

SÉCURITÉ
Avoir le bon
kit de survie
en montagne

DIDACTICIEL

Tout savoir sur
les freins à disque

NOUVEAUTÉ

On a testé la mise à jour
du moteur Bosch CX !

DÉBAT DU JOUR

Faut-il un permis pour
piloter un VTAE de plus
de 100 Nm de couple ?



ESSAIS

Haibike ALLMNT CF 11 TRN/IQ
Mondraker SCREE RR
Norco SIGHT VLT C1 CX HP
Specialized LEVO R

N° 6 - JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE 2026
0020 K 94470 - FRANCE/REPUBLIQUE 6,90 €
BELUX 880 € CH 10 CHF 27,95 € - ESP. GR.
PORT. CONT 6,95 € - DOM 6,95 € - TON 800XPF -
MAR YOMAD - TUN 16TND - CAN 10,50 \$CAD

L 18708 - 5 - F: 6,90 € - RD





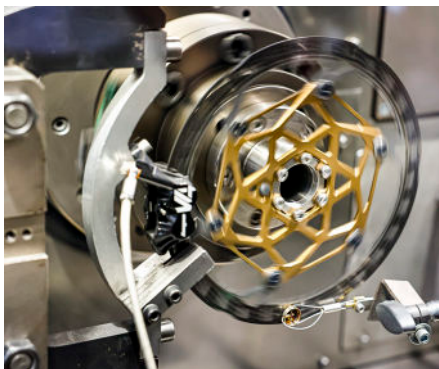
GALFER

SHARK EVO KASHIMA

Avec le Shark Evo Kashima, Galfer pousse encore plus loin la logique du bling-bling en proposant un disque qui assume pleinement son statut de composant haute performance, pensé pour les VTAE engagés, mais qui ne délaisse pas pour autant l'esthétisme. La base est donc le nouveau disque Shark Evo présenté l'année dernière. Evo évoque la surface de contact entre le disque et les plaquettes qui a augmenté pour une montée en puissance plus rapide et une meilleure constance lors des freinages répétés. Cette géométrie élargie permet aussi une répartition plus homogène des contraintes thermiques, limitant les variations de mordant dans les longues descentes. En pratique, cela se traduit par un freinage plus linéaire, moins sujet aux fluctuations de feeling quand la température grimpe.

Pour la chaleur, Galfer attaque ce problème avec une approche multi-structures : le disque intègre des ailettes de dissipation et des ouvertures optimisées pour accélérer l'évacuation de la chaleur.

Le Shark Evo Kashima repose sur une architecture bi-matière : une piste en acier inoxydable pour le contact avec les plaquettes et un noyau central en aluminium 7075-T6 usiné CNC. C'est lui qui reprend le célèbre traitement Kashima qui n'est dorénavant plus une exclusivité des plongeurs de fourche Fox. Le traitement apporte une couche d'oxyde anodisé dur qui va améliorer la résistance à l'usure de la pièce centrale en aluminium. Mais Galfer ne se cache pas pour dire que c'est surtout ici pour créer une cohérence visuelle très recherchée avec les suspensions Fox Factory, souvent utilisées sur les montages haut de gamme. Le Shark Evo est proposé en diamètres 180, 203 et 223 mm.





ROCKY MOUNTAIN

ALTITUDE POWERPLAY

Rocky Mountain a levé le voile sur la troisième génération de son Altitude Powerplay, un e-enduro qui affirme plus que jamais son ADN de machine agressive pour la montagne.

Conçu autour d'une plateforme très typée enduro, ce nouveau modèle mise avant tout sur la puissance moteur, l'efficacité de la suspension et la modularité pour s'adapter aux sentiers les plus exigeants.

Au cœur de ce vélo, on trouve le nouveau système Dyname S4 Pro, une évolution du moteur propre à Rocky Mountain. Là où beaucoup de constructeurs adoptent des moteurs Bosch ou Shimano, la marque canadienne conserve sa propre architecture - un choix qui lui permet d'optimiser la réponse, la dynamique et l'intégration dans le cadre. Le S4 Pro délivre jusqu'à 108 Nm de couple, avec une puissance de crête pouvant atteindre 1 000 W. L'architecture unique de ce moteur ne transmet pas la puissance directement via le plateau du pédalier, mais par une série de petits pignons spécifiques, ce qui permet de conserver un pédalier plus traditionnel tout en intégrant l'assistance de manière très efficace. Le vélo utilise une batterie intégrée (et amovible) de 720 Wh, amovible pour faciliter le rechargement ou l'entretien. Pour ceux qui veulent étendre leurs journées, il existe une solution d'autonomie additionnelle - le Overtimepack de 314 Wh - qui peut porter la capacité totale au-delà de 1 000 Wh.

L'Altitude Powerplay 3 conserve un débattement 170 mm à l'avant / 160 mm à l'arrière, une configuration qui le

place fermement dans la catégorie enduro électrique. Le design de la suspension arrière LC2R (Low Centre Counter Rotating) vise à abaisser le centre de gravité et à favoriser la traction, tout en filtrant efficacement les gros impacts. La géométrie reste très réglable : avec l'option Ride-4, le pilote peut modifier la hauteur du boîtier de pédalier et l'angle de direction pour affiner le comportement entre position plus joueuse ou plus stable. Un jeu de cales de direction permet aussi d'ajuster quelques millimètres d'avance du reach pour trouver vraiment le bon compromis sur le terrain.

La gamme Altitude Powerplay 3 s'articule autour de plusieurs niveaux de finition, chacun illustrant une approche différente de l'utilisation.

Les versions aluminium démarrent autour de 5 499 € (Alloy30), tandis que le modèle carbone haut de gamme est proposé autour de 9 499 €, reflétant l'ambition de Rocky Mountain de fournir un produit à un prix compétitif.