

VELO VERT

PARIS
2024

NOTRE NOUVELLE
RUBRIQUE...
JUSQU'AU JOUR "J"

LE 1^{er} MENSUEL
VTT

SEPTEMBRE
#09
2023
N°357

ESSAIS ET NOUVEAUTÉS
ROBUSTES. POLYVALENTS.
PERFORMANTS : DES VRAIS
VÉLOS DE MONTAGNE !

SANTA CRUZ HIGHTOWER
MONDRAKER RAZE RR
BH LYNX TRAIL 9.5
GIANT REIGN 29

VTT
ÉLECTRIQUE

LAPIERRE OVERVOLT AM
75 ANS, ÇA SE FÊTE !
CANNONDALE MOTERRA LT
LE GRAND RETOUR
NORCO RANGE VLT
ESPRIT CANADIEN, ES-TU LÀ ?
PIVOT, BIANCHI, EVIL
DES JOLIES
SURPRISES !

SÉCURITÉ
POC & RECCO
UNE SOLUTION
EN CAS DE PÉPIN ?

AVENTURE
DE MORZINE À LA SUISSE.
SUJETS AU VERTIGE,
S'ABSTENIR !

CROSS-COUNTRY
SPECIALIZED
EPIC EVO EXPERT

ARTISAN
EGERIE
SPÉCIALISTE
DES ACIERS

• DOMAINE : 8,00 € • DOMAINE / CIVIL : 7,50 € • BELGIUM / LUXEMBOURG / PORTUGAL : 7,50 €
• HT : 10,00 € • CAN. : 11,50 \$ CAN. • BRITAIN / IRE. : 7,50 € • JAPON : 12,00 ¥

FABRIQUÉ EN FRANCE

VELOVERT.COM

L 17089 - 357 S - F: 7,50 € - RD





ÈGÈRIE VÈLO

D'INFORMATICIEN À CADREUR,
COMME UNE ÉVIDENCE !

SI CE N'EST SON AMOUR POUR LE VTT, RIEN NE PRÉDESTINAIT NICOLAS MASSE, ALIAS "MEUMEU", À FABRIQUER DES CADRES. D'INFORMATICIEN À CADREUR, C'EST LE GRAND ÉCART. MAIS POUR NICOLAS, CELA S'INSCRIT DANS LA SUITE LOGIQUE DE SES CHOIX DE VIE. NOUS SOMMES PARTIS DANS LA RÉGION DU HAUT CHABLAIS POUR DÉCOUVRIR L'HISTOIRE DE CE CADREUR ATYPIQUE ET DE SA MARQUE ÈGÈRIE.

TEXTE > AMAËL DONNET & PHOTOS > AMAËL DONNET & NICOLAS MASSE

C'est au siècle dernier, plus précisément en 1993, que Nicolas Masse a découvert le VTT, sur un Lejeune des années 80 baptisé la «Loterie Nationale» en raison des craquements musicaux qu'il produisait en roulant; sur ce drôle de destrier, il a effectué ses premiers tours de roues dans la forêt de Fontainebleau en compagnie de son grand frère et ce ne fut pas vraiment un coup de foudre entre le jeune ado et le monde du tout-terrain. La bécane branlante a failli le dégoûter de la pratique !

Passé ces premiers tours de roues chaotiques, c'est sur le spot de Cheptain', en région parisienne, que Nicolas a affûté son pilotage et appris les bases du «shape». Le VTT est alors devenu une passion de plus en plus dévorante pour Meumeu comme on le surnomme sur le forum Vélo Vert. Entre 2004 et 2005, avec sa future femme, Sandrine, toutes les vacances sont consacrées à cette pratique et à la recherche d'un nouveau lieu d'habitation. Nicolas : «Cela n'avait plus de sens de rester à Paris en étant fan de VTT. Pour chercher un nouveau cadre de vie, nous avons visité Montpellier, Toulouse, Morzine... Avec Sandrine, nous avons tout de suite accroché avec le Chablais. Nous nous y sommes installés dès mars 2006».

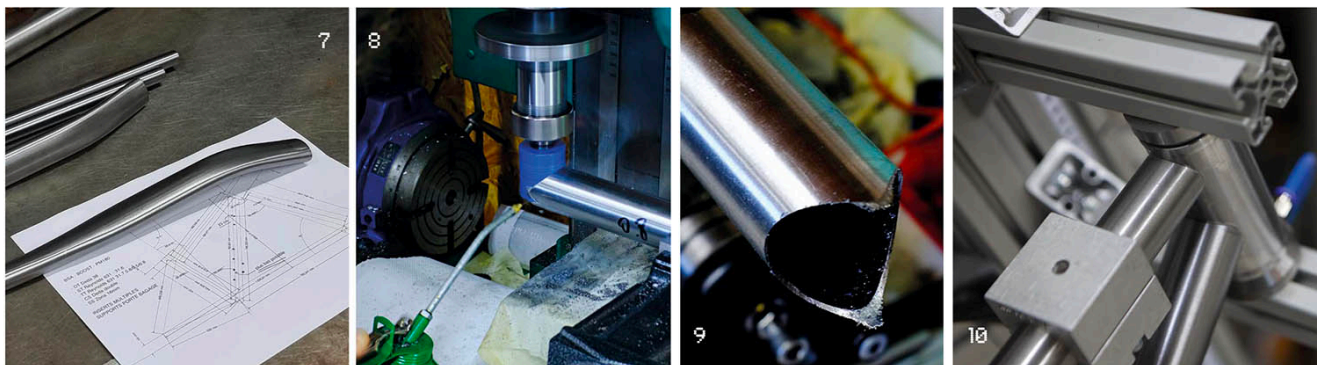
Quittant également son emploi dans l'informatique, Nicolas se recycle alors et il ouvre un magasin de cycles avec l'aide d'un associé, Olivier Legrix, sur les rives du lac Léman. Au niveau local, le marché du vélo se montre complexe et les pratiquants ne sont pas si nombreux dans sa nouvelle région. Après des années de dur labeur, Nico ressent une certaine lassitude. Il quitte Thonon et prend ses quartiers dans le Haut Chablais.

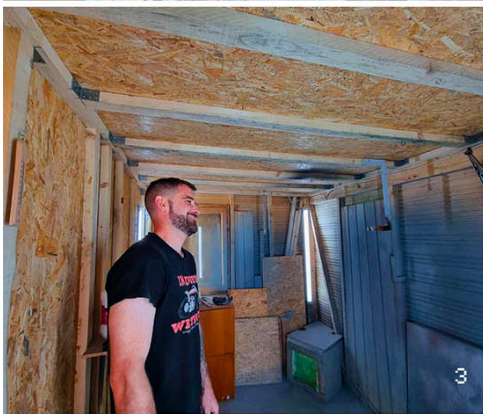
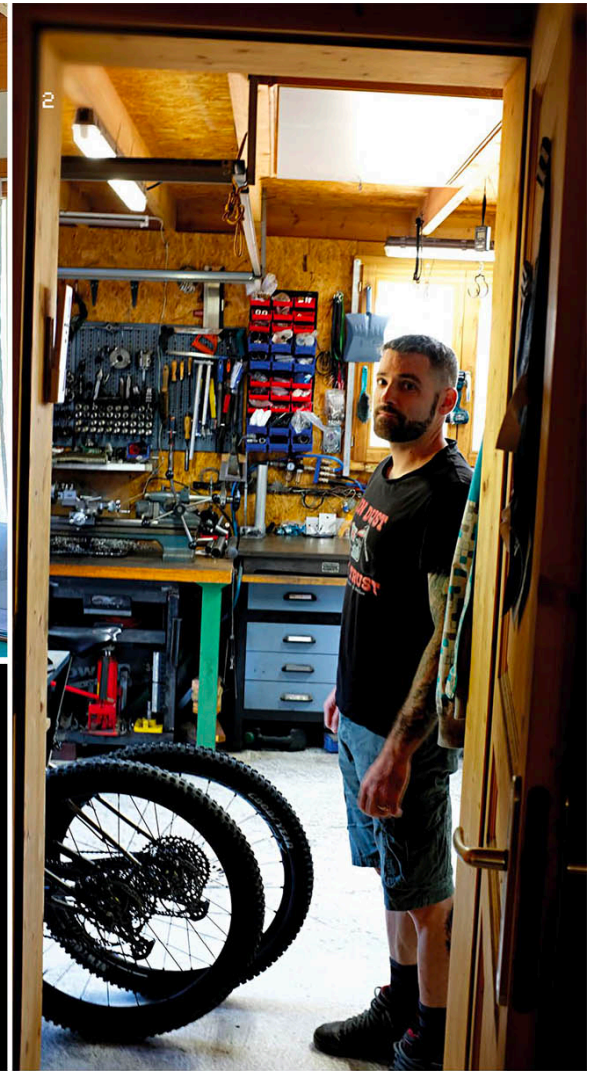
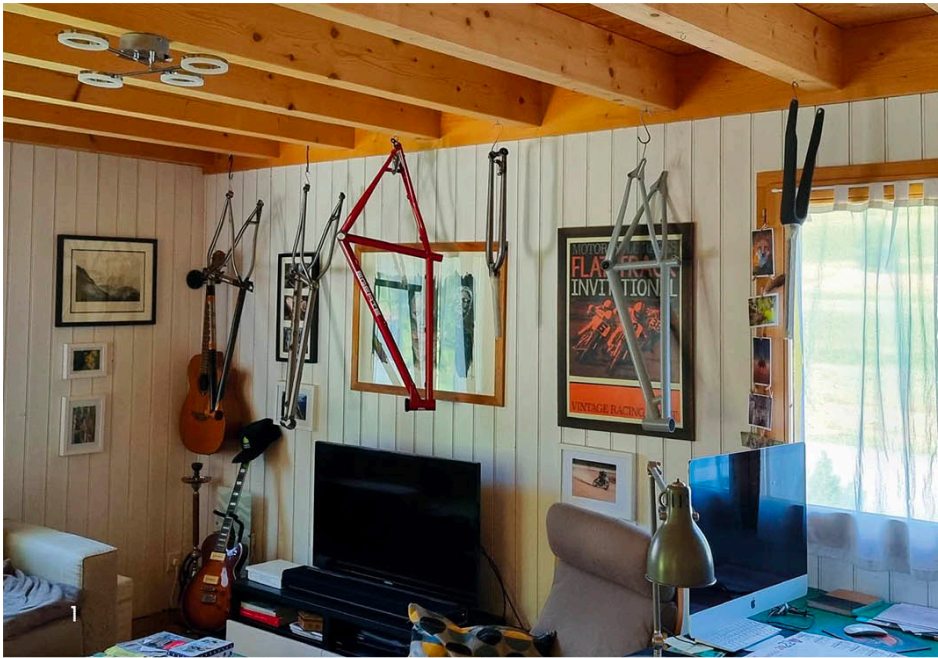
Histoire de se ressourcer, il retape une vieille moto. Très habile de ses mains et plutôt de bon goût dans ses choix esthétiques, il réhabilite la bécane qui attire les regards. Il y a de la demande, Meumeu travaille alors sur divers projets qu'il revend. Pour se perfectionner, il suit une formation qui lui apporte l'équivalence d'un CAP de soudeur. Ce type de moto est à la mode, le succès est là, les délais d'attente se prolongent, l'atelier devient trop petit. Nico se pose des questions légitimes. Et si le vélo, ce n'était pas plus simple ?

L'affaire est lancée en deux coups de main ! Être cadreur n'était pas une fin en soi, ni un objectif de vie, cela c'est fait naturellement. Nicolas : «Quand tu vois que certains artisans, comme Julie Racing Design ou Vagabonde font ou ont fait des cadres depuis des années, ça te fait rêver un peu. Devenir cadreur, cela n'a jamais été un objectif, c'est plutôt le résultat d'un cheminement de vie. Après avoir eu un magasin, puis travaillé dans la restauration de moto, je possédais les outils et les compétences pour construire un cadre. J'ai tenté le coup en mai 2020, ce n'était pas fameux, ni super droit, mais ça roulait. Pour le deuxième cadre, j'ai peaufiné le processus et j'ai investi dans du matériel. À partir du quatrième cadre, des copains se sont intéressés. Par la suite, les premiers clients sont arrivés. Durant deux ans, j'ai continué à investir dans l'outillage, je suis désormais parfaitement équipé». Pourquoi l'acier ? Nicolas nous l'explique : «J'aime bien les qualités mécaniques de l'acier ainsi que l'aspect des tubes fins. C'est aussi la matière avec laquelle je pouvais travailler de suite grâce à mon outillage et à mes compétences».

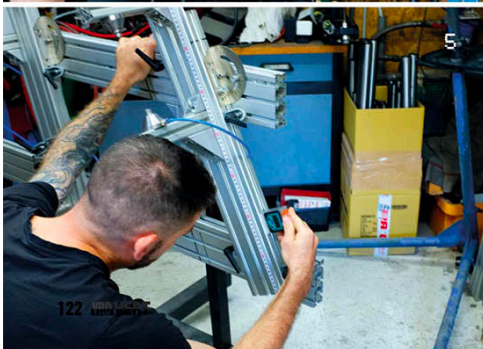
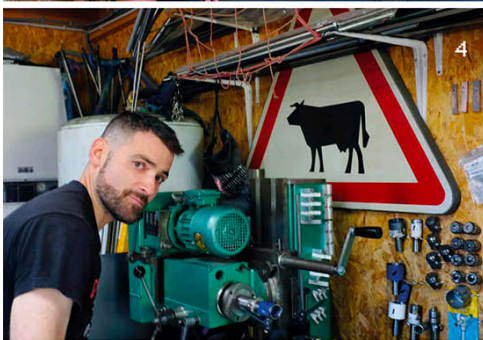
Les tubes qu'il utilise proviennent de chez Columbus, Reynolds ou Dedacciai. Le panachage est toujours de mise, car selon lui chaque série a ses points forts. Ainsi, il se sert presque toujours des tubes Reynolds pour les tubes de selle, pour les bases et les haubans il va choisir des tubes Columbus Zona ou Dedacciai. Lors de l'assemblage d'un cadre, il apprécie particulièrement souder. Les haubans lui posent quelques soucis, les tubes cintrés de série ne sont jamais réellement identiques. Cela requiert pas mal de travail pour rendre l'ensemble harmonieux et symétrique. Dans le cadre du possible, il préfère effectuer le cintrage lui-même avec l'aide de sa cintruse Cobra. Les cadres de «salon» ne sont pas sa tasse de thé. Pour ses «Égérie», que ce soit un gravel, un semi-rigide ou un tout-suspendu, la fonctionnalité et un tarif attractif seront mis en avant. Un cadre, ce n'est pas une pièce d'exposition, il doit être pleinement utilisé et il a une durée de vie. Nicolas : «On reste sur des vélos en acier au chrome molybdène, et même si les alliages sont de qualité, c'est pour moi de la ferraille améliorée. Il ne faut donc pas trop s'enflammer sur les prix d'un cadre en acier».

7 > Lors de notre visite, Meumeu était en train d'assembler un VTT qui sera utilisé lors de la French Divide 2023. 8 > Découpe d'un tube, la lubrification est assurée par un mélange huile/eau. 9 > Un tube brut après grugeage. 10 > L'assemblage est parfait, la géométrie est respectée, il reste à passer au pointage avant de souder le triangle avant.





1 > Nicolas peint lui-même ses cadres. Ces derniers finissent de sécher dans son salon. 2 > L'atelier est accolé à la maison, Nicolas et sa femme Sandrine vivent dans le Haut Chablais depuis de nombreuses années. 3 > La cabine de peinture se trouve dans une annexe située à quelques encablures de l'atelier. Nico rigole souvent, il est pro, habile et imaginaire sans trop se prendre au sérieux. 4 > Meumeu est en train de gruger un tube. À l'arrière-plan, ce panneau qui colle à son surnom, a été emprunté en 1999 dans la région de Saint-Étienne. 5 > Le gabarit est fait maison, il offre une grande polyvalence en permettant de fabriquer tous types de cadres. 6 > Ébavurage à la meule à disque. L'atelier semble être un fourre-tout à première vue, mais tout est à sa place.



VISITE

Ainsi, il a un avis tranché sur les vélos en acier "prestigieux". Nicolas : «Globalement le résultat est magnifique, je suis admiratif. De mon côté, j'aurais perdu patience avant d'arriver à ce résultat. Quand je travaillais sur les motos, c'était pareil. Je voulais que cela soit joli, que la ligne soit belle, mais je ne souhaitais pas passer 500 heures sur une moto. Si je passais 100, voire 150 heures sur une moto c'était largement suffisant pour moi. Pour un cadre, c'est identique. Il ne faut pas s'éterniser, le cadre doit aller rouler le plus rapidement possible. C'est le plus important. De plus, son prix ne doit pas être un frein à l'envie de rouler le cadre à fond. Un vélo n'est pas fait pour parader. À vrai dire, nous ne sommes pas nombreux sur ce segment. Par le passé, Salamandre avait la même optique».

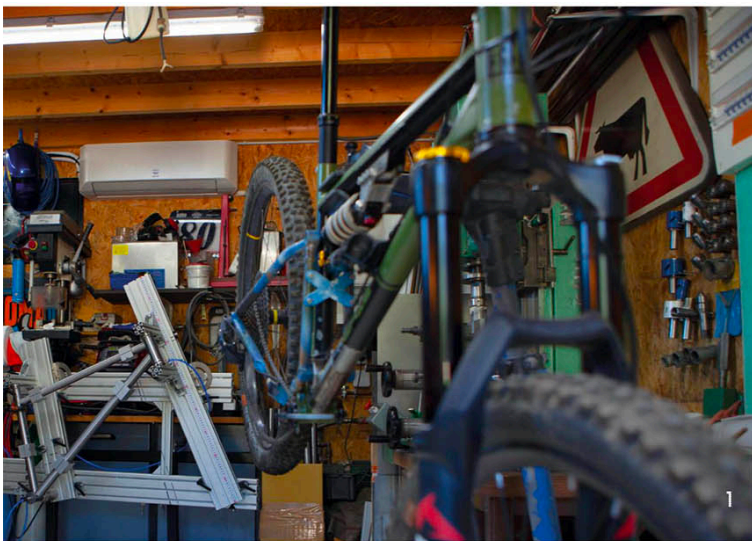
Un «hardtail» Égérie est facturé à partir 950 euros pour un mix Columbus Zona, Reynolds 631, Deddacai Zero avec une couleur assez simple. Après, suivant les finitions et la complexité de la peinture, l'addition augmente logiquement. Le délai varie de quatre à six mois en fonction des commandes. Histoire de garantir la qualité et de maîtriser tout le processus de fabrication, tous les tubes sont contrôlés et les cadres sont peints sur place. Actuellement, une soixantaine d'Égérie sont sortis des ateliers. Pour le futur, Nicolas prévoit de sortir au maximum trente cadres par an. Il n'est pas question de produire plus, ceci pour conserver une certaine fraîcheur et pour continuer à rouler avec ses amis.

À la question de savoir pourquoi choisir un artisan, Nicolas souligne que cela permet de choisir précisément les tubes en vue d'une pratique ou d'une morphologie spécifique. En outre,

la géométrie sera 100 % sur-mesure et donc sans concession. Il ne critique pas les productions de série et les productions asiatiques, il existe selon lui de nombreux bons vélos. Si, pour lui, il est préférable d'acheter local, il ne croit en revanche pas trop aux arguments écologiques : «Même si les tubes sont transformés en Italie pour Columbus et en Angleterre pour Reynolds, la matière première ne vient pas de chez nous et la fabrication de l'acier n'est pas super écolo». Meumeu ne voit pas de concurrence entre les artisans, il préfère le partage et les échanges. Il est souvent en contact avec Olivier Lambert (présentation à lire dans le numéro 353) et il a profité du Vélo Vert Festival pour rencontrer les artisans présents sur le salon. Il suit également de nombreux cadres sur les réseaux sociaux. Ceux-ci attisent sa curiosité. Actuellement, ses faveurs vont à Michiel Burgerhout de Project 12.

Toujours en quête d'exploration, Nicolas commence aussi à travailler le titane : «Le matériau a ses avantages sur un semi-rigide, mais ce n'est par exemple pas idéal pour la construction d'un tout-suspendu, sauf peut-être pour le triangle avant en employant des tubes de grandes sections. Mais pour un triangle arrière, il faudrait rajouter trop de renforts pour que cela soit assez rigide. Et même si la clientèle souhaite plus de titane que d'acier, je ne laisserai pas tomber l'acier. Tout le monde n'a pas le budget pour un cadre en titane». Si le «métal magique» vous intéresse, soyez patients : avant de vendre des titane, Nicolas met à l'épreuve ses premiers prototypes afin de fiabiliser la production ainsi que pour définir sa future politique de garantie et définir les tarifs de vente. ■

1> Lors de notre visite, Meumeu était en train d'assembler un VTT qui sera utilisé lors de la French Divide 2023. 2> Ici, un proto qui va servir à définir une cinématique à point de pivot haut.





DÉJÀ QUELQUES ÉGÉRIE VÉLOS

PAS POUR PARADER !

Pratiquant passionné et authentique, Nicolas Masse est un cadreur atypique. Pour lui, tout comme l'auteur de ces quelques lignes, un vélo c'est avant tout fait pour vivre des aventures qui laisseront des souvenirs à jamais gravés dans notre mémoire. Avec sa fidèle monture, on se lie d'amitié, on s'adore, puis on se déteste, ensuite on se raboche. Les vélos de parade ne sont pas sa tasse de thé, et ce même s'il apprécie les cadres soigneusement travaillés. Nicolas possède un caractère fort, mais il n'est pas têtue, il sait écouter les désirs et les souhaits de sa clientèle. S'il est de bon conseil, il n'imposera jamais ses idées. Voici quelques-unes de ses réalisations.

4



5



1 > Nicolas Masse propose différentes cinématiques, le point de pivot haut se destine à un usage enduro / bike-park. Il s'agit du modèle le plus radical issu des ateliers Egérie. 2 ET 4 > Ce VTT est sorti des ateliers au printemps 2021. C'est le vélo de sa femme Sandrine, alias Titesafe sur le forum Vélo Vert. 3 > C'est la première version des cadres enduro tout-suspendu proposés par Meumeu. Ce modèle a été testé dans le numéro 340 de Vélo Vert. 5 > Pour ce projet réalisé en Columbus Zona, la fourche Formula Selva est peinte de la même couleur que le cadre. 6 > C'est le vélo perso de Nicolas Masse, ce modèle sert de modèle de test. 7 > Chez Egérie, nous retrouvons des tout-suspendus de toutes sortes, mais également des endurigides et des vélos de gravel.



7

