



Ultra élitiste, le Dualen est un véritable bâton de dynamite hilarant

er

Mondraker Dualen

1 650 € - 15,02 kg*



La Marzocchi 4X apporte rigidité et précision au train avant. Quant aux nouveaux pneus Mondraker, ils permettent un engagement total.



On ne se lasse pas d'admirer les sublimes pattes arrière ainsi que le support d'étrier du Dualen. Notez aussi à gauche la roulette d'anti-déraillement.



Certes, ce Dualen est réellement plus cher que ses petits copains. Mais il faut bien avouer que nous ne l'aurions jamais vu aux avant-postes, tellement il semblait élitiste et cantonné aux seules pistes de 4X bien damées. Et pourtant, au fil de ce match, il n'a pas mis longtemps à être adopté par l'ensemble du staff d'essayeurs. Déjà par sa gueule déjà, hyper racée et ramassée, ainsi que par sa finition ultra agressive. Dans sa livrée gris mat, il n'a plus rien à voir avec l'ancien modèle du même nom, et il est le seul à posséder une roulette de guidage de chaîne. Notez que l'on aurait apprécié un double plateau afin de pédaler un peu mieux. En revanche, les magnifiques pattes arrière permettent, en inversant leurs sens, de modifier l'empattement, et ultime détail, le support d'étrier de frein usiné est réglable pour suivre le mouvement. Bon sang, quelle classe ! La selle Fizik Gobi peut paraître surprenante sur ce type de spad, mais pour-

tant elle est appréciée tant par sa finesse que par son confort. Le poste de pilotage est également au top, avec pour seul bémol, les leviers de freins Hayes Nine B.F.L. anguleux et peu agréables. Une fois arraché au sol, le Dualen et ses quinze kilos de muscles ne demandent qu'à attaquer. Et c'est sûr qu'il vous faudra avoir la caisse pour le suivre. Nettement moins bon rouleur que le Vitus et le Specialized, c'est dans l'engagement qu'il nous a conquis. Aussi à l'aise que le Stuff sur les sauts, il le devance nettement dès lors qu'il faut attaquer dans des portions de terrain plus abîmées. Doté d'une excellente stabilité, il ne vous prendra pas en défaut, surtout avec la fourche Marzocchi 4X. Cette dernière étant la seule avec celle du Stuff à adopter un véritable axe de 20. Facile à régler, elle est surtout très rigide, et apporte la précision nécessaire au pilotage. Personnellement, j'ai réussi à me libérer sur des sauts, preuve de l'assurance que génère cette monture. Les roues très mastoques et

les pneus Mondraker (fabriqués par Intense) de grosses sections permettent de prendre beaucoup d'angle, et de rentrer fort dans les parties défoncées. Sur de telles pistes, seul le Vitus Motion aurait pu suivre, s'il avait eu de bons pneus. Alors bien que limité au pédalage face à ce même Vitus ou au Specialized, et moins nerveux que le MSC, le Dualen l'emporte haut la main parce que chez Bike, on a toujours préféré les VTT au caractère bien trempé. Mais attention, il n'est pas à mettre entre toutes les mains, et il ne faudra pas laisser les enfants s'en approcher. En outre, son tarif pourra peut-être vous faire préférer son dauphin du jour...



• Comportement fun
• Stabilité
• Rigidité



• Simple plateau
• Poids
• Prix



C'est entre potes qu'on profite pleinement des qualités de ces VTT ludiques !

Si des VTT de freeride hardtail peuvent faire sourire, (comme s'il n'y avait pas assez de familles de VTT actuellement!), ceux-ci ont tout de même leur mot à dire. Nécessitant un budget nettement moins important que leurs grands frères tout-suspendus dotés de 180 mm de débattement, ils raviront sans problème les pilotes ne sortant pas forcément souvent en montagne, mais appréciant de pouvoir se lâcher quand ils le désirent, sans risque de casser leur VTT en deux... En plus, ils permettent de progresser en pilotage, à l'inverse des tout-suspendus qui gommant tout et nivellent les différences de pilotage. A ce petit jeu, le Mondraker Dualen nous a ravi par son comportement fait d'un mélange de force et de souplesse. A l'aise partout, il plaira aux plus agressifs d'entre nous, que ce soit sur des pistes rapides ou techniques. Le Vitus « by Taillefer », très bien né, est certainement plus polyvalent, mais pour une fois ce n'était pas notre critère le plus important. Il est

seront possibles facilement. Le Koan Stuff, pourtant proche du Dualen, ne l'égale pas au niveau de la stabilité, une donnée qui nous était chère. Mais il permet d'engager sans concession sur tous les sauts. Le MSC, rigide et compact, a été handicapé par son poste de pilotage, mais aussi par son manque de stabilité. Ces deux-là seront plus à l'aise en dirt et en street. Quant au Specialized, il faut admettre qu'il nous a déçu par son manque de caractère, qui le rapproche d'un VTT de rando. Polyvalent et léger, il ne donne pas forcément envie de se lâcher, et c'est bien dommage. Et quand on connaît la jovialité des Specialized en général, on ne peut s'empêcher d'être un peu plus sévère. Mais avant de vous précipiter pour acheter l'un des vélos de ce match, il vous sera tout de même important de bien savoir à quoi vous attendre. Ici, le rendement des vélos au pédalage est, bien entendu, à mettre de côté. Ces VTT ne sont pas les plus adaptés pour rouler longtemps ou enquiller des côtes. Mais dès lors que de courtes sorties entre

VERDICT FINAL

- 1. MONDRAKER
- 2. VITUS
- 3. KONA
- 4 ex. MSC
- 4 ex. SPECIALIZED

potes, émaillées de spots freeride et de descentes techniques sont à votre programme, n'hésitez plus, ces VTT sont faits pour vous. ●

Match Express*	PRESENTATION	RENDMENT	MANIABILITE	STABILITE	SUSPENSION	FREINS	POIDS	PRIX
Kona	2	4	1	4	4	2	5	1
Mondraker	1	4	3	1	1	2	4	5
MSC	3	3	2	4	2	2	2	4
Specialized	4	2	4	3	2	1	1	3
Vitus	5	1	5	2	4	2	3	1

*Ces classements particuliers sont indépendants du classement général (cf. verdict).

Les lecteurs jugent



Janos Boudet,
28 ans, 1,75 m – 70 kg
Roule en DH sur un Specialized Demo 9, et en trial et street sur un BT Raven 6.0

1er Specialized : il est homogène et efficace. Il est plus long, mais sa position haute de l'avant permet de cabrer facilement. En revanche son angle de chasse est trop fermé et demande beaucoup de vigilance en descente. Les freins Juicy sont au-dessus du lot.
2e Mondraker : il est plus typé dual/4X. L'avant est plus chargé, et l'on peut sortir des appuis avec beaucoup plus de vitesse. La roue avant ne flotte pas. Le cadre et la fourche sont super

rigides, et le moindre coup de pédale est retransmis. En revanche il est un peu lourd, mais il reste le plus beau mécaniquement.

3e MSC : il a une position particulière, très courte, avec un guidon très large et un avant super bas. Il rappelle les VTT de trial. On se sent plus à l'étroit que sur le Specialized où le Mondraker, mais cette compacité apporte une bonne vivacité. Il est au top à basse vitesse, et monté en pneus "ronds", il est plus à l'aise en street/trial qu'en enduro/freeride.

4e Kona : il est plutôt orienté dirt. Court, fourche DJ, selle

large, on ne peut rien lui reprocher sauf son poids qui en fait un VTT moins joueur et moins facile à placer. Il conviendra aux pilotes costauds qui privilégient la fiabilité, ou à ceux qui aiment inclure une composante dirt à leurs sorties.

5e Vitus : c'est le plus cross-country de la bande. Il a une potence trop longue et des jantes et des pneus trop fins. Il n'invite pas vraiment à s'amuser. Ce n'est pas un mauvais vélo, mais il lui manque de la fougue pour pouvoir engager en free-ride, et personnellement je n'avais pas confiance pour me lâcher à son guidon.



Ugo Pagliuca
34 ans, 1,73 m – 65 kg
Roule en rando et en street sur un Sunn Xircuit

1er Mondraker : je me suis tout de suite senti à l'aise dessus, il est super confortable. Il paraît un peu lourd, mais on en fait ce que l'on veut. Dans la limite de mes capacités tout de même... Il est très sécurisant, et l'on sent que c'est du costaud. En plus il est splendide avec une finition soignée. Viva Espana !
2e Vitus : je m'y suis fait tout de suite, il est plus léger et plus facile à relancer que le Mondraker, j'ai apprécié. La position est bonne et il est bien

maniable. C'est, avec le Specialized, le moins physique à pédaler. Par contre l'équipement est un peu léger et les freins manquent de mordant.
3e MSC : la première impression de pilotage est étrange, car la position est très bizarre. Le guidon "aplati" est très, très large, et il a peu de stabilité. C'est assez déroutant. Mais on s'y fait vite car il est super agile et cabre bien. Les freins sont efficaces, même si les leviers me rappellent ceux de mon vélo de gosse (!). Et de plus la selle est moche et semble être en bois tellement elle fait mal.

4e Specialized : il est super léger, la

position est correcte, mais son comportement sort du lot et le destine à d'autres pratiques plus larges que le freeride. Peut-être à cause de son grand débattement et à son angle de direction assez fermé. Il fait aussi très fragile au niveau du minuscule triangle arrière.
5e Kona : moi qui souhaitais éventuellement m'en acheter un, je n'ai pas réussi à le bouger. Il reste collé au sol et n'est pas vraiment amusant. Par contre, c'est clair qu'il est stable, et il respire la solidité. De plus la couleur est sympa. Mais il est certainement meilleur sur d'autres terrains, plus défoncés.