

363
Octobre 2021

VTT MAGAZINE

RENCONTRE
Kevin Miquel
La nouvelle
génération

PORTFOLIO
Les championnats
du monde 2021

FACE-À-FACE
Cube Stereo
vs Scott Genius

TEST



Egerie enduro
Du 100 % fait main



SANTÉ
Des genoux
en béton

NOUVEAUTÉS

Les premiers
2022 modèles



► Zoom vélo

Egerie

Pour être sûr de ne pas voir son vélo à tous les coins de rue, le mieux reste d'opter pour un modèle sur mesure. Cet Egerie 100 % artisanal représente une option privilégiée pour rouler « différent »...

■ Par Laurent Reviron - Photos : Nicolas Masse

Poids: 14,20 kg
Sans pédales

Prix:
7 000 €
Tart estimé

Cadre
Egerie est une marque de vélo 100 % artisanale. Les cadres sont fabriqués par Nicolas Masse dans son petit atelier haut-savoyard. Cette magnifique réalisation en acier représente une version « light » par rapport au modèle testé dans ce numéro. Le poids du cadre seul est annoncé à 3,3 kg. La déco a été particulièrement soignée, tout comme la géométrie qui affiche des bases de 425 mm, un angle de direction à 65° et un tube de selle à 78°.

Roues

À l'avant comme à l'arrière, les roues sont des Enve AM30 + Nine Industries en montage mulet avec une jante en 29 pouces à l'avant et une en 27,5 à l'arrière. Au niveau des pneus, l'option est parfaitement cohérente avec un Maxxis Dissector Exo devant et en 2.4 et un High Roller II en 2.3 derrière. Comme souvent sur chez Egerie, on retrouve des freins Formula avec un ensemble Cura monté avec un disque de 203 à l'avant et un en 180 à l'arrière.

Transmission

On ne remarque rien de révolutionnaire au niveau de la transmission, mais plutôt des éléments éprouvés avec un dérailleur Sram GX 11 vitesses et sa commande. Le pédalier Praxis Girdor avec des manivelles de 175 mm reçoit une couronne de 30 dents. La chaîne est également en GX, tout comme la cassette en 10-42.

Suspensions

Ce vélo qui offre 150 mm de débattement arrière est pourvu d'un amortisseur Rock-Shox RS Deluxe. À l'avant, les 160 mm de course sont confiés à Formula avec un élément Sela C. La particularité de cette fourche reste son ressort hélicoïdal qui garantit une sensibilité maximale et un fonctionnement très linéaire.

Poste de pilotage

Le poste de pilotage se compose d'un jeu de direction Wolf Tooth et d'une potence DMR de 50 mm sur laquelle on retrouve un guidon Dely en carbone de 800 mm. La tige de selle YEP qui offre 185 mm de course reçoit une selle Reverse.

La déco représente l'un des points forts de ce modèle. Pour une peinture personnalisée de la fourche, il faudra compter environ 200 euros.

Essai



EGERIE « TOUT SUSPENDU »

Taille L
3,750 kg/14,95 kg**
1 650 €*
* Cadre sans amortisseur ** Vélo

Fait « maison »

Quand on connaît la complexité du protocole mis en place par les plus grandes marques pour mettre au point un modèle d'enduro, on a du mal à imaginer que seul dans son garage, on puisse créer des vélos performants. C'est pourtant le cas de cet Egerie.

Par Laurent Paviron - Photos: Elodie Lantelme

Essai

EGERIE « TOUT-SUSPENDU »

Ça doit être bien cool de pouvoir se dire : « Mon vélo, c'est moi qui l'ai fait ». C'est en tout cas une satisfaction que pourrait s'accorder Nicolas Masse, le propriétaire de ce modèle Egerie, qui l'a construit lui-même de A à Z et a lancé sa marque par la même occasion : « Au départ, j'avais un atelier de restauration et de modification de motos car j'avais ans, je me suis mis à refuser toutes les demandes de projets motos car j'avais envie de faire autre chose. Avec tout l'outillage accumulé, je me suis dit que je pouvais essayer de faire un cadre de vélo. Le premier, fait un peu à l'arrache, permettait déjà de rouler. J'ai ensuite fabriqué une première version de gabarit pour en faire d'autres, et c'est comme ça qu'Egerie Vélo a commencé. Et puis, quand plus tard l'un de mes clients a voulu m'acheter mon vélo perso, un Mondraker Dune FR, je me suis senti obligé de faire la ma pratique personnelle. » Pour ça, Nico ne s'est pas forcément permis de se lancer dans la conception de la cinématique : calculs compliqués avant de se lancer dans la conception de mon point de pivot. « En gros, pour placer mon point de pivot j'ai opté pour un compromis par rapport à mon expérience et mon ressenti entre tous les mono-pivots et 4 bars que j'avais pu rouler. Le reste n'était qu'une affaire d'esthétique. Je voulais un ensemble simple, épuré, avec une apparence proche d'un vélo rigide. Je n'ai pas du tout

regardé les histoires de ratios, etc. Après les premiers tests, le vélo fonctionnait bien et j'étais très content. Quand je le prêtai, les retours étaient plus légers, avec seconde version plus légère, avec quelques erreurs de passage de tous types d'amortisseurs, etc.) vite corrigées. C'est par la suite, en regardant les critiques sur les histoires de ratios "progressifs" et "regressifs" que je me suis rendu compte que mon vélo fonctionnait alors que, paradoxalement, il ne correspondait pas à ce que tout le monde attendait. J'ai commencé à creuser la question et à faire des tests pour comprendre (changement de placement de l'amortisseur pour créer des ratios progressifs, placement d'une roulette sur le point de pivot pour supprimer la transmission de l'équation...) Les résultats sont sans appel : ce vélo fonctionne mieux en version régressif. Il n'y a que sur les sauts en bike-park que l'on pourrait sentir le besoin d'un ratio progressif, mais ce serait au détriment du fonctionnement de la suspension sur les autres terrains. » Finalement, la version de l'Egerie « tout suspendu » restera donc dans sa configuration initiale : « L'expérience m'a permis d'apprendre beaucoup de choses sur le fonctionnement de la suspension arrière. On se concentre énormément sur le ratio de compression, alors qu'il est très important de regarder comment les forces sont appliquées à

Fiche technique

Cadre : Egerie en acier Columbus Zona
 Taille : 160 mm
 Fourche : Formula Selva R 29" offset 43 mm
 diamètre : 160 mm
 Amortisseur : RS Super Deluxe +
 Dérailleur AR : Sram X01 Eagle 12v
 Commande : Sram X1 en carbone 32 dts
 Pédalier : Gribanek XD 10-52dts
 Cassette : Sram GX
 Freins AV/AR : Formula Cura 4 203/160 mm
 Roues AV/AR : Hutchinson Toro 29x2.35 Racing Lab
 Hutchinson Griffin 27.5x2.40 Racing Lab
 Potence : Race Face Aethos 50 mm
 Centre : OnUp en Carbone 600 mm rise 20 mm
 Tige de selle : Vap 165 mm
 Selle : Sella Italia SLA
 Contact : www.egerie-velo.com

Géométrie

En taille L



Bilan

POIDS	★★★★★
PRIX	★★★★★
STABILITÉ	★★★★★
VIVACITÉ	★★★★★
MANIABILITÉ	★★★★★
MOTRICITÉ	★★★★★
CONFORT	★★★★★
PRÉSENTATION	★★★★★
RIGIDITÉ	★★★★★
RENDEMENT	★★★★★
FREINAGE	★★★★★
FOURCHE	★★★★★
AMORTISSEUR	★★★★★
ROUES	★★★★★
PNEUS	★★★★★

Au guidon de cet Egerie, on ne se pose pas de question, la confiance est bien au rendez-vous.



Sur ce modèle, le cadre est en acier Columbus Zona. Un élément facturé 1650 € sans amortisseur par Egerie.

PLUS

- ▲ Concept original
- ▲ Ensemble équilibré
- ▲ Tenue de piste
- ▲ Équipement soigné

MOINS

- ▼ Pas le plus grand « passeur »
- ▼ Esthétique particulière

Même si elle n'a pas nécessité des calculs compliqués, la cinématique fonctionne à merveille.

Bien que le guidon soit en carbone, ce vélo offre un poste de pilotage particulièrement confortable.

La colonne de direction héberge ce multi-outil en un seul plus complet.

Un important travail de soudure a été réalisé sur ce vélo.

Cette fourche Formula Selva R nous a bluffés dans bien des domaines.

Essai

EGERIE « TOUT-SUSPENDU »

l'amortisseur. On se moque presque de savoir comment le vélo est capable d'encaisser un choc. Ce qui est intéressant, c'est la façon dont il gère une multitude de chocs à fréquence très rapprochée. »

Parfait équilibre

Parfait équilibre

Et en effet, il marche ce vélo « artisanal ». Esthétiquement, il ne fera pas forcément l'unanimité. Ses lignes « old school » ne séduiront sans doute qu'une partie des passionnés. Ce n'est pas forcément un vélo qui va attirer par ses lignes et sa finition, avec notamment ses passages de gaines externes. En revanche, c'est forcément une option qui interpelle et, au milieu d'autres vélos, l'Egérie ne passe pas inaperçu. D'autant plus que l'engin permet de s'en tirer plutôt bien en piste. Le contraste entre ce que ce vélo dégage extérieurement et ce que l'on ressent à son guidon se montre assez saisissant. On imagine un comportement aux et ce n'est pas du tout conforme aux premières impressions. On ne met pas longtemps à comprendre que l'ensemble a un sacré potentiel à la descente. Le poste de pilotage est bien sympathique. La selle Selle Italia SLR, pas trop ferme, se montre particulièrement accueillante et tolère sans souci les longues heures sorties. Les petites poignées ESI, plutôt destinées à une pratique XC, permettent de gagner un peu de poids sur ce modèle de montage et se montrent finalement assez agréables pour une utilisation assez agressive pour une utilisation Gravity, tant que les conditions restent sèches. Une fois pleines de boue, elles offrent évidemment moins de grip que des éléments plus crantés. Malgré le guidon en carbone, on ne ressent quasiment aucune vibration en piste. Sans doute un atout lié au cadre en acier. La géométrie est assez extrême avec un angle de direction plutôt couché à 64° et un angle de tube de selle particulièrement droit à 76°. On se retrouve dans une position

Si rouler Egerie reste évidemment un choix très marginal, il ne sacrifie absolument pas la performance.

40 Octobre 2021

quasi idéale pour appuyer sur les
manivelles. Malgré sa roue en 27,5 à
l'arrière (29 à l'avant), le vélo ne s'affaisse
absolument pas lors des coups de
pédales. L'élément de suspension
RockShox Super Deluxe + dispose bien
d'une molette de verrouillage, mais on ne
ressent absolument pas le besoin de
l'utiliser tant le vélo garde son assiette en
toutes circonstances. Ce chassis
parfaitement au point, couplé à des
équipements très sur le volet, contribue
inévitablement à produire cet ensemble

aussi étonnant que performant. Son cadre en acier, qui n'est pas forcément des plus légers, et ses pneus Hutchinson, surtout le Toro à l'avant, de bonne section, laissent à penser que le vélo ne sera pas des plus véloces au pédalage. Mais si cet Egnie ne représente pas le vélo nouveau dans l'absolu, il se comporte plutôt honnêtement au pédalage. Il faut oublier les accélérations virulentes, mais on peut envisager aisément de bonnes sessions à la montée pour aller chercher « à la pédale » les bonnes traces d'enduro. En revanche, pour les longues liaisons, il ne faut pas forcément s'attendre à un vélo qui facilite la vie. On s'en est rendu compte lors d'une ascension de 700 mètres de D+ sur un chemin assez roulant. Ce vélo n'est pas franchement l'option qui vous économisera le plus physiquement à la longue. Il faut accepter

de moudre vraiment ou de monter plus tranquillement, ou avoir une condition physique au-dessus de la norme pour arriver à évoluer à une bonne cadence. Heureusement, la démultiplication avec le plateau de 32 et la cassette en 10-52 permet de bien moudre, et finalement de s'économiser lorsqu'on le souhaite. A la descente, ce vélo est en revanche assez incroyable. L'excellent compromis de la géométrie garantit un maximum de sécurité. On se sent tout de suite bien. On a cette impression agréable après seulement quelques minutes à son guidon que l'on connaît parfaitement toutes les réactions de cet ensemble. En plus d'absorber les chocs, les irrégularités du terrain, le châssis colle littéralement les deux roues au sol. Ce vélo est très équilibré. Le cadre en acier apporte ce surplus de tolérance qui permet un confort suspensif et accro-

compromis quasi idéal entre précision et confort pour piloter. Les éléments de suspension, particulièrement bien choisis et accordés, permettent de conserver une assiette idéale en toutes circonstances. La fourche règle un poil dure ne garantit pas le maximum de confort en revanche, son maintien et sa progressivité permettent au train avant de lire le sol et d'absorber tous les chocs. Dans le raid, cet ensemble séduise. Le train avant géré par un amortisseur parfaitement en accord avec la fourche offre également cette belle polyvalence tant en termes de capacité à encaisser que de d'aptitude à maintenir le grip. Sur ce vélo, des roues en carbone auraient sans doute pu apporter un petit plus de pédalage. Ces modèles DT XM1501 jouent plutôt dans le registre de la polyvalence en offrant à la fois

suffisamment de précision et de souplesse. Sans se montrer réellement en d'égérie dans les enchaînements d'écrouilles séries, l'Egerie reste tout de même plus stable que maniable. Une fois placée sur la bonne trace, il ne la lâche plus. Les freins Formula Cura 4 couplés à un disque de 203 mm devant et de seulement 180 à l'arrière complètent l'attelle et cet équipement bien senti. A merveille est l'équipement, le freinage puissant, dosable et endurant. L'essai de cet Egerie offre une expérience très enrichissante. C'est une réelle belle surprise que de constater que, tout seul dans son garage, avec un minimum d'outillage, certaines personnes talentueuses peuvent créer des vélos vraiment performants. Et si rouler Egerie reste évidemment un choix très marginal, il ne sacrifie absolument pas la performance.

Octobre 2021 **41**

Si cet Egerie n'est pas le roi des
tourniquets, il ne craint absolument
pas les portions rapides.