

CROSS-COUNTRY

TREK SUPERCALIBER

Il casse les codes

SPECIALIZED EPIC HT

Toujours une référence

FELT DOCTRIN

Strictelement XC

STOLL R1 Explosif

VÉCU

On a roulé sur les premiers
Championnats du
Monde de VTT AE !

DOSSIER TRANSMISSIONS

SHIMANO XTR

Le nouveau groupe ultime
à l'épreuve du temps...

ROTOR, BOX, TRP

Des nouvelles transmissions
déjà disponibles !

CERAMICSPEED

Un prototype de transmission
par cardan...

SRAM GX EAGLE

La vie facile

NOUVEAUTÉS ÉLECTRIQUES

MERIDA, SCOTT

TREK, ORANGE

HUSQVARNA

LAPIERRE, KONA

HAIBIKE, BIANCHI

DES MONDIAUX HISTORIQUES !

Une moisson de médailles pour
la Descente et le Cross-Country français

L 17089 - 326 H - F: 6,90 € - RD



STOLL R1



Nous avons testé ce Stoll R1 entre les mois de septembre 2018 et avril 2019. Huit mois de mise à l'épreuve pour un résultat très concluant.



EXPLOSIF ET ACCESSIBLE

Après avoir testé l'an dernier le tout-suspendu Stoll T1, nous étions bluffés par ses qualités au pédalage et son aisance à s'affranchir des zones techniques. En guise de conclusion, nous nous posions cette question dans le numéro 314 : «Face à un tel tout-suspendu, dans le cadre d'un usage XCO ou marathon, que reste-t-il aux semi-rigides ?». Nous ne pouvions pas laisser la question sans réponse. Après huit mois d'essai au guidon d'un Stoll R1, voici notre avis sur la question avec l'essai du R1.

TEXTE > AMAËL DONNET & PHOTOS > GUILLAUME COLLIGNON

AU RÉGIME !

Ancien marathonien de haut niveau et ingénieur de formation, Thomas Stoll est un fanatique de l'ultraléger. Mais pour son semi-rigide de Cross-Country, fabriqué en Allemagne chez Bike Ahead, le poids n'est de loin pas le seul élément pris en considération dans la conception. La géométrie se veut moderne tout en restant accessible. Un très grand travail a été réalisé pour que le cadre soit à la fois rigide latéralement et axialement, ainsi que souple verticalement. Pour réussir ce pari, le mariage de qualités antinomiques, Thomas a utilisé l'anisotropie du carbone et des formes de tubes complexes. Le travail sur les tubes est impressionnant, les meilleurs exemples sont l'aplatissement des bases, les haubans ultra fins et courbés ainsi que leur jonction atypique au niveau du top tube. La conception théorique fonctionne en pratique. En appuyant fort sur selle, la déformation verticale du cadre est bien visible. C'est pratiquement aussi souple que le BMC TeamElite... Le poids en moins ! En taille M, avec la visserie, le serrage de selle et l'axe arrière, le cadre du R1 n'affiche que 837 grammes sur la balance. Luxe ultime, les couches de carbone sont optimisées en fonction du poids et du pilotage du vététiste. Le R1 existe en trois tailles (S, M & L) et si la fabrication est parfaitement réalisée, la décoration préserve un aspect «brut de fonderie» sans couche de finition ni peinture, ni vernis. Tous les Stoll possèdent une vocation clairement orientée vers la performance sans fioritures, ce ne sont pas des VTT conçus pour frimer.

1 > Poignées ESI, commande de tige de selle ajustable et blocage de fourche, voici le poste de pilotage d'un VTT XCO moderne. 2 & 3 > La finition et les détails de construction atteignent un niveau rarement vu ! 4 > Les haubans rejoignent le tube supérieur sans emprisonner le tube de selle. 5 > Les bases et les haubans sont fortement travaillés afin d'offrir une certaine souplesse verticale. 6 > Accessible mais moderne, la géométrie neutre permet de passer partout sans se poser de question. Ici, ce petit franchissement vous envoie dans une pente à 45° qui se termine sur un virage à droite. Nous ne nous y lançons pas avec n'importe quel VTT !



UN ÉQUIPEMENT À LA CARTE

Plusieurs montages types figurent au catalogue mais le processus de choix fonctionne ainsi : après avoir essayé un cadre et déterminé le «layup» de ce dernier, il faudra alors discuter avec Thomas pour choisir un montage correspondant à vos attentes et à votre budget. Pour notre essai de longue durée, nous avons opté pour une transmission Sram XX1 Eagle, des freins Sram Level Ultimate équipés en disques de 180 / 160 mm, d'une fourche RockShox SID, de jantes Duke, d'une tige de selle ajustable KS en carbone et de composants Newmen. Avec des pneus Schwalbe, notre R1 affiche 8 700 grammes sur la balance.

BIEN PLUS POLYVALENT QU'IL N'Y PARAÎT

Ne tergiversons pas, ce R1 est une vraie bête de compétition. Mais de par ses caractéristiques intrinsèques et son comportement sur le terrain, il serait réducteur de cantonner ce Stoll uniquement dans un seul et unique registre. Très léger, doté de roues ayant peu d'inertie et vraiment rigide au niveau du



boîtier de pédalier, ce R1 s'avère particulièrement explosif dans les relances et les sprints. C'est une bombe ! Les montées au train sont bonnes, mais c'est vraiment dans les changements de rythme que l'on prend son pied. Attention aux excès d'optimisme, on a vite fait de se brûler les ailes. C'est aussi difficile d'être sage à son guidon que de respecter les limitations de vitesse au volant d'une 911 GT3 RS. Mais a contrario de cette Porsche, les sensations ne s'envolent pas si le tempo baisse. Ce R1 s'apprécie

également à faible allure. Il conviendra donc à la fois aux compétiteurs qu'aux amateurs de randonnée sportive. Le confort de ce hardail s'avère tout bonnement sidérant. Les petites vibrations sont filtrées, les gros chocs sont largement atténués. Ce gain en matière de confort permet de rouler plus vite, d'autant plus que la précision de pilotage s'approche de la perfection. On reste quand même sur un XC, attention tout de même à ne pas trop «bourriner» pour ne pas abîmer le train roulant. Pour préser-

ver le matériel et encore fiabiliser ce VTT, en fin d'essai, nous avons installé des mousses Vittoria Air Liner. Ce montage a apporté des gains notables en matière de motricité, d'adhérence et en lecture de terrain. Pour ceux que ça intéresse, l'essai est à lire dans le numéro 320. La géométrie neutre facilite grandement l'accès à ce semi-rigide. Appréciant les VTT radicaux, nous aurions bien aimé voir ce que cela donne avec une géométrie très agressive, à la manière des productions catalanes Unno Aora ou Horn ■

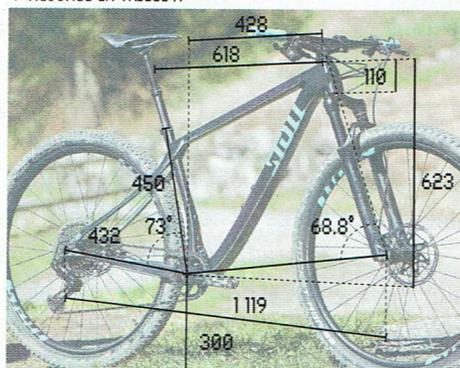


Précis et tolérant, le vélo permet de aller rapidement et en confiance.



GÉOMÉTRIE

> MESURÉE EN TAILLE M



FICHE TECHNIQUE

CADRE carbone, layup XC renforcé **SUSPENSION** Fourche RockShox SID WC, 100 mm **TRANSMISSION** Dérailleur AR Sram XX1 Eagle, **Commandes** Sram XX1 Eagle, **Pédalier** Sram XX1 Eagle, 175 mm, 34 dents, **Cassette** Sram XX1 Eagle, 10-50 dents **POSTE DE PILOTAGE** Direction intégrée, **Potence** Newmen SL 318.2, 70 mm, **Cintre** Bike Ahead The Flat 10, carbone, 750 mm **FREINAGE** Freins Sram Level Ultimate, disques 180-160 mm **TRAIN ROULANT** Jantes Duke Luky Jake SLS **Moyeux** Carbon Ti **Pneus** Schwalbe Rocket Ron Liteskin, 29X2.35 **ASSISE** Tige de selle KS Carbon **Selle** Selle Italia SLR Kit Carbonio **TAILLES DISPONIBLES** S, M, L **CONTACT** www.stoll-bikes.ch

€ 3 510 € le kit cadre  780 G le cadre nu



LE MATCH : SEMI-RIGIDE VS TOUT-SUSPENDU

Nous n'allons pas enfoncer des portes grandement ouvertes. Le match entre les Stoll R1 & M1 (qui se décline désormais en version World Cup) n'existe pas. Le R1 est certes facile d'accès, plus nerveux et riche en sensations, mais dans le cassant et le très technique, il n'y a pas photo. Le T1 l'atomise ! Et ce même en montée difficile, son léger surpoids sera largement compensé par une motricité jamais prise en défaut. Sa polyvalence étonne même, il s'était montré aussi à l'aise sur un circuit de XCO que brillant lors de l'ascension et la descente de la Haute Cime (le plus haut sommet du massif des Dents du Midi).

Le choix entre ces deux types de VTT dépend donc de deux facteurs :

- Pour les cartésiens, de son terrain de jeu et des conditions de ce dernier
- Pour ceux qui privilégient le plaisir, de ses préférences personnelles au niveau du comportement du VTT et de l'agrément de pilotage.

NOTATION 18,7/20

> TYPE DE PARCOURS

ROULANT	20	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
CASSANT	17	<div style="width: 85%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
PETITS DÉNIVELÉS	20	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
GRANDS DÉNIVELÉS	19	<div style="width: 95%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
DESCENTE	17	<div style="width: 85%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
TERRAIN LUDIQUÉ	17	<div style="width: 85%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
PETITES DISTANCES	20	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
GRANDES DISTANCES	18	<div style="width: 90%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
> STATIQUE		
ÉQUIPEMENT	20	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>
FINITION	19	<div style="width: 95%; height: 10px; background-color: #c8e6c9;"></div>

MÉMO

Né sous le signe de la compétition, ce Stoll R1 est explosif dans les relances; son confort et sa géométrie sont de précieux atouts dans les zones techniques. Malgré une très grande sportivité, ce Stoll s'accommode aussi d'un rythme moins soutenu. De ce fait, il reste accessible à une majorité d'utilisateurs... à condition d'avoir le budget nécessaire pour l'acquérir.

+ CADRE À LA FOIS RIGIDE ET CONFORTABLE
+ PERFORMANT ET ACCESSIBLE
+ FABRICATION EUROPÉENNE

- RIEN, EXCEPTÉ LE PRIX