

Test COMMENCAL META 4.2 Customisé

Caractéristiques	
Cadre	: Alu NUTS DB
Fourche	: Rock shock REBA SL
Amortisseur	: DT Swiss SSD 190 L
Cassette	: Sram PG 990 9 vit.
Dérailleur arrière	: Sram X7
Dérailleur avant	: Shimano LX collier bas
Manettes de vitesse	: Sram Shifter X7
Freins AV/AR	: Formula ORO XT 160
Pédalier	: Race Face Evolve XC
Pédales	: Crank brothers
Potence	: Race Face
Jeu de direction	: FSA
Pneus	: Maxxis Advantage 26x2.1
Roues	: DT Swiss XR 4.1
Poids	: 12,6 kg



Monté à partir d'un cadre COMMENCAL Meta 4.2, ce VTT rentre dans la catégorie : XC – Enduro.

Le cadre est costaud mais pas très léger : 2.9kg sans amortisseur. J'ai donc choisi des composants assez légers pour ne pas trop pénaliser l'ensemble.

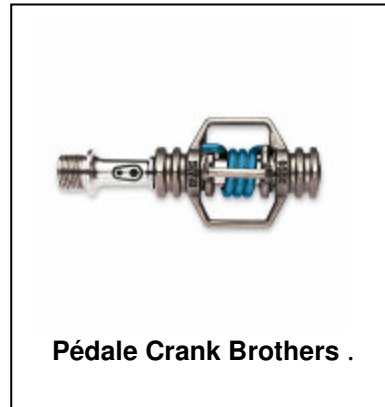
La fourche Rock Shock REBA SL : 1,6 KG extrêmement efficace sur terrain cassant de même que l'amortisseur DT SWISS. Ces deux composants sont ajustables en fonction du poids du pilote, à l'aide d'une pompe haute pression.

Pour le pédalier, j'ai opté pour la nouvelle technologie dite des roulements externes : Race Face Evolve XC triple plateau 22-32-44. Les avantages de ce type de pédalier : Légèreté, roulements complètement autobloquants et grande facilité de démontage et d'entretien.

Les pédales Crank Brothers sont légères et ont l'avantage de permettre un déchaussage instantané, ce qui n'est pas négligeable, dans certains passages techniques.



**Pédalier « roulements externes »
RACE FACE Evolve XC**



Pédale Crank Brothers .

Les roues DT SWISS XR 4.1 sont également très légères (1,7 kg les deux roues) et solides : elles ont résisté sans problème à la Grande traversée du Vercors qui comportait pourtant certains passages particulièrement cassants. Pneus MAXXIS Advantage , pas tubeless !

Pour les freins, il y avait que l'embaras du choix des fournisseurs de freins à disque : Hope, Shimano, Formula, Hayes et Magura.

J'ai pris finalement des freins Formula ORO diamètre 160 mm. Le freinage est excellent et deux vis BTR permettent de régler (presque) facilement le jeu latéral. Seul petit problème sur ces freins : au bout de 20 km le frein avant s'est mis à vibrer d'une façon inquiétante. Après consultation du revendeur et de quelques forums sur la question, c'est un problème connu chez Formula ... La solution préconisée : biseauter les plaquettes pour changer l'angle d'attaque. Cela n'a rien amélioré. J'ai donc changé le disque pour un A2Z. Cela freine un peu moins bien mais les vibrations ont disparu.



**Etrier de frein Formula ORO :
On aperçoit les deux vis de réglage latéral.**



Cassette SRAM PG 990 : Une des plus légères du marché

Pour la transmission j'ai choisi SRAM car je voulais avoir des manettes « Twister » plutôt que « Trigger ». Le seul composant que j'ai dû changer pour un Shimano, est le dérailleur avant car seuls les dérailleurs « Collier bas » se montent sur ce modèle de VTT et SRAM n'en possède pas.

La Cassette SRAM PG 990 9 pignons 11-32, outre sa légèreté, présente l'avantage de bien évacuer la boue.



Amortisseur DT Swiss SSD 190



Le VTT, en cours de montage, au club.

Essai dynamique :

La première sortie s'est faite lors du rallye « La Cernaysienne » du 9 Avril 2006.

Premières impressions : la motricité sur terrain sec et cassant est excellente, on a l'impression que les roues collent au sol et de plus, c'est très confortable. En ce qui concerne le freinage, c'est impressionnant : on freine avec deux doigts et l'on peut doser très facilement. Seul problème : les vibrations sur le frein avant qui sont apparues très vite.

Le week-end de l'Ascension dans le Vercors allait compléter les premières impressions des quelques sorties faites dans les Yvelines.

Le Vercors est une région magnifique et particulièrement intéressante pour les amateurs de VTT : grande variété de terrains et de paysages, les passages physiques alternent avec les passages techniques et les descentes de tout type. J'ai pu ainsi constater la très bonne stabilité de ce VTT dans les descentes et notamment sur terrain caillouteux : Le VTT reste bien ligne et l'amortissement est optimal.

En ce qui concerne les passages de plat et les montées à faible pourcentage, c'est toujours le même plaisir : rendement et confort maximum.

Rien à dire sur la transmission : les vitesses passent sans souci.

Pour conclure : Un VTT très plaisant, un peu lourd dans les montées mais très agréable sur terrain sec ou caillouteux et très sûr dans les descentes.



**L'essai dynamique exigeant :
La Grande traversée du Vercors**

Michel