo
- Cintre : alu taperlite
- Freins : FRO. Alu + titane
- Jeu de direction : oversize 1" 1/4
- Commandes : Shimano Deore XT STI
- Jantes : Matrix profilées
- Pneus : Ground Control kevlar
- Manivelles : Deore XT - 175 mm
- Plateaux : 48-36-26
- Roue libre : 12 à 28

#### IMPORTATEUR

## OFFROAD PROFLEX 750



Prix : 7 500 F Poids : 13,2 kg

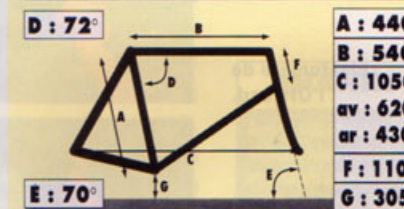
### STATIQUE

LOOK	Le plus harmonieux des trois, ce qui ne veut pas nécessairement dire le plus beau look.	MOYENNE
CADRE	On aime bien le panachage intelligent de l'alu et de l'acier.	
GROUPE	Suntour sur le vélo de l'essai, Shimano Deore DX ensuite. Pas plus mauvais, mais plus lourd.	
ROUES	Des jantes Araya chaussées de pneus Ritchey Megabite	
POIDS	Pour l'instant correct, mais avec Shimano.....	

### DYNAMIQUE

POSITION	Très agréable pour le randonneur. Demande plus d'habitude pour le sportif (AV un peu haut).	MOYENNE
CONFORT	Extra. La douceur de la suspension donne une sensation de confort exceptionnel à toutes les allures.	
STABILITE	Le meilleur, grâce à l'angle de direction de 70° et à la super chasse qui en découle.	
MANIABILITE	Le point faible de l'Offroad. On ne peut être au four et au moulin.	
RIGIDITE	Sans critiques. La rigidité latérale de l'AR est vraiment très bonne.	
POLYVALENCE	Bonne. Géant en descente, mais le Proflex avoue ses limites sur les zones techniques	
SUSPENSION AR	Le concept apparemment idéal pour l'AR	

### GEOMETRIE



### FICHE TECHNIQUE

- Cadre et fourche : Alu 3 tubes principaux. AR et fourche acier.
- Dérailleur AV : Shimano Deore DX
- Dérailleur AR : Shimano Deore DX
- Potence : Flexstem alu
- Cintre : Alu
- Freins : Shimano Deore DX low profile.
- Jeu de direction : Oversize 1" 1/4
- Commandes : Shimano Deore DX STI ou SIS. (Pas encore déterminé).
- Jantes : Araya RX 7
- Pneus : Ritchey Megabite
- Manivelles : Shimano - 170 mm
- Plateaux : 46-36-24
- Roue libre : 12 à 28

#### IMPORTATEUR

Philamy: Montée de toutes les Aures - 04100 Manosque  
Tél. : 92 87 31 57

Deux stars prêtes à bondir et à rebondir.



Ph. : Didier Coste



pourquoi employer les mêmes recettes et techniques ? Etudions quelque chose de plus simple."

Fort de son expérience dans l'Urethane, ce fameux matériau déjà, utilisé sur les Flexstem, Will Herman décide d'adopter le même principe pour l'AR, où il place deux tampons d'élastomère enroulés par quatre coupelles de plastique concaves, dont ils épousent la forme lors de la compression. Le pivot se situe très bas sur le tube diagonal, en avant de l'axe du pédalier. La taille des bases du Proflex contraste avec celle des deux autres vélos, respire la solidité et devrait donner plus de rigidité latérale. L'angle de travail de la suspension est de 80°.

Du point de vue de l'adaptabilité, un bon point pour Cannondale qui offre deux possibilités de réglage de la suspension. Tout d'abord en dureté, en choisissant un ressort parmi les trois qui sont proposés avec le vélo ; d'autre part en jouant sur la précontrainte de ceux-ci grâce à une rondelle crantée et vissée sur l'amortisseur, qui peut pré-comprimer le ressort.

Le Proflex propose plusieurs types de tampons de densités et de duretés différentes, la manipulation nécessaire au changement est assez fastidieuse, mais reste tout de même à la portée de n'importe quel apprenti bricoleur.

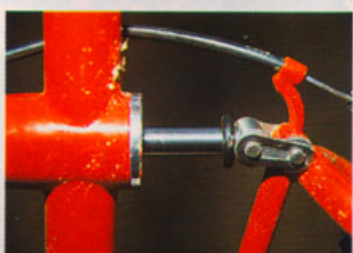
Le Boulder, à l'instar du Proflex ne propose qu'un seul type de réglage, la



Elastomère de l'Offroad.



L'amortisseur du Cannondale, sérieux !



Sur le Boulder, l'amortisseur est logé dans le tube supérieur. Notez l'attache-rapide. Inconvénient du système, la tige de selle vient rapidement en butée.



Max d'attaque pour deux félés en quête de certitudes.

précontrainte du ressort qui se fait à l'aide d'une simple clé ou pince à ergots, et permet de visser ou dévisser la rondelle arrière située à l'extrémité du tube supérieur, qui ajustera la tension du ressort.

Vous connaissez maintenant tout du squelette... et des articulations de nos trois scoots, voyons maintenant la façon dont ils sont vêtus.

### Bleu de travail ou costume trois pièces

Peu de surprises, il est vrai qu'il est difficile d'en avoir, car entre l'incontournable Shimano XT qui équipe notre Boulder et le groupe Suntour XC Comp de plus en plus utilisé pour sa légèreté, qui habille le Cannondale et le Proflex, le reste de l'équipement est limité à de l'accessoire américain ou italien haut de gamme, en qualité... et en prix.

Il faut préciser que si notre Proflex d'essai est monté en Suntour, il n'en sera pas de même pour les modèles commercialisés, qui arboreront le groupe Shimano Deore DX. C'est regrettable, non pas en matière de qualité des composants qui reste très bonne, mais plutôt de poids, qui n'était déjà pas le point fort du Proflex.

Hormis les particularités inhérentes à chaque groupe qui sont plus d'ordre esthétique que de fonctionnement (léger avantage quand même à Shimano et sa roue libre Hyperglide), c'est le

choix des systèmes de sélection des vitesses qui différencie le plus les trois vélos. Du STI pour le Boulder, des manettes Suntour ou Shimano DX "sur le guidon", plus fines et plus rapides, et enfin le système Grip-Shift installé sur le Cannondale, intéressant car très solide, mais qui nécessite un temps important d'adaptation et de grandes mains pour arriver à freiner tout en changeant de vitesse. La recette : tournez le Grip-Shift avec le pouce et l'index, freinez avec l'annulaire et le majeur, il vous reste encore le petit doigt pour vous gratter l'oreille.

Pour ce qui est du choix des pneumatiques, pas de commentaires négatifs, les qualités dynamiques et de résistance des Ritchey Megabyte qui chaussent le Proflex et le Cannondale sont très bonnes, tandis que les Ground Control du Boulder restent une des meilleures références du moment en usage tout terrain. Dans ce domaine, le Proflex se situe en retrait car ses pneus sont montés sur des jantes plus larges que celles du Cannondale et du Boulder, a priori plus vulnérables aux pincements.

Il aurait été plus rationnel, du moins sur le Proflex et le Cannondale de monter plus large à l'AV pour favoriser le confort et homogénéiser les vélos.

Pour en finir avec cette revue de détails, signalons que des Flexstem ornent l'AV de l'E.S.T. et de l'Offroad, en acier pour le premier, en alu pour

l'autre, alors que le Boulder reste fidèle à une potence chromo associée tout de même à la Rock Shox de l'étage en dessous.

### Place à l'action

Bien que converti à la religion tout terrain depuis plusieurs années et de façon inconsciente, la première réaction lorsqu'on découvre ces vélos est un étonnement pimenté d'un réel scepticisme. Moi, adepte du mountain bike sportif, du chrono, du rendement, j'allais devoir tester ces vélos à ressorts. La dernière expérience de ce type m'avait donné l'impression de rouler sur un rocking chair, il s'agissait d'un bicross d'une célèbre marque française, présenté à grands coups de pub.

Laissant mes préjugés au vestiaire, nous voilà partis avec toute l'équipe pour analyser les sensations et impressions sur le terrain.

Les positions de base diffèrent sur chaque vélo. Haute sur l'AV et poids

du corps assez en arrière sur le Proflex : une posture agréable et c'est vraiment ce qu'on ressent dès les premiers coups de pédales. Plus allongé sur le Cannondale, le poids du corps plus en avant et le buste plus bas, la position est moins confortable et incite plus à la conduite sportive qu'à la randonnée. Le Boulder enfin, très équilibré, autorise une position beaucoup plus harmonieuse qui permet de trouver ses marques aussi bien en balade tranquille qu'en roulant très vite et très fort.

Après quelques kilomètres destinés à nous familiariser avec les scoots, changeant fréquemment de monture pour comparer, discuter, juger, le consensus est trouvé. Ces vélos sont vraiment confortables, et sur ce plan là ils apportent un réel plus, comparés à un vélo tout terrain classique.

Mais ce confort, ok pour les randonneurs, mais pour les autres, est-il vraiment nécessaire ? Au détour d'un chemin, une piste caillouteuse et cassante à souhait nous permet d'entrer dans le vif du sujet. Nous constatons que le comportement assez similaire des trois vélos sur sol roulant (sur lequel se détache le Proflex grâce aux caractéristiques de son système de suspension, réagit aux plus petits chocs et entre en action dès le début de l'utilisation), devient de plus en plus typé à mesure que les difficultés se présentent. Sur le Proflex, la douceur, la progressivité de l'élastomère fait merveille à l'AR, quelle que soient la vitesse. Le Cannondale par contre procure un bon confort sur les parties plates, avec cependant une légère sensation de flou, une impression de jeu latéral au niveau du triangle AR sur sol instable. Quant au Boulder, l'amortissement ne joue pas sur les petits chocs et entre en action assez brutalement lorsque la vitesse augmente (ressort trop dur, amortissement insuffisant).

Dans les ascensions, les trois vélos sont étonnants, personne ne les attendait à pareille fête. Alors que la destination initiale de vélos à suspension est l'absorption des chocs et l'amélioration du confort et de l'adhérence, voici d'excellents grimpeurs. En effet, la chaîne se trouvant sous le pivot d'articulation, l'effort de pédalage a tendance à ouvrir l'ensemble du bras arrière, en décompressant la suspension, ce qui plaque au sol le pneu AR et donne une très bonne motricité dans les fortes pentes ou sur le mouillé. Dans ce secteur, prédominance du Proflex, grâce à sa suspension toujours légèrement comprimée, ne serait-ce que par le poids du biker ; alors que pour obtenir un effet à peu près similaire sur le Cannondale il faut adopter un ressort plus souple qui risque d'occasionner une forte perte de rendement. Ce chapitre ne concerne pas le Boulder qui n'est absolument pas réceptif à ce genre de sollicitations, sauf dans les montées trialisantes, où sa suspension entrant en compression sur les marches, vous catapulte ensuite vers l'avant, peut être un peu trop fort. L'amortissement en détente de la suspension AR du Boulder n'est pas assez marqué.

Pas de problème non plus pour le Cannondale en secteur trialisant, car c'est là qu'il s'avère le meilleur. La rigidité et la précision de tout l'AV du vélo, associés à un angle de direction assez redressé, lui procurent une maniabilité exemplaire et le transforment en star du franchissement, loin devant Kangourou Boulder dont la Rock Shox parfaitement adaptée au cadre rattrape ce comportement un peu caractériel, et devant le Proflex ici desservi non pas par son fabuleux AR, mais par la conception de son AV : un angle de direction de 70° associé à 40 mm de cintre de fourche n'ont jamais été synonymes de maniabilité à petite vitesse.

Lors des ascensions roulautes négociées en danseuse (aucun des dénivelés positifs du massif de la Clape n'a gardé de secret pour nous), le Boulder et le Proflex font preuve d'une très bonne rigidité à la fois de la triangulation arrière et de la boîte de pédalier qui, bien que suspendue, résiste convenablement aux efforts latéraux induits par l'utilisation de gros déve-

### DIFFERENCES DANS LE TRIANGLE ARRIERE ARTICULE

	Nb de côtés du triangle AR	Long. du bras de levier (pivot-axe de roue)	Dist. pivot-axe de pédalier	Pos. pivot/axe de pédalier	Angle de travail susp. AR/ tube de selle	Course
PROFLEX	2	45 cm	12,5 cm	AV	80°	2 cm
E.S.T.	3	45 cm	20,5 cm	AR	47°	3,5 cm
BOULDER	3	37 cm	14 cm	AR	100°	4 cm

### THANKS

Ayant subi toutes les vicissitudes possibles et imaginables lors de notre quête du Boulder depuis les JPCM, c'est grâce à la compréhension du fabricant, Rich Williams himself qui nous a envoyé des USA un cadre et certains des composants, que nous pouvons aujourd'hui vous proposer ce test. Merci également à Scott Innar et de La Maison du Vélo pour leur célérité et leur contribution au montage du Boulder.





Ph. : "Jeif"

**La position de pilotage radicalement différente pénalise le confort au guidon du Cannondale. On est beaucoup sur l'avant sur ce dernier et très en arrière sur le Proflex.**

loppements combinés à la position debout. Avantage au Proflex, qui fait la différence en matière de rigidité antérieure, malgré la potence Flexstem, pas aussi rigide que la potence cromé du Boulder (articulation oblique), mais bien plus que la fourche Rock Shox. Sur ce plan l'E.S.T. 1000 n'a rien à envier aux autres, car il possède, de très loin l'avant le plus rigide, très agréable en danseuse, répondant à la moindre sollicitation des bras. Hélas il est pénalisé par une rigidité trop approximative de la boîte de pédalier et de l'articulation AR, à tel point qu'en baissant la tête, on aperçoit le pneu bouger de part et d'autre du tube de selle.

Comme vous vous en doutez, quelques belles descentes émaillaient notre parcours test, suffisamment longues, rapides, et variées pour nous faire une idée de l'intérêt d'une suspension arrière en descente. Jusque là, la supériorité des fourches télescopiques était pour moi évidente, et j'allais enfin pouvoir vérifier mes convictions. Quelle surprise ! Avec l'Offroad Proflex, une tenue de cap extraordinaire en dégringolade cassante, où le vélo semble se jouer de tous les obstacles, la suspension arrière tient parfaitement son rôle. Elle permet de placer l'avant du vélo quasiment où l'on veut, de plus celui-ci, avec sa fourche cromé assez souple, accentue encore cette impression de confort et de sécurité. Il faut très nettement dépasser ses limites habituelles pour être ramené à une réalité parfois

épineuse des bas côtés, mais quelles sensations et quel plaisir ! Nous sommes presque tentés de dire qu'orné d'une belle et bonne fourche hydraulique, ce vélo serait probablement l'arme absolue lors des épreuves de descente. Mais, ce n'est pas aussi évident, car la plupart des fourches télescopiques modifient de façon marquée la géométrie des vélos. Cette constatation ramenée aux 70 degrés de l'angle de direction du Proflex nous fait penser qu'une fourche modifiant trop l'angle avant du vélo, serait plus un inconvénient... qu'un avantage. Le Boulder se montre très sain en descente, mais malgré le plus certain apporté par la Rock Shox (il a été dessiné et conçu pour recevoir cette fourche), il ne se détache pas du Proflex, et reste même très légèrement en retrait handicapé par la vivacité de ses réactions. Quant au Cannondale, il est trop souvent en difficultés sur ces mêmes descentes, l'arrière baladeur étant le principal responsable (témoins, les fréquents sauts de chaîne lorsque ça bouge beaucoup), ôtant toute précision à une partie trop rigide, excellente lorsqu'il s'agit d'un S.M.1000 non suspendu très homogène et redoutable, mauvaise par contre

recherche de ce qui est et restera un très beau vélo confortable, sont cependant trop sensibles pour le biker recherchant performance et efficacité.

Performance et efficacité, certainement les deux leitmotiv des quelques chanceux qui ont pu faire l'acquisition d'un des modèles de la gamme Proflex (le 750 ou le 950, qui possèdent le même cadre), alors que le Boulder est et restera un modèle de prestige vu un prix et une diffusion très restreinte. Cependant le Boulder aura au moins prouvé le temps d'un essai trop sérieux pour lui peut-être, étant donné ses objectifs, qu'il sera à la hauteur de tout ce qu'un utilisateur sensé pourra lui demander.

## Conclusion

La dernière ligne droite de cet essai ne nécessite pas l'utilisation de la photo finish, l'outsider du départ devant d'une longueur le Boulder, dont la principale qualité n'est pas l'économie ; et de plusieurs empattements le SE 1000 Cannondale E.S.T., produit mis en avant par des opérations marketing bien orchestrées, mais rejeté loin derrière par l'impartialité de nos impitoyables tests. Ajoutez à ça un prix équivalent au double de celui de son



Ph. : Didier Coste

## Crépuscule hivernal à l'aube du printemps des suspensions.

sur l'E.S.T., car elle accentue les défauts du vélo. Question freinage, par contre, rien à dire, les nouveaux freins Force 40 semblent être les meilleurs jamais montés sur un vélo, ils font preuve d'une souplesse et d'une progressivité démentes, de loin supérieure aux Dia Compe du Proflex, ou même aux FRO "Grafton Design" dont nous avons affublé le Boulder. Les lacunes de l'E.S.T. 1000, peu perceptibles chez le randonneur à la

plus proche concurrent et vous aurez compris que noblesse de naissance ne signifie pas nécessairement produit de référence.

Certains se sont trop vite lancés à corps perdu dans la course technologique sans prendre le temps d'analyser suffisamment le produit vélo tout terrain, ses particularités, ses spécificités. Quelqu'un un jour a dit que le génie, c'était celui qui réinventait la simplicité. Méditez ceci. ●