

ESSAI | ARTISANAT

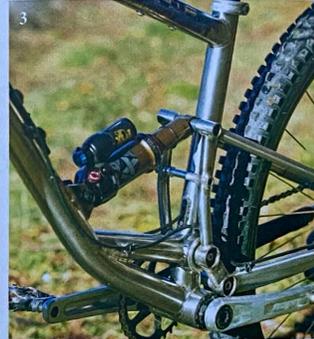
ÉGÉRIE TRAPANELLE

ALLIANCE MÉTALLIQUE

VOUS L'AVEZ VU DANS NOTRE ÉCHAPPÉE VÉLO VERT EN SAVOIE MONT BLANC (VOIR EN DÉBUT DE CE MAGAZINE), CE VTT EST FABRIQUÉ EN HAUTE-SAVOIE. IL AFFICHE DES LIGNES ET DES CHOIX TECHNIQUES PEU COMMUNS, POUR NE PAS DIRE UNIQUES. AVEC SON TRIANGLE AVANT EN TITANE ET SON BRAS OSCILLANT EN ACIER INOX, CE CHÂSSIS BI-MATÉRIAUX SORT DES NORMES HABITUELLES. SON MONTAGE RENFORCE SON CARACTÈRE ET L'ACCENT EST MIS SUR L'EXOTISME.

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





1 - La déco de ce cadre fait très «proto», ce n'est pas pour nous déplaire. 2 - Passages externes et patte IS, Nicolas Masse a fait des choix qui favorisent la maintenance et l'entretien. Feriez-vous les mêmes ? 3 - On retrouve une cinématique de type monopivot pour sa simplicité de fonctionnement et d'entretien. Le châssis est pourvu de renforts afin de brider les rigidités latérales et axiales. 4 - La douille de direction est usinée. Un renfort est placé sous le tube diagonal au niveau de la douille de direction. 5 - Nous avons bien cherché, il n'y a pas une once de carbone sur cette Trapanelle !

Nicolas Masse, le boss d'Egerie, nous a confié son VTT perso pour cet essai, ça nous met la pression ! La prise de contact s'est passée en compagnie de son propriétaire. Nous avons roulé un spot caché avant de bifurquer sur le nouveau parcours de la Maxi de Villars, en Suisse. Le sentier naturel a été réaménagé avec quelques sauts et des courbes repensées. C'est à la fois rapide, ludique et idéal pour faire connaissance avec cette Trapanelle.

Cette journée fut également l'occasion de tailler la bavette avec "Meumeu" (vous pouvez retrouver la visite de son atelier dans notre Échappée Vélo Vert en début de magazine). C'est le surnom de Nicolas, il remonte aux premières heures du forum Vélo Vert et du spot de Cheptainville. Le Chablaisien d'adoption a désormais plus de cent cadres à son actif. Chaque modèle est unique et conçu en fonction des besoins de son futur propriétaire. Pour son VTT perso, Nicolas a coché la lecture de terrain et des aptitudes montagnardes en qualités premières. Ce VTT doit également être capable en enduro et apte à dévaler un «chable» sans se poser de questions.

Afin de contenir les masses tout en conservant certaines qualités mécaniques, il lui a semblé opportun d'associer un triangle avant en titane à un bras oscillant en acier inoxydable. Selon lui, il aurait été compliqué de fabriquer un arrière en titane suffisamment rigide. Cette association, c'est une première dans le monde du VTT. Les cadres bi-matériaux ne manquent pourtant pas dans l'offre actuelle, il

existe de nombreux carbone / alu, un acier / carbone et même un acier / alu. Habituellement, Nicolas travaille avec Dedacciai pour le titane, mais dans le catalogue actuel, il n'a pas trouvé les tubes conformes à ses désirs. Du coup, il s'est tourné vers une série de tubes fabriqués en Asie. Les tubes de série Grade 9 (3AL/2.5V) sont à épaisseurs constantes, sauf pour le tube de selle qui est à double épaisseur. Le boîtier de pédalier, les renforts, le support d'amortisseur ou la cage du point de pivot sont en titane de Grade 5 (5Al/4V), les qualités mécaniques supérieures. Le triangle arrière se pare lui de tubes Columbus XCR et les petites pièces en inox 17/4 ont été usinées dans son atelier. Nicolas a opté pour une géométrie agressive qui se situe entre des deux tailles : «Je considère mes vélos grosso modo comme des tailles M/L vu qu'avec mes 178 cm je suis quasi toujours le cul entre deux chaises.»

Le débattement se montre contenu, la fourche dispose de 150 mm de débattement, alors que l'arrière se contente de 140 mm et d'une cinématique en direct. Dans ce registre, un peu à la manière de Production Privée et son N°5, Nicolas a allié une géométrie agressive à un débattement qui correspond à un All-Mountain. Les passages sont externes afin de simplifier la maintenance. Pour plus de fiabilité, Meumeu a misé sur des soudures plus robustes qu'esthétiques. Visuellement, le titane et l'acier se marient à merveille. La déco minimaliste, réalisée par anodisation, confère un look très «prototype»

à cette Trapanelle.

L'ORIGINALITÉ EN EXERGUE !

Le montage attise également la curiosité, à commencer par les roues allemandes Pi Rope qui sont rayonnées avec des rayons textiles en Vectran. C'est un tissage de fils en polyester aromatique produit par la polycondensation. Après avoir subi un traitement thermique, le «rayon» est coupé manuellement et il se voit pourvu d'un embout métallique.

Le poste de pilotage se compose d'une potence HXR et d'un cintre Ergotec 6 doté d'un angle arrière de douze degrés. Avec un poids de 380 grammes, il n'est vraiment pas léger. Son atout réside dans le confort qu'il apporte : les mains reposeraient plus naturellement sur le cintre. Le chariot de la tige de selle LEV a été remplacé par un modèle siglé Aenomaly. Ce dernier permet d'ajuster l'angle de selle sur trois positions : -10°, 0° et +12°. Pour quels avantages ? On le verra sur le terrain...

GÉOMÉTRIE

TAILLE sur-mesure
 ANGLE DIRECTION 64°
 ANGLE DE SELLE 78.5°
 TUBE DE SELLE 400 mm
 TOP TUBE 610 mm
 BASES 433 mm
 HAUTEUR DU BOÎTIER 342 mm
 DOUILLE 110 mm
 HAUTEUR DU CINTRE 725 mm
 EMPATTEMENT 1245 mm
 REACH 478 mm
 STACK 628 mm

FICHE TECHNIQUE

CADRE Triangle en avant en titane Grade 9, BRAS OSCILLANT en acier inox Columbus XCR, DÉBATTEMENT de 140 mm
DIRECTION Hope semi-intégrée
FOURCHE Manitou Mezzar Pro, déport de 44 mm, 150 mm, hauteur de 560 mm
AMORTISSEUR Fox Float X Factory, POTENCE HXR, alu 7075 T6, 50 mm
CINTRE Ergotec 6+, alu 7050 T6, 31.8 mm, 5°/12°, 780 mm
FREINS Magura MT7, disques 203/180 mm MDR-P
TRANSMISSION Sram X01 AXS
PÉDALIER Hope Evo
ROUES Pi Rope One A-30, jantes en alu, rayons textiles
PNEUS Hutchinson Toro & Griffus, 29X2.40 HardSkin
TIGE DE SELLE LEV Integra, plus ajusteur d'angle Aenomaly
SELLE Selle Italia Flite
TAILLES sur-mesure
+ D'INFOS www.egerie-velo.com

PRIX : 4500 €
(le cadre sans l'amortisseur)
POIDS : 14,6 kg
(avec pédales Shimano XTR Trail)



1 et 2 - Les roues Pi Rope One A-30 avec leurs jantes en alu mais aussi et surtout leurs rayons textiles sont encore un autre sujet de curiosité sur ce Trapanelle.

3 - La potence provient de la nouvelle collection HXR, elle est fabriquée en Allemagne chez Radox.

4 - Nous étions sceptiques avant de l'utiliser, mais nous avons trouvé cet ajusteur d'angle d'assise très appréciable.



3, 2, 1 ACTION !

Avec toutes ses spécificités, cette Trapanelle titille notre curiosité. Mille et une questions nous revenaient sans cesse en tête. Il devenait pressant d'enfourcher cette monture pour rouler sur nos spots de référence. Allais-je être surpris, impressionné ou déçu ? Les réglages de Meumeu sont proches des miens, je me retrouve comme à la maison sur ce VTT. Seule la courbure du cintre, son «backswEEP» de douze degrés, change un peu mes repères. Mais je m'y habitue vite et j'apprécie la prise en mains que cet angle engendre. Promis, je vais enquêter sur ce sujet lors de la belle saison à venir.

Pour sa catégorie, que l'on qualifiera soit de petit Enduro ou de gros All-Mountain, la Trapanelle affiche un poids contenu : 14,600 kg, c'est loin d'être déraisonnable. Ceci d'autant plus que la fiabilité est de mise et que certains composants, comme le cintre ou l'Aenomaly ne sont pas vraiment légers. Sachez qu'une fois en mouvement, cette masse s'efface. Le vélo est un honnête pédaleur sur le plat et au rythme en montée, la vivacité est de mise dès la pente s'incline légèrement. Certes, le pompage se fait quelque peu ressentir, mais ce dernier pousse le VTT vers l'avant. Du coup, nous n'avons pas eu réellement besoin d'utiliser le levier de la plateforme du Fox Float X. Plus la pente s'intensi-

fic et plus on apprécie ce VTT. Que ce soit en montée ou en descente ! Le tube de selle très droit, plus de 78°, l'Aenomaly en position -10° et l'adhérence, permettent de s'affranchir des montées dites impossibles avec une facilité déconcertante. On grimpe aux arbres !

De prime abord, j'étais sceptique concernant l'Aenomaly. Je voyais ce réglage de l'angle d'assise comme un gadget pas forcément utile. À l'usage, j'ai rapidement été conquis ! Pour les montées abruptes, c'est un atout indéniable. On gagne en confort et on lutte moins avec la répartition des masses. En descente, on gagne en liberté de mouvement et si on en ressent le besoin, l'appui est meilleur.

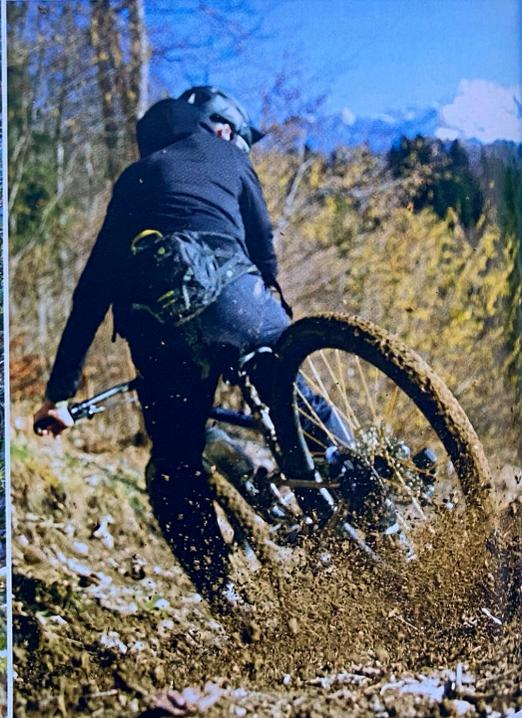


Sans posséder l'explosivité d'un modèle XC ou «downcountry», cette Trapanelle s'en sort bien dans les relances.

Nos seuls bémols concernent le levier pas toujours facile à trouver et des crans pas assez marqués. En statique, c'est OK, en action on galère à trouver la position neutre. En descente, la première surprise concerne la précision de pilotage. Sans être «bout de bois» comme certains ensembles 100% en carbone, du cadre en passant par les jantes, les rigidités axiales et latérales sont préservées. La fourche Manitou Mezzor, avec ses plongeurs en 37 mm, soutient bien le châssis. Elle complémente à merveille ce cadre qui dispose de bonnes raideurs pour nous. Il est possible de ciseler les trajectoires et de se permettre quelques excentricités. En cas d'erreur, le couperet ne tombe pas comme une

guillotine. On s'en sort honorablement. Je l'ai pu le vérifier en me loupant sur une quadruple bosse. Ce VTT pardonne les fautes. Les rayons textiles jouent également un rôle dans ce bilan. Ce n'est qu'en forçant les appuis que l'on ressent une certaine flexibilité... Mais ce n'est pas mou ! Ce trait de caractère rend le comportement du vélo à la fois joueur et prévisible. Les mouvements de terrain et les changements de direction sont une grande source de plaisir, les glisses sont aisées et rassurantes. Cette Trapanelle n'est jamais piègeuse. On peut lâcher les freins, elle ne décroche jamais de la trajectoire sans prévenir. Bien que pourvu d'une cinématique simple - monopivot en

prise directe - l'amortissement satisfera la majorité des pratiquants. Tant qu'on reste dans le programme de ce VTT, le confort est suffisant et on ne talonne pas pour un rien. La motricité est vraiment excellente et le grip au freinage reste honnête. Franchement, j'ai eu l'impression d'avoir plus que 140 mm de débattement à la roue arrière. Par contre, quand on place le curseur plus loin, que l'on repousse ses limites ou que les descentes se prolongent indéfiniment, l'amortisseur Float X marque le pas. Mais ça, ce n'est pas nouveau. Cet «amor-to» manque clairement de tenue hydraulique et d'endurance. Pour le reste, RAS, ce châssis nous a séduits !



Ci-dessus : précis tout en étant tolérant, cet Egérie offre un bon compromis qui pousse volontiers à quelques excentricités.

12 AU 14 JUILLET 2024



LA PLAGNE
Paradiski

DINEERING DESIGN - PHOTOS: GIGI/STUDIO FANTASY - P. 101



VTT - VTTAE ALL MOUNTAIN - MONTÉE CYCLO
ANIMATIONS & CONCERTS

12 & 13 / 07
GRAND 8
VTTAE
100KM / 2 JOURS / 1 BIVOUAC

12 & 13 / 07
RANDOS DÉCOUVERTE
VTT & VTTAE

13 / 07
GRIMPÉE DE LA LA PLAGNE
21 VIRAGES - 19KM

13 / 07
COURSES ENFANTS
DRAISIENNE & VTT

14 / 07
DOUBLE 8
VTT & VTTAE
23KM / 46KM / 71KM / 82KM

14
SIM
VTT &
23KM

WWW.SUPER-HUIT.COM



ÉGÉRIE VÉLO L'ORFÈVRE DU TITANE ET DE L'ACIER

AU FOND D'UNE MINUSCULE VALLÉE DU CHABLAIS, AU COEUR DES ALPES DU LÉMAN, L'UN DES ARTISANS CADREURS LES PLUS RÉPUTÉS EN FRANCE OEUVRE SUR DES PRODUCTIONS ORIGINALES, EN TITANE OU EN ACIER. VOIRE EN TITANE ET EN ACIER. AUTONOME À 100% ET TOUJOURS OUVERT À POUSSER UNE NOUVELLE FORMULE, IL NE SE DONNE QU'ASIMILÉ AUCUNE LIMITE, SI CE N'EST CELLE DE NE PAS GALVAUDER LA QUALITÉ DE SES PRODUCTIONS. SUR NOTRE ROUTE, NOUS NOUS SOMMES ARRÊTÉS POUR DISCUTER UN BON MOMENT AVEC NICOLAS MASSE.

Cela fait de longues années que nous connaissons Nicolas Masse. Et vous aussi, peut-être. Vous le savez, nous suivons toujours avec la plus grande attention l'activité des artisans et des petites marques. Ses vélos ont toujours véhiculé un vrai intérêt. Par la qualité de fabrication sans doute, mais aussi par le fait que l'homme, qu'on croise régulièrement sur le Vélo Vert Festival, notamment, se promène toujours avec un nouveau prototype, une nouvelle originalité à tester. Attention, originalité ne veut pas dire bizarrerie et encore moins approximation.

Depuis 2014 et la naissance de sa marque Egérie, Nicolas a accumulé suffisamment d'expérience et d'expertise pour maîtriser ce qu'il fait. Ses nombreux clients peuvent en témoigner. Seulement, il ne rechigne jamais à s'aventurer sur des sentiers expérimentaux ou sur des marchés de niche dans la niche pour s'ouvrir d'autres portes.

Ainsi, il est par exemple en mesure de proposer des vélos d'enduro avec un triangle avant en titane, un bras arrière en acier, une boîte de vitesses intégrées et une géométrie audacieuse. Admettez qu'on est loin du vélo de Monsieur tout-le-monde ou des standards industriels. Mais c'est ce qui fait le charme de cette petite marque.

Nico est un véritable artisan du vélo. Il fait tout, tout seul chez lui, et entretient depuis de nombreuses années une clientèle de passionnés, de pratiquants pointus et exigeants qui veulent des vélos fiables et efficaces en montagne. C'est du côté de Lullin, en plein Chablais et à quelques centaines de mètres du Moulin de Léré, le restaurant étoilé où nous sommes attendus, que Nico travaille ses tubes de métal. Comment aurions-nous pu passer à côté sans nous arrêter un instant pour causer titane, acier, soudure et autres joies de l'artisanat ? Nous débarquons presque à l'improviste, à peine achevée notre session bike-park avec Romain Paulhan. L'atelier de Nico n'est pas grand, mais il est sacrément bien fourni. Autonome sur tous les postes,

Nico dispose de tous les outils nécessaires à l'élaboration de cadres en acier ou en titane. Dans un autre garage, il possède même sa propre cabine de peinture. L'activité est intense et on s'est même laissé dire que l'homme n'est pas plus que ça à la recherche de clients, le carnet de commandes étant bien dense. Il lui arriverait même d'éventuellement décliner une proposition, si celle-ci ne lui semble pas cohérente avec ses valeurs et ses convictions. Si cette dernière galvaude le standing de son offre... Et puis ce n'est pas l'industrie ici ! Concevoir un cadre de A à Z prend du temps, de la préparation des tubes à la soudure en passant par l'alésage ou encore la peinture. Et il suffit d'aller faire un petit tour sur le site web de la marque, là où Nico publie des photos de chacune de ses réalisations, pour se rendre compte que l'affaire tourne bien.

En 2023, au moment de notre passage, il avait déjà fabriqué quatre cadres semi-rigides et une quinzaine de tout-suspendus. Tous vendus, évidemment, puisque Nico travaille exclusivement à la commande sur mesure. Il y aura toujours de la demande sur ce créneau de l'artisanat et du très haut de gamme. Nico en avait d'ailleurs sans doute déjà la certitude quand il a amorcé son activité dans le vélo, lui qui oeuvrait déjà dans la moto vintage.

«La fabrication d'un cadre est un long travail. Déjà, il faut passer beaucoup de temps à discuter avec le client. Il faut connaître ses goûts, évaluer ses besoins. L'idéal serait d'aller rouler à chaque fois avec lui, mais ce n'est évidemment pas toujours possible, donc il est fondamental de lui poser toutes les questions nécessaires pour lui concevoir une géométrie, l'orienter sur un matériau, etc... Une fois que tout est défini, que les tubes sont préparés, le temps de fabrication du cadre peut être très variable. Je peux souder un semi-rigide en une journée. Pour un tout-suspendu, le travail peut durer une semaine complète», détaille Nico.



- 1 - Discussion passionnée et passionnante avec Nicolas Masse, dans son atelier.
- 2 - Un futur cadre en titane, prêt à recevoir une boîte de vitesses intégrées.
- 3 - Autonome à 100 %, Nico possède tout l'outillage nécessaire à la fabrication de ses cadres.

Ajoutez à cela que la fabrication d'un cadre en titane est encore plus complexe que celle d'un acier. Il faut le souder sous atmosphère neutre car l'ajout de carbone présent dans l'air altérerait la matière au moment de la chauffe. Ce que fait Nico depuis tant d'années, c'est du sérieux ! Il est sans doute au courant de sa réputation, mais nous avons à plusieurs reprises discuté avec d'autres artisans qui le mentionnent comme une référence. Et pourtant, il ne se prend pas plus que cela au sérieux. En témoigne le nom de ses modèles tout-suspendus : Trapanelle. On adore. Discuter avec Nico est un plaisir. C'est enrichissant, mais son enthousiasme est aussi rafraîchissant. Pour autant, il va falloir le saluer et le laisser bosser sur un nouveau cadre. Non seulement on a faim, mais il s'agit aussi et surtout de faire connaissance avec Frédéric Molina, à Vailly, à quelques minutes d'ici. Cela dit, entre les deux hommes et leur passion pour l'artisanat, la qualité du travail, la précision, l'exigence absolue et la satisfaction primordiale de leurs clients, la proximité n'est pas uniquement géographique...

Pour compléter cet article, plus loin dans ce magazine, nous vous proposons l'essai d'un Egerie Trapanelle en titane.

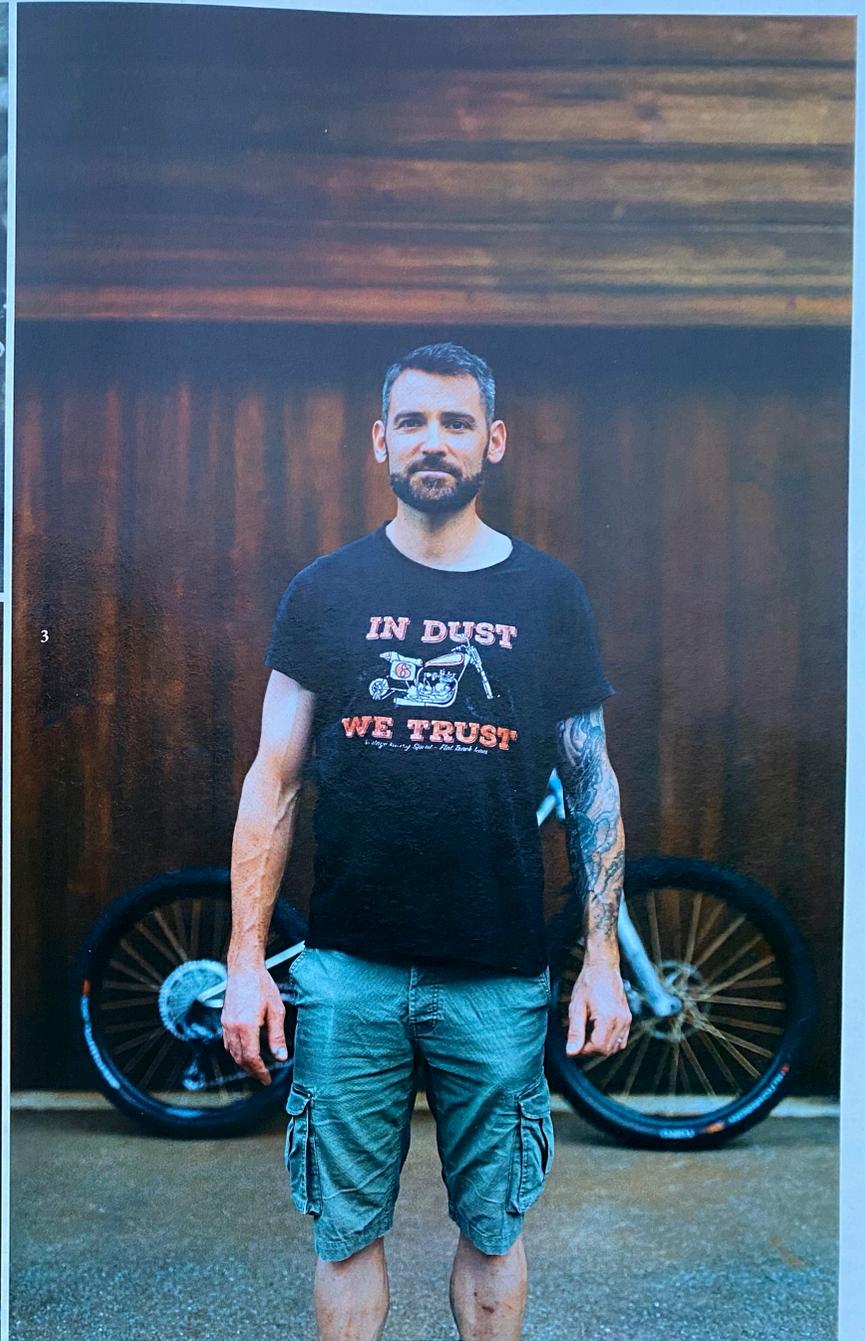
1 - Des copeaux de matière, attestant du travail récent de Nico, sur un nouveau projet. 2 - L'Egerie Trapanelle en titane de Nico. On n'est jamais mieux servi que par soi-même, n'est-ce pas. 3 - Solide montagnard, Nico est un artiste et c'est aussi un vététiste aguerri au coup de guidon généreux.



1



2



3