

FREERIDE DIRT STREET RACING
MAGAZINE

Big Bike

MATOS
LES BIKES
D'EUROBIKE

TRIP
COLORADO
DE DURANGO À FRUITA,
À LA SOURCE DU VTT

ESSAIS AMBIANCE
NORTH SHORE

↘ **ROCKY MOUNTAIN FLATLINE**

L'ASSASSIN DU RMX

↘ **NORCO SHORE 2**

LE FRANCHISSEUR

↘ **KNOLLY V-TACH**

L'ANTI-BÛCHERON

TOULON
UN TÉLÉPHÉRIQUE
JAMAIS EN RADE

ITW
SABRINA JONNIER
CHAMPIONNE DU MONDE
D'HYÈRES À AUJOURD'HUI



L 19344 - 36 - F: 4,90 € - RD

ANTILLES FR. - GUYANE: 6,00 €
REUNION - MAYOTTE: 6,50 €
TAHITI: 720 XPF
NOUVELLE CALÉDONIE: 720 XPF
BELGIQUE - LUX.: 5,40 €
ITALIE: 5,40 €
ESPAGNE: 5,40 €
SUISSE: 9,00 FS
CANADA: 8,80 \$ CAN.



BIGBIKE36 / ★ / OCTOBRE 07



LE KNOLLY OFFRE UN CONFORT HORS DU COMMUN.

PRIX DU VÉLO > **2500 EUROS** / POIDS DU VÉLO > **19,4 KG**
(CADRE SEUL)

KNOLLY V-TACH

COUP DE ZOOM SUR UNE PETITE MARQUE CANADIENNE MÉCONNUE EN FRANCE, KNOLLY, QUI FABRIQUE SES CADRES AU CANADA, À VANCOUVER PLUS PRÉCISÉMENT, LA MECQUE DU FREERIDE FAUT-IL LE PRÉCISER. TROIS CADRES AU CATALOGUE POUR L'INSTANT, ALLANT DU GROS FREERIDE AU MARATHON/ALL MOUNTAIN. NOUS AVONS CHOISI DE TESTER LE PLUS GROS D'ENTRE EUX (ON NE SE REFAIT PAS), LE V-TACH, UN BIKE DE FREERIDE DE 200 MM DE DÉBATTEMENT, RIEN DE MOINS...



> SUR LE PAPIER

Les Knolly sont des bikes très élaborés et peuvent sembler un peu « usines à gaz » au premier coup d'œil avec leur système à double biellette qui surprend le néophyte même si on s'y fait rapidement. Le V-Tach se veut un bike 100 % adapté aux contraintes du North Shore, c'est-à-dire hyper fiable et robuste, capable d'envoyer de gros sauts, des passages raides mais aussi à même d'évoluer lentement dans des singles très techniques, tout en montant au sommet des spots en pédalant... Bref, un vrai bike de freeride DH quoi! La partie avant du cadre reste de structure classique avec un simple triangle doté de tubes droits (presque original à l'heure où les tubes se cintrent de plus en plus), de profil rond devenant carré aux abords de la colonne de direction. Le cadre, très sloping, offre un gros renfort entre les tubes de selle et supérieur. En revanche, le tube de selle ne se reprend pas de façon classique sur le boîtier de pédalier mais en amont de ce dernier sur le tube diagonal. Du coup, le tube de selle s'avère très incliné mais les concepteurs souhaitant que le V-Tach puisse monter, l'angle de selle réel rentre dans la norme (autour de 70°) en position selle haute. Ainsi, le top tube

devient très court et la selle ne gêne pas dans les passages très raides en position basse. Une magnifique pièce usinée prend place derrière les tubes de selle et diagonal, faisant office de boîtier de pédalier et recevant par la même occasion toutes les articulations de l'ensemble bras oscillant-biellettes. Cette solution garantit un alignement parfait de toutes les liaisons et une excellente rigidité. Pour la cinématique, ça se complique un peu avec cette fameuse double-biellette... Si ce système permet d'une part de conserver un tube de selle ininterrompu et donc une amplitude de réglage de tige de selle indispensable à la polyvalence dont doit faire preuve le V-Tach, il permet aussi de gérer indépendamment la trajectoire de la roue arrière et la cinématique de suspension. Ainsi, la partie arrière du cadre reprend le système Horst-link de quadrilatère déformable avec la roue arrière solidaire des haubans et non des bases. La partie avant des bases est entièrement taillée dans la masse mais est forgée puis ré-usinée sur les prochaines séries afin de baisser les coûts de production tout en gagnant encore en fiabilité. Extrêmement courts toujours dans un souci de

rigidité, les haubans se reprennent sur une énorme biellette taillée dans la masse équipée d'un très astucieux système d'excentrique sur lequel s'articule le basculeur qui permet de régler la géométrie du bike en n'interférant quasiment pas sur la cinématique de suspension. Ce réglage offre une plage de réglage

pratiques pattes de roues qui incluent roues et étriers de freins. Ainsi, on n'a pas à régler à nouveau l'alignement de l'étrier et du disque après cette intervention. Bref, tout paraît très étudié, du bon travail artisanal...

« IL NOUS A MÊME SURPRIS DANS DE COURTES REMONTÉES RAIDES ET TECHNIQUES, DÉMONTRANT UNE MOTRICITÉ TOUT BONNEMENT ÉNORME. »

de l'angle de chasse de 3°... L'amortisseur, fixé parallèlement au tube supérieur sur le tube diagonal, offre des réglages parfaitement accessibles en roulant, à l'image du Pro-pedal en montée par exemple. L'amortisseur est comprimé par une petite biellette articulée au-dessus du tube diagonal, actionnée par des basculeurs qui relient les deux biellettes. Il faut également noter que la longueur des bases est réglable de 432 à 452 mm grâce à de très

> ÉQUIPEMENT

Knolly est un fabricant de cadres, chacun reste donc libre d'assembler son bike à sa guise. Celui de test était monté très sérieusement avec à l'avant une fourche Marzocchi 888 RC2X, un des musts de la catégorie, irréprochable tant en lecture de terrain sur les petits chocs que sur son comportement sur des grosses réceptions. Réglable en précontrainte, détente, compression basse vitesse et fin de course, la fourche était équipée d'une petite potence intégrée, bien courte comme on les aime, montée d'un cintre Race Face Diabolus au galbe parfait. À l'arrière, encore un grand classique dans ce

> SUR LE TERRAIN

Ce n'est ni plus ni moins pendant quatorze jours de ride entre Whistler et le North Shore que nous avons pu tester ce bike, de quoi faire de multiples trails aux profils les plus variés afin d'éprouver le V-Tach sous toutes les facettes. La prise en main de ce bike peut s'avérer assez surprenante car avec la selle basse (configuration descente), le pilote semble assis un peu à l'avant d'un bike court d'apparence. Cette position, assez déroutante dans un premier temps, se normalise avec la selle haute pour monter sans souci, sans être exagérément assis en arrière du vélo, une position de pédalage très confortable offrant un bon rendement compte tenu du poids du vélo. Le bike ne pompe pas tant que l'on pédale assis (il n'y a pas la place pour se mettre en danseuse avec la fourche double T), et s'emmène tranquillement. Il nous a même surpris dans de courtes remontées raides et techniques par ses aptitudes en franchissement, démontrant une motricité tout bonnement énorme. Néanmoins, son terrain de jeu favori reste évidemment tout ce qui descend : monter avec ce bike n'est qu'un moyen d'accéder au plaisir de la descente... D'ailleurs, en descente, on oublie immédiatement la position déroutante entrevue lorsque l'on grimpe la première fois sur le V-Tach car debout sur les pédales, tout redevient parfait : poste de

1. LA BIELLETTE A UN ASTUCIEUX EXCENTRIQUE PERMETTANT DE RÉGLER LA GÉOMÉTRIE.
2. LA LONGUEUR DES BASES EST RÉGLABLE.
3. UNE GROSSE PIÈCE USINÉE REÇOIT TOUTES LES ARTICULATIONS, BRAS OSCILLANT, BIELLETTE ET BOÎTIER DE PÉDALIER.



programme avec un amortisseur Fox DHX5.0, une référence avec ses réglages de précontrainte, détente, compression, progressivité et son système Pro-pedal. La transmission se constituait d'un ensemble Sram X9 associé à un magnifique pédalier Race Face Diabolus spécialement étudié pour les pratiques extrêmes, montés en deux plateaux et flasque de protection. Le V-Tach conserve donc un dérailleur avant avec un montage en double plateau avec un anti-déraillement E-Thirteen des plus efficaces, l'idéal pour envisager de monter au sommet des spots sans se ruiner les jambes. Les jantes, de grosses WTB Laserdisc DH, ont là encore été spécialement conçues pour envoyer du gros, surtout montées des excellents moyeux DT Swiss 440 FR. Enfin, le freinage était confié à Magura et ses Gustave M en 200 mm de diamètre, des freins puissants, progressifs et durants, rien à dire... Bref, si ce montage consistant ne fait pas de ce V-Tach un poids plume, il ne lâche strictement rien à la fiabilité! Bien vu.

pilotage haut, idéal pour les descentes raides et les sauts; galbe du cintre Race Face Diabolus convenant à merveille, etc. Habituellement, c'est toujours assez difficile de découvrir un vélo en terres inconnues puisqu'il y a, en plus du bike, le terrain à apprivoiser. Alors quand le terrain s'avère très technique... Aucun souci avec ce Knolly qui fait partie des bikes qui mettent instantanément en confiance : bien fourni en angle de chasse, haut de l'avant, doté de suspensions très souples sur le début de course qui procurent une adhérence et un confort sans faille. Autre qualité, la tolérance, le vélo n'ayant jamais une réaction malsaine, de quoi se préoccuper uniquement de son pilotage dès les premiers tours de roues. Le bike est donc super facile, extrêmement tolérant. Dans les passages raides et très techniques, il ne bute jamais dans les obstacles, la fourche effaçant le relief sans plonger exagérément. Quel bonheur de rouler constamment avec de la marge! C'est bien simple, aucun passage technique n'a posé de problème avec ce bike.



LE V-TACH EST MANIABLE EN L'AIR POUR UN "GROS" VÉLO.

Sur des descentes très raides sortant en drop, où il ne fallait surtout pas prendre de vitesse, on parvenait à conserver de l'adhérence au freinage hyper longtemps, bien aidé il est vrai par la progressivité des Gustave. Cependant, le bike est parfaitement posé sur ses appuis, les suspensions lisent à merveille le relief et permettent de conserver un grip optimal. Ce confort, incroyable en début de course, s'accompagne également d'une progressivité étonnante. Même sur les plus gros sauts, le Knolly reste incroyablement silencieux en réception. On a jamais la sensation de venir en butée ou de s'écraser sur le vélo, bref, il offre un comportement en suspension proche de la perfection. La position très équilibrée lui confère également une bonne

maximale, un réglage dû à l'hostilité apparente du North Shore pour un Frenchie qui le découvre... Aïe!

Lorsque les parcours se font plus rapides et que le rythme augmente, le V-Tach continue à bien tenir son rang et reste très efficace grâce à l'adhérence sensationnelle que lui procurent ses suspensions mais il se montre un poil moins amusant. En position basse, la selle n'est là que pour ne pas gêner et on ne peut guère s'en servir d'appui, avec les genoux ou les fesses. Difficile même de s'asseoir en virage rapide par exemple, étant à la fois un peu trop en avant et n'offrant pas une position

« CE KNOLLY EST TAILLÉ POUR ÊTRE UNE ARME EN TERRAIN TRÈS EXIGEANT, UNE BÊTE DE FRANCHISSEMENT ET DE VRAI FREERIDE... »

agilité en l'air pour la catégorie où il est facile à placer sur des sauts en transfert par exemple. Ce comportement en saut peut encore s'améliorer si vous prenez soin de raccourcir les bases mais à chacun de trouver le bon compromis : le bike est plus nerveux en bases courtes, réagit mieux aux appels de sauts mais l'adhérence au freinage s'en trouve un peu atténuée. Une affaire de goût, fonction de la vitesse que vous souhaitez mettre à vos runs... Nous avons roulé la plupart du temps en bases longues pour profiter d'une stabilité

idéale. Le pilotage debout s'impose en DH ce qui limite l'efficacité de V-Tach s'il est question de chronos. En revanche, pour ce qui est de passer à vélo dans le plus pur « no foot spirit », rien ne l'arrête. Même dans les passages les plus raides, la selle ne gêne absolument pas les mouvements. Bref, ce Knolly est taillé pour être une arme en terrain très exigeant, une bête de franchissement et de vrai freeride, à défaut d'être un chasseur de chrono. Une histoire de philosophie de pratique...



PRIX > 2500 EUROS (CADRE SEUL)

POIDS DU VÉLO > 19,4 KG

PROGRAMME > FREERIDE DH

POUR QUI? > POUR CEUX QUI RECHERCHENT UN BIKE CAPABLE DE LES METTRE EN CONFIANCE EN TERRAIN TRÈS ENGAGÉ MAIS QUI VEULENT POUVOIR PÉDALER EN MONTANT AU SOMMET DES SPOTS.

POINTS FORTS > PROGRESSIVITÉ DES SUSPENSIONS, GÉOMÉTRIE TRÈS RÉUSSIE, TOLÉRANCE, FACILITÉ, RÉGLAGES.

POINTS FAIBLES > RAS POUR LE PROGRAMME.

CONCLUSION > LE V-TACH EST PARMIS LES BIKES DE FREERIDE LES PLUS ABOUTIS POUR LE PROGRAMME, OFFRANT DES SUSPENSIONS À LA FOIS SENSIBLES SUR LES PETITS CHOC ET TRÈS PROGRESSIVES SUR LES GROS, MAIS AUSSI UN COMPORTEMENT FACILE QUI MET IMMÉDIATEMENT EN CONFIANCE TOUT EN CONSERVANT DU CARACTÈRE POUR LES RIDERS PLUS AGUERRIS. Bref, une véritable réussite.

FICHE TECHNIQUE

Prix : 2500 € (cadre seul)

Poids : 19,4 kg

Cadre : Aluminium

Poids : NC

Amortisseur : Fox DHX-Air 5.0

Longueur : 200 mm

Course : 55 mm

Débattement à la roue arrière : 190 mm

Fourche : Marzocchi 888RC2X

Débattement : 200 mm

Poids constructeur : NC

Potence : Marzochi

Guidon : Race Face Diabolus

Selle : WTB

Freins : Magura Gustave 200 mm

Roues : WTB Laser Disc DH

Cassette : Sram

Pneus : Specialized Chunder 26x2,5"

Dérailleur AR : Sram X9

Commandes : Sram X7

Pédalier : Race Face Diabolus

Pédales : sans

GÉOMÉTRIE

Taille : M

Longueur des bases : 432 à 452 mm

Hauteur du boîtier de pédalier : 360 mm

Angle de direction : 64 à 66°

Angle du tube de selle : 62°

Tube supérieur : 590 mm

Empattement : 1135 mm

Longueur du tube de direction : 120 mm

Tailles disponibles : XS, S, M, L

LE V-TACH EST IMPÉRIAL SUR LES GROS JUMPS.