

VELO VERT

L'ARTISANAT
Un trésor national

MONOTRACE
On a testé un vélo
unique au monde

LA DESCENTE
Un art français,
des pilotes au top !

**ESSAIS
ENDURO**

LONE Parabellum,
CAMINADE ChillEasy,
CAVALERIE Anakin :
le plein d'audace et d'idées
chez les petits fabricants français...

100%
FRANCE

LABYRINTH E-Altaïr
& **NEOMOUV Kenan**
Deux visions du VTT AE

MOUSTACHE
& **LAPIERRE**
Visite chez deux
fleurons de notre industrie

ROCKRIDER XC 900 S
Decathlon, à fond sur le XC...

MATCH CROSS-COUNTRY

LAPIERRE ProRace, SUNN Prim
ORIGINE Théorème, ADRIS Race
La patrouille de France
au décollage !



L 17089 - 324 H - F. 6,90 € - RD



• DOMA : 9,00 € • DOM.S / GUY : 7,00 € • BEL./LUX./ESP./PORT CONT. : 7,00 €
• CH : 10,00 FS • AND : 6,50 € • MEX : 7,50 € • CAN. : 10,99 \$ CAN. • BRITA/A : 6,60 € • TOW/INCL : 1100 XPF

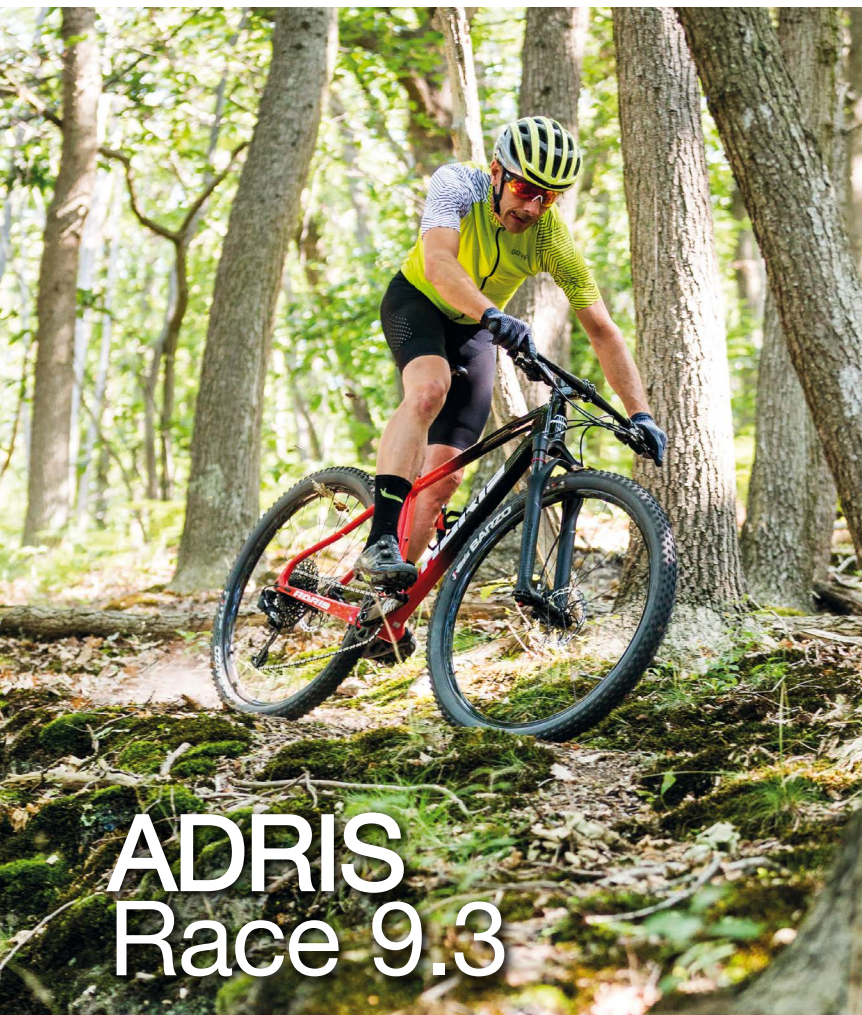
FABRIQUÉ EN FRANCE

VELOVERT.COM

N°324 AOÛT
#08
2019

LE 1^{er} MENSUEL
VTT

LA PATROUILLE



ADRI
Race 9.3



LAPIERRE
Prorace SAT 729.

Telle la patrouille de France aérienne, quatre VTT affûtés comme des lames ont endossé la lourde tâche de porter haut les couleurs du Cross-Country à la française. Nos testeurs ont fait preuve d'une rigueur synchronisée pour mener à bien ce comparatif brûlant, dans la moiteur de nos forêts franciliennes, où la poussière a pris ses quartiers d'été. On a eu chaud, les machines et les hommes ont souffert pour mettre en exergue le leader potentiel de notre patrouille de France XC...

TEXTE > ETIENNE PLOUZE & PHOTOS > RICHARD BORD

Acheter français est un désir qui s'exprime de plus en plus aujourd'hui dans l'alimentation ou l'habillement par exemple. Il est logique de retrouver ce même désir, cette même démarche dans notre passion du VTT quand c'est possible. Ce comparatif le prouve, les marques bleu blanc rouge proposent, innovent et sont compétitives sur le marché comme sur le terrain, même si on parle ici de vélos positionnés en milieu de gamme aux catalogues des constructeurs. A des tarifs se situant autour des 3 400 €, on est déjà en droit d'attendre beaucoup de ces machines.

De la performance en premier lieu, car il serait bien entendu dommage de ne pas goûter à la compétition avec de telles montures. Un haut niveau d'équipement avec du douze vitesses, des fourches performantes, des roues légères et pourquoi pas un peu de carbone sur certains composants. Vous verrez que même à ce tarif, les marques sont encore parfois dans le compromis entre légèreté, performance, raffinement technologique et économie. Pour prétendre à la victoire, les vélos de ce comparatif devaient montrer de la cohérence sur tous les points. Alors, justement, découvrons

DE FRANCE XC



les CV de nos protagonistes, les expérimentés incontournables comme les jeunes loups. D'un côté, Sunn et Lapierre, les frères ennemis d'antan, les parcours concurrents du début du Mountain-Bike en France, toujours verts et fringants, innovants malgré les tempêtes et le temps qui passe. De l'autre, Origine et Adrisport, les jeunes loups aux dents qui rayent le parquet, sans fausse humilité ni complexe et que vous allez peut-être découvrir car ils sont encore plutôt discrets dans nos colonnes. La situation devrait évoluer, l'avenir du VTT français devrait passer en partie par des marques telles que celles-ci. Si ce match franco-français colle parfaitement à la thématique de ce magazine, ces vélos n'ont pas été choisis par défaut, au risque d'anticiper sur la conclusion de ce comparatif, affirmons d'emblée qu'ils ont tous des atouts à faire valoir face aux ténors du marché mondial. Derrière ces vélos, derrière les stickers et liserés bleu, blanc et rouge qui rappellent l'origine des marques, il y a toujours des acteurs français qui roulent, développent et font avancer l'industrie du cycle nationale dans le bon sens, même si

la production des cadres reste confiée, le plus souvent à de bons faiseurs asiatiques. Pour du 100% «Made in France», c'est encore un peu tôt vraisemblablement et il n'y a, sauf oubli, que la marque S1neo pour proposer un cadre carbone fabriqué en France actuellement. Quoiqu'il en soit, si la démarche est louable et qu'il nous faudra l'essayer prochainement, le tarif du vélo nous ne permettait pas de l'inclure dans ce comparatif. Pour ce qui est du déroulement des tests, on a cherché au maximum la fraîcheur de nos forêts franciliennes en fin de journée, accompagnés de certains stagiaires du Vélo Vert Festival pour des sorties à quatre. Les petits jeunes sont généreux dans l'effort et vous auriez pu le découvrir en images si la gravité terrestre avait été moins imptitoyable lors du shooting photos. On souhaite bonne récupération à Nicolas qui nous a gratifié d'un magnifique «faceplant». Inutile de nous inonder de mails, il n'existe aucune photo de cette figure de style, qui était vouée à l'échec ! Le vélo n'était pas en cause, il n'a heureusement pas souffert et ne sera pas jugé sur cette péripétie.



ADRIIS Race 9.3

Breton nouveau

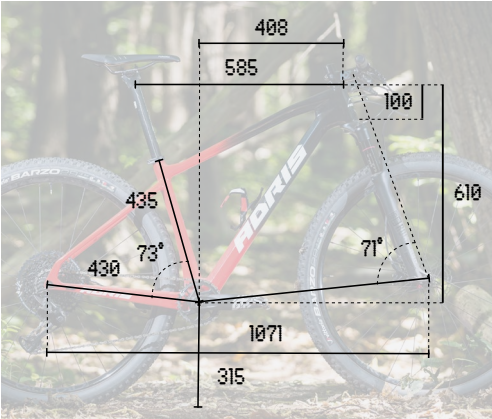
Commençons par la plus petite et probablement la plus méconnue des quatre marques : Adris. Ce nom vous évoque probablement l'ancienne appellation : Adrisport, dont nous avons testé un vélo pour la première fois en 2016. Depuis la marque a fait du chemin et les frères Duault ont complètement repensé leur projet pour pousser Adris et faire un grand pas vers le VTT. De gros investissements ont été faits pour construire une vraie gamme avec trois modèles aujourd'hui, une identité visuelle commune et des composants « maison » de qualité. Alors bien sûr, les moyens de la marque bretonne ne sont pas comparables aux trois autres marques ici présentes. Aujourd'hui, Adris dispose de trois VTT à son catalogue, un tout-suspendu, un semi-rigide aluminium et ce Race en carbone. Sur la base d'un cadre unique en carbone haut module Toray, Adris propose cinq montages entre 2 790 € et 6 590 €. Nous avons reçu cette version 9.3 qui se positionne comme le second modèle parmi les cinq au catalogue et comme le plus accessible de nos quatre protagonistes. Le cadre présente un design singulier résolument moderne avec

un joli tube diagonal à huit faces et une décoration deux tons très « tendance ». Ce Breton présente décidément plutôt bien et affiche le troisième poids du comparatif, non loin de la deuxième place du Sunn. Une performance honorable si l'on compare avec le poids du Lapierre très largement supérieur.

Pour être dans le coup sur le terrain, Adris a choisi une fourche RockShox Reba au débattement de 100 mm et une transmission sans panachage, le groupe Sram GX complet avec la cassette 10-50 dents. En toute logique, les freins sont issus du même fournisseur avec des Level LT équipés de disques ultra légers Ashima. Les périphériques sont « maison » avec la marque Newwave et la présence de carbone pour le cintre et la tige de selle. Les roues sont des Newwave en aluminium avec un profil large de 25 mm en interne. Nous étions curieux de les découvrir sur le terrain car en statique, elles font un très bel effet. Côté pneumatiques, Adris a sélectionné de généreux Vittoria Barzo. Un choix qui privilégie la polyvalence sur tous les terrains plutôt que la vitesse sur terrain sec.

GÉOMÉTRIE

> MESURÉE EN TAILLE M



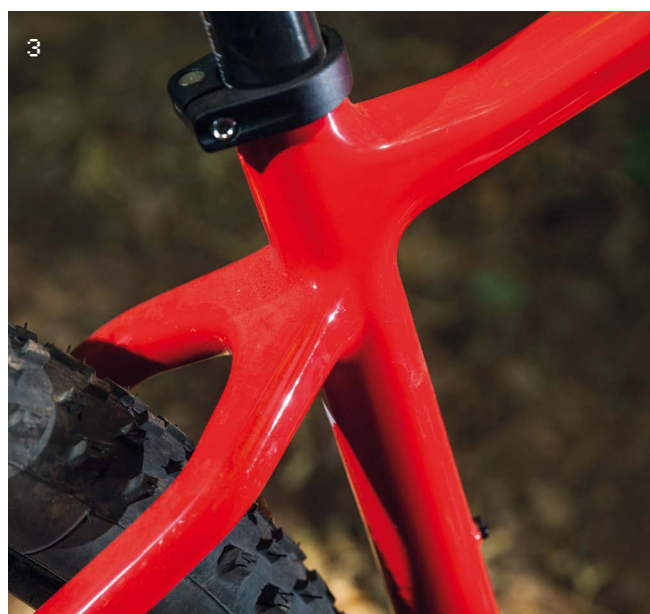
FICHE TECHNIQUE

CADRE Race, Carbon Toray UHM, Boost **SUSPENSION** Fourche RockShox Reba RL 100 mm avec blocage au cintre **TRANSMISSION** Dérailleur AR Sram GX Eagle (12 vit.), **Commandes** Sram GX Eagle, **Pédalier** Sram GX Eagle et plateau X-Sync 2 Eagle 32 T, **Cassette** Sram XG 1275 Eagle 10-50T **POSTE DE PILOTAGE** Potence Newwave Proline 90 mm, **Cintre** Newwave Proline plat 700 mm **FREINAGE** Freins Sram Level TL (disques Ashima Ai2 de 160/160 mm) **TRAIN ROULANT** Jantes Newwave Crosspro (largeur interne 25 mm) Moyeux Newwave Crosspro Pneus Vittoria Barzo 29x2.25 **ASSISE** Tige de selle Newwave Proline XC Carbon 30.9x400 mm Selle Fizik Tundra M3, rails Kium **TAILLES DISPONIBLES** S, M, L et XL **CONTACT** www.adrisport-bike.com € 3290 € **VEROVERT** 9,760 KG sans pédales

NOTATION 12,5/20

> TYPE DE PARCOURS		
ROULANT	15	
CASSANT	11	
PETITS DÉNIVELÉS	13	
GRANDS DÉNIVELÉS	12	
DESCENTE	11	
TERRAIN LUDIQUE	12	
PETITES DISTANCES	13	
GRANDES DISTANCES	11	
> STATIQUE		
ÉQUIPEMENT	14	
FINITION	13	





1 > L'Adris est le seul vélo du comparatif à proposer une fourche Reba, le débattement reste en 100 mm. A peine plus lourde qu'une Sid, elle a pour principal avantage d'être plus rigide que sa grande sœur. 2 > Les composants Newwave présentent bien, mention spéciale aux roues Crosspro qui offrent du dynamisme au vélo et un beau ballon pour les pneumatiques. 3 > Le cadre de l'Adris dispose d'un volume généreux, visible ici au niveau du whishbone arrière. Les autres vélos passeraient presque pour de frêles bicyclettes à côté. 4 > Le Race 9.3 est le seul vélo du comparatif à être entièrement équipé par les composants de transmission Sram GX. Un premier groupe compétition chez Sram qui permet d'obtenir un vélo en douze vitesses à 3 300 €. 5 > Le poste de pilotage de l'Adris est un point faible qui grève le confort et le plaisir de pilotage. Le cintre est trop court avec trop peu de Back Sweep et les grips sont cruellement étroits et minces.



LAPIERRE Prorace SAT 729.

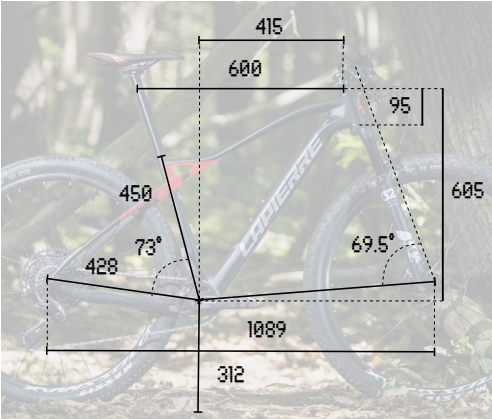
Toujours présent

Depuis toutes ces années, Lapierre a beaucoup œuvré pour proposer des vélos capables de faire briller les pilotes français en XC et Prorace est une appellation bien connue dans le domaine de la compétition. Elle sert depuis sa création à désigner les semi-rigides «performance» de la marque dijonnaise. Le vélo a traversé les âges, en s'adaptant aux divers standards et formats de roues, en changeant le matériau de son cadre pour celui en vogue selon les époques. Depuis le millésime 2018, le Prorace est affublé de la mention SAT (Shock Absorption Technology), une solution développée par Lapierre pour augmenter la filtration des petites aspérités du terrain. Le cadre est équipé d'un tampon élastomère qui comble la jonction entre le top tube et le tube de selle. Un top tube qui reçoit un renfort et forme un triangle supplémentaire. L'élastomère, c'est la partie visible du SAT, mais les volumes et les formes du cadre tout entier sont pensés autour de ce système. On remarque notamment un tube de selle très affiné en bas et un top tube coudé qui s'aplatit à l'approche de l'élastomère. Le Prorace SAT 729 est bien un semi-rigide puisque le SAT n'est pas une suspension mais un simple filtre. Ce concept est décliné sur une large gamme de cinq modèles, allant de

1 799 € à 5 499 €, avec deux niveaux de fibre pour le carbone. Notre modèle 729 se place au centre de la gamme avec un tarif de 3 299 €. C'est le vélo le moins cher du comparatif ex-aequo avec l'Adris. Pour ce tarif, en plus du SAT, on a droit à une transmission douze vitesses panachant Sram X01, X1, GX et une cassette PG 1230 en 11-50. La présence de Sram s'arrête là, les freins sont des Shimano MT500 et la fourche une Fox 32 SC en version Performance. Côté périphériques, on découvre un joli cintre FSA SL-K en carbone et des éléments périphériques un peu plus simples, en aluminium, estampillés Lapierre, mais globalement bons et fonctionnels à chaque poste. Le seul point en retrait selon nous sont les roues, avec le choix du premier prix de la famille Crossmax, des roues sensiblement plus basiques (certes avec une largeur intéressante de 25 mm en interne) que celles des deux autres vélos équipés en Mavic. Cette paire de roues valorisée à 300 € en aftermarket grève en partie le poids global du Lapierre. Sur la balance en effet, le « LP » ne brille pas avec 10,730 kg, soit 1,5 kg de plus que le plus léger de nos protagonistes. Heureusement que l'on pèse les vélos à la fin de la phase de test terrain.


GÉOMÉTRIE

> MESURÉE EN TAILLE M



FICHE TECHNIQUE

CADRE Prorace SAT 29", Boost **SUSPENSION** Fourche Fox 32 SC Performance 100 mm avec blocage au cintre **TRANSMISSION** **Dérailleur AR** Sram X01 Eagle (12 vit.) **Commandes** Sram GX Eagle, **Pédalier** Sram X1 Carbon et plateau X-Sync 2 Eagle 32 T, **Cassette** Sram XG 1230 Eagle 11-50T **POSTE DE PILOTAGE** Potence Lapierre 7050 Forged 70 mm, **Cintre** FSA SL-K Carbon plat 740 mm **FREINAGE** **Freins** Shimano MT500 (disques de 180/160 mm) **TRAIN ROULANT** **Jantes** Mavic Crossmax (largeur interne 25 mm), **Moyeux** Mavic Crossmax, **Pneus** Maxxis Ardent/Ikon Eco 29x2.25 **ASSISE** **Tige de selle** Lapierre Forged 27.2x400 mm, **Selle** Lapierre by Velo **TAILLES DISPONIBLES** S, M, L et XL **CONTACT** www.cycles-lapierre.com € 3 299 €

 10,730 Kg sans pédales

- +

 - + POSITION
 - + DESIGN
 - + CONFORT
 - + PNEUMATIQUES
- - POIDS
 - APPORT DU SAT
 - ROUES

NOTATION 13,6/20

> TYPE DE PARCOURS

ROULANT	14	<div></div>
CASSANT	14	<div></div>
PETITS DÉNIVELÉS	12	<div></div>
GRANDS DÉNIVELÉS	13	<div></div>
DESCENTE	15	<div></div>
TERRAIN LUDIQUE	14	<div></div>
PETITES DISTANCES	12	<div></div>
GRANDES DISTANCES	14	<div></div>

> STATIQUE

ÉQUIPEMENT	12	<div></div>
FINITION	16	<div></div>





1 > Le train roulant du Porace SAT alterne le bon et le moins bon. Avec son duo de pneus Maxxis Ardent/Ikon, le Lapierre dispose de la meilleure monte pneumatique du comparatif. Parallèlement, les Mavic Crossmax sont en-dessous de la concurrence. Une version Elite aurait été la bienvenue pour aider le vélo sur tous les plans. 2 > Le SAT ne se distingue pas seulement par la présence d'un tampon d'élastomère entre le top tube et le tube de selle. La base du tube de selle est d'une extrême finesse, elle est conçue pour fléchir légèrement et ainsi permettre la filtration des vibrations au niveau de l'élastomère. 3 > Le cadre du Porace SAT dispose d'une géométrie course avec la douille de direction la plus basse des quatre vélos et des bases courtes à 428 mm. Il lui manque juste un demi degré de moins sur l'angle de direction pour jouer des coudes avec le Sunn ou l'Origine. 4 > Le Porace SAT est le seul VTT fourni avec un guide-chaîne. Une pièce qui nous a semblé «à surveiller» dans le temps au niveau du serrage principalement. 5 > Le panachage des composants est très présent sur le Lapierre, il est fait intelligemment comme ici avec des freins Shimano MT500 qui sont parfaits pour l'usage du vélo. Le reste des périphériques est également de qualité avec de grandes marques et du carbone comme pour le cintre FSA SL-K ou le pédalier Sram X1.



Vent du nord

Il y a un an, nous découvrons le prototype de ce cadre Origine. Un vélo qui n'avait pas encore de nom, mais qui nous avait semblé promis à un bel avenir après une rapide prise en main. Depuis, la marque a définitivement figé ses choix et a commercialisé le Théorème sur son site Internet. C'est le premier cadre de VTT des Nordistes spécialistes de la vente directe.


Le Théorème est décliné en deux qualités de carbone, un GT et un GTR drapé du prestigieux carbone Textreme. Une livrée haut de gamme qui abaisse le poids du cadre sous les 900 grammes et apporte plus de rigidité et de nervosité pour les pilotes sportifs et entraînés. La forme du cadre est relativement classique avec des tubes majoritairement ronds, le résultat est esthétiquement efficace et classe. La marque propose cinq préconisations de montages par version, mais le cœur du concept Origine reste son configurateur en ligne. Un outil facile d'utilisation qui permet de visualiser à l'écran le vélo idéal et de voir varier son prix et son poids au fur et à mesure des clics. La sélection d'équipements issus des catalogues de marques partenaires mise sur la fiabilité plutôt que sur l'exotisme et le choix est donc plutôt restreint. Conscient que le choix assez épineux

et intime de la selle peut poser quelques problèmes, Origine permet de commander son vélo sans cet équipement et ainsi faire baisser la note.

Pour ce comparatif, Origine s'est donc volontairement servi de son outil, comme 95 % de ses clients, pour respecter l'exigence d'une facture inférieure à 3 400 €, tout en préparant une fiche technique originale et pleine d'atouts. Autour de son cadre le plus haut de gamme, le GTR, on découvre donc le nouveau groupe Shimano SLX M7100, un concurrent en douze vitesses à l'incontournable Sram GX. La confrontation va être intéressante entre ces groupes. On trouve également une fourche Fox 32, ici dans une version plus prestigieuse SC Factory et du Mavic pour les roues, avec cette fois les Crossmax Pro qui surclassent les Crossmax Elite du Sunn et écrasent les Crossmax du Lapierre. Un élément haut de gamme qui participe grandement au poids plume du Théorème qui affiche un petit 9,170 Kg sur la balance. Avec de telles valeurs, on est en présence d'un vélo vraiment très léger et le terrain devrait confirmer sans peine ce point positif. Le reste des composants est confié à Ritchey ou Selle Italia pour un ensemble cohérent et très attractif.

➤ MESURÉE EN TAILLE M



 **VELOVERT** 9,170 KG sans pédales



➤ TYPE DE PARCOURS

➤ STATIQUE

ÉQUIPEMENT	18	<div></div>
FINITION	15	<div></div>





1 > Le Théorème GTR nous a été livré avec une décoration géométrique dans l'esprit du nom du modèle. Sur le configurateur, il s'agit d'une option gratuite que l'on peut choisir... ou pas. 2 > Les trois lettres GTR ornent le tube supérieur, soulignées d'un liseré bleu, blanc et rouge. Il s'agit de la version la plus sportive et la plus légère du Théorème, avec une composition du cadre en carbone TeXtreme Ultra haut module. Ce carbone souvent utilisé en Formule 1 permet une disposition des fibres plus compacte et un tissage plus précis au niveau des zones de renfort. Parallèlement, le carbone TeXtreme réclame l'usage de moins de résine, le poids du cadre nu est ainsi annoncé sous les 900 grammes en Medium. 3 & 4 > Le nouveau groupe Shimano SLX est une réussite, il donne parfaitement le change au Sram GX et offre un excellent niveau de performance avec vraisemblablement une tenue dans le temps supérieure des composants et des consommables. C'est le retour du SLX sur des vélos milieu de gamme (voire haut de gamme) comme celui-ci. La flexibilité du mode de distribution «direct» permet ainsi à Origine d'être l'une des toutes premières marques à proposer le groupe SLX sur ses vélos. 5 > L'Origine fait partie des deux vélos (avec le Lapierre) de ce comparatif compatibles avec une transmission double plateaux. 6 > Dans sa configuration, Origine a voulu faire la part belle aux suspensions avec le montage d'une Fox 32 SC en version Factory s'il vous plaît. Un luxe sur un VTT à 3 000 €, il s'agit tout simplement de la meilleure fourche du comparatif sur le terrain.





SUNN Prim S1

ADN XC

Comment parler de vélos de XC français sans penser à Sunn ? La marque a tant dominé la compétition dans les années 90 que l'ADN du XC lui colle encore et toujours à la peau. Le Prim est un vélo dont nous avons déjà eu l'occasion de tester un prototype, après que ce dernier ait glané son premier succès en Coupe du Monde avec Joshua Dubau. Désormais commercialisée, la famille Prim est en vente libre avec quatre modèles de 1 799 € à 4 799 €.

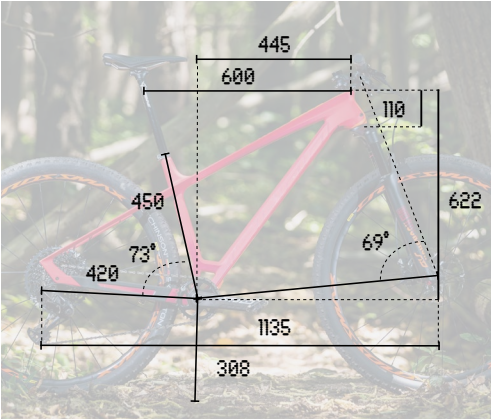
Cette version S1 dispose du même cadre que le top de gamme : le Finest, un monocoque carbone qui affiche un poids sous le kilo. Le cadre des deux modèles les plus accessibles est quelques dizaines de grammes plus lourd et utilise un carbone de moindre standing. Un dénominateur commun cependant, le design anguleux qui rend le vélo hyper agressif et cache des concepts exclusifs. Premièrement, le Edge Tubing sur le haut du cadre qui crée une large ligne horizontale qui traverse tout le cadre. D'abord de section triangulaire avec des arêtes saillantes, le top tube s'aplatit pour ne

faire qu'un avec les haubans. L'œil est également attiré par le **WH «Y»** Concept, visible au niveau du boîtier de pédalier et qui forme un pont de carbone qui relie le tube diagonal avec le tube de selle pour renforcer la zone tout en conservant des volumes de tubes contenus. C'est vrai que le Prim est élancé, c'est également un vélo léger avec le deuxième poids du comparatif. En terme de tarif, le Sunn affiche quelques dizaines d'euros de plus que ses petits camarades.

Mais le Prim S1 tient son rang avec des composants de qualité issus de grandes marques. Les périphériques RaceFace, la selle WTB et les grips DDK valorisent le montage. Côté transmission, le Sram GX trône ici avec en prime un pédalier Truvativ Stylo carbone et des freins Sram Level TLM. Pour le train roulant, c'est un duo Mavic/Hutchinson qui a été choisi, une constante dans toute la gamme Sunn. On retrouve donc une paire de roues Crossmax Elite et des pneus Skeleton. Un choix patriotique qui impose le montage d'une section de 2.15 puisque c'est l'unique largeur disponible sur ce modèle. Cross-Country oblige, c'est une Sid RL de chez RockShox qui équipe le Prim S1.

GÉOMÉTRIE

> MESURÉE EN TAILLE M



FICHE TECHNIQUE

CADRE Carbon Monocoque HM 8.0, Boost, WH »Y« Concept
SUSPENSION Fourche RockShox Sid RL 100 mm avec blocage au cintre
TRANSMISSION Dérailleur AR Sram GX Eagle (12 vit.), Commandes Sram GX Eagle, Pédalier Truvativ Stylo Carbon et plateau X-Sync 2 Eagle 32 T, Cassette Sram XG 1275 Eagle 10-50T
POSTE DE PILOTAGE Potence Sunn Forged 70 mm, Cintre RaceFace Turbine plat 720 mm
FREINAGE Freins Sram Level TLM (disques de 180/160 mm)
TRAIN ROULANT Jantes Mavic Crossmax Elite (largeur interne 22 mm) Moyeux Mavic Crossmax Elite Pneus Hutchinson Skeleton 29x2.15
ASSISE Tige de selle RaceFace Turbine 27.2x400 mm Selle WTB High Tail Team, rails titane
TAILLES DISPONIBLES S, M, et L
CONTACT www.sunn.fr € 3 499 €
VIROVERT 9,500 KG sans pédales

- +

 - + GÉOMÉTRIE RADICALE
 - + ESTHÉTIQUE ORIGINALE ET DIFFÉRENCIÉE
 - + TEMPÉRAMENT BOUILLANT
 - + PÉRIPHÉRIQUES
- - PNEUS TROP ÉTROITS
 - EXIGEANT DANS LE CASSANT

NOTATION 14,4/20

> TYPE DE PARCOURS

ROULANT	14	<div></div>
CASSANT	13	<div></div>
PETITS DÉNIVELÉS	15	<div></div>
GRANDS DÉNIVELÉS	14	<div></div>
DESCENTE	14	<div></div>
TERRAIN LUDIQUE	16	<div></div>
PETITES DISTANCES	16	<div></div>
GRANDES DISTANCES	14	<div></div>

> STATIQUE

ÉQUIPEMENT	15	<div></div>
FINITION	13	<div></div>





1 > Avec son look d'enfer et sa déco flashy, le Prim S1 est le plus «bling bling» de la bande. A noter que l'an prochain, Sunn abandonnera le thème animalier pour quelque chose de plus galactique. 2 > Le WH «Y» Concept offre une rigidité de tout premier ordre au Prim. 3 > Les deux haubans passent au-dessus de l'axe de la roue arrière, gardant la pente amorcée depuis la douille direction. 4 > Autant nous avons été séduits par les Hutchinson Skeleton en 2.15 sur des jantes larges, autant ici ils sont clairement trop étroits sur les jantes Mavic Crossmax Elite en 22 mm de largeur interne. Il serait bienvenu que le fabricant français de pneumatiques passe à la taille au dessus avec du 2.25. 5 > Remettre la roue arrière en place est un véritable casse-tête sur le Sunn. La patte de dérailleur est légèrement mobile autour de l'unique vis qui la solidarise au cadre. Difficile d'être parfaitement aligné pour visser correctement l'axe sur le filetage sur le cadre.



LES TESTS TERRAIN

ADRI Race 9.3



L'Adris Race 9.3 est un vélo sportif, presque viril. Il est très compact avec un top tube court et un angle de direction plutôt fermé à 71°. On obtient un vélo avec un empattement réduit. Sur le terrain, c'est la vivacité et la bonne maniabilité à faible vitesse qui sont favorisées. L'Adris est une petite boule de nerfs qui est facile à placer et à faire démarrer. Il est bien aidé en cela par des roues performantes qui valent les Crossmax Elite du Sunn. L'affaire aurait été encore meilleure avec des pneus moins cramponnés. Le test s'étant déroulé exclusivement sur le sec, le profil polyvalent des Barzo n'est pas des plus adaptés dans ces conditions. Il grève le rendement avec des crampons hauts et n'est pas ultra précis au freinage sur sol dur. Malheureusement, les grosses sections du cadre et les valeurs angulaires pénalisent le vélo globalement. Peu confortable, un peu rugueux, ce vélo perd les copains de vue quand la vitesse augmente et qu'il faut piloter sur un terrain exigeant. La géométrie trop stricte du Race 9.3 limite le vélo et son pilote dans le pilotage et le technique. L'angle de direction à 71° ne permet pas de suivre les trois autres lorsque la vitesse est élevée avec la nécessité d'un coup de guidon pointu. C'est vrai que l'avant est très rigide, la Reba n'est pas étrangère à cette sensation avec une rigidité supérieure à celle de la Sid du Sunn. Adris propose avec ce cadre Race une bonne base pour un usage XC sur des terrains roulants et peu accidentés. Pour notre part, c'est le seul vélo de ce comparatif que nous aurions aimé rouler en taille L pour notre mètre soixante-dix-huit. Dans l'objectif d'obtenir un peu plus de tolérance sur le triangle avant et de stabilité quand la vitesse augmente.

LAPIERRE Prorace SAT 729

Le Prorace SAT 729 est un vélo agréable, seul son embonpoint le limite un peu. Avec ce montage, il va plutôt convenir aux randonneurs sportifs. Difficile d'envisager, en l'état, un usage plus performance malheureusement. Dommage, car le vélo est original avec une géométrie bien dessinée. Il est facile de bien se positionner sur le vélo en dépit d'une douille de direction très basse. Campé sur le large guidon de 740 mm, le Prorace 729 met son pilote en confiance avec de belles aptitudes en descente. C'est plus dur pour lui dans les montées ou les relances. Le pilote doit mettre plus d'énergie qu'avec les trois autres vélos. Avec 1,5 kg de plus que l'Origine, le Prorace 729 démarre plus lentement, un retour au train sur les vélos de tête est toujours possible, mais il faut être patient. Sur le sujet du SAT, difficile d'être 100 % conquis. Le Prorace 729 est certes confortable, et même probablement le plus confortable du comparatif avec l'Origine d'ailleurs. Un confort que l'on peut en partie attribuer à l'excellente monte pneumatique avec le couple jantes larges et pneus Maxxis en 2.25, un « combo » vraiment parfait. En revanche, nous attendions plus du SAT, un système trop discret à l'usage, la filtration n'étant pas tangible. Alors, certes, le SAT n'est pas non plus un handicap puisqu'il ne pénalise pas le vélo dans les phases de pédalage mais la promesse était trop belle. Plus ennuyeux est le problème de l'équipement. Ce cadre mérite à l'évidence un meilleur montage, même si on imagine qu'au sommet de la gamme, le modèle 929 Ultimate doit être plus convaincant à ce niveau. Sur notre modèle, certains choix nous sont apparus surprenants. Pourquoi un pédalier en carbone et des éléments de transmission Sram XO1 alors que le budget aurait été mieux utilisé avec une paire de roues plus légères, à minima une paire de Crossmax Elite comme le Sunn... Conclusion, le Prorace 729 nous laisse un petit goût d'inachevé, en l'état, il a du mal à rivaliser avec les têtes d'affiche de ce comparatif.



ORIGINE

Théorème GTR



Le Théorème, c'est un peu le premier de la classe. Doué partout et beau garçon par dessus tout, c'est lui qui remporte la palme du look chez une majorité de nos testeurs. Le cadre y est pour beaucoup avec sa belle peinture bleu nuit. Les roues Mavic Crossmax Pro en jettent également. Avec le montage que la marque a réalisé pour nous, nous avons un vélo à peine au-dessus des 9,5 kg paré pour rouler (avec pédales et porte-bidon). Une sacrée performance en respectant le tarif plafond de 3 500 €. Dès les premiers tours de roue, on remarque les bonnes aptitudes du Théorème : dynamisme et confort. Le vélo dans cette version sportive GTR n'est pas trop exigeant. La marque a bien travaillé et a fait les modifications nécessaires après les premiers tests de son prototype l'an passé (voir VV N°314). Le Lay-up de carbone a été revu, rendant le cadre moins viril, la géométrie subit de légères modifications, le vélo est plus long avec un top tube de 595 mm et un angle de direction de 69°. On a apprécié le véritable flex présent sur le triangle arrière. Le cadre a été pensé, optimisé dans cette optique et cela fonctionne. Sur tous les types de terrains, le vélo met le pilote dans d'excellentes dispositions pour passer vite tout en étant économe en énergie. Légèrement moins rigide que le Sunn au niveau du boîtier de pédalier, l'Origine est adapté à un maximum de vététistes. Seuls les rouleurs très puissants auront à redire lors des grosses relances en danseuse. Efficace et dynamique, Origine a tapé juste pour son premier VTT. Sans tomber dans le piège des extrêmes, le Théorème prend le large dans tous les compartiments du terrain. Ce montage très attractif participe bien évidemment à sa supériorité sur le terrain. Avec la meilleure fourche et les meilleures roues, les trois autres vélos sont à la peine derrière.

SUNN

Prim S1

Voilà un vélo qui a du caractère, Sunn a mouillé la chemise pour créer ce vélo de compétition. Il décroche le dossard numéro 1 pour l'aspect performance de son cadre si singulier. Ce vélo fait partie des meilleurs semi-rigides de sa génération. Son triangle avant très long et son angle de direction de 69° offrent un contrôle parfait au pilote. Précis et stable, le Prim aime rouler vite. La position du poste de pilotage est facilement ajustable, rien de trop extrême malgré le programme. L'usage d'une potence plongeante pourra même être nécessaire pour obtenir une position plus aérodynamique. À l'arrière, on a un triangle ultra court avec des bases de 420 mm. Autant vous dire que le vélo réagit très vite aux sollicitations. Mais dans certaines situations, le vélo et le pilote sont secoués dans le cassant. Un peu de pratique est nécessaire pour s'adapter à cet étalon de compétition. On se pose quand même la question de la nécessité d'une coupe si radicale des bases. Très rigide au pédalage grâce au boîtier WH «Y», le Prim S1 est parfois un brin exigeant, peut-être qu'un centimètre de plus sur les bases le rendrait plus docile. Évidemment, quand tous les voyants sont au vert, il prend l'ascendant sur ses camarades de jeu. On note une grande stabilité dans les descentes rapides et une réactivité parfaite. Sunn propose avec ce Prim S1 un vélo moderne très attractif. Attention, le confort n'est pas son point fort, surtout que Sunn a fait le choix de pneus bien trop étroits compte tenu des spécificités du cadre et des besoins en XC aujourd'hui. Le passage à du 29x2.25 est à envisager rapidement après l'achat. C'est le seul gros point négatif de cette mécanique globalement intéressante.





LE GAGNANT

Il est bleu, c'est un «bleu» et pourtant le Théorème est le vélo que nous avons choisi comme leader pour notre patrouille de France de XC. Vainqueur, le Théorème a eu le Sunn comme principal adversaire. Le calcul des points fut serré sans pour autant réclamer une grande expertise mathématique pour élire le Théorème. Facile. Le vélo est facile lui aussi, il gagne sur la qualité de son cadre et son dynamisme. C'est le vélo que l'on conseillerait le plus des quatre parce qu'il convient à un grand nombre de profils de vététistes. Performant avec des solutions simples, il est agréable et bien conçu. On a apprécié la flexibilité offerte par la marque grâce à son configurateur. Même si tout le monde n'est pas encore prêt à acheter son VTT sur Internet aujourd'hui et on peut le concevoir aisément, la solution a quand même de nombreux atouts. Origine en est un nouvel exemple, la marque repousse même les possibilités de ce mode de vente avec son configurateur. Cette solution technique est le socle historique d'Origine Cycles, un outil précieux pour la marque qui place les besoins et les envies du cycliste au centre de l'acte d'achat. Un vrai plus par rapport à

d'autres marques sur le même segment, qui visent uniquement le rapport prix/équipement. Certes, l'outil n'est pas encore parfait, selon nous, car il mériterait un enrichissement du choix en terme d'équipements, notamment un plus large panel de pneumatiques par exemple. On peut penser que le configurateur VTT suivra le même chemin que celui de la route clairement mieux dotée à ce niveau-là. Le VTT est une activité récente pour Origine et le temps offrira probablement à la marque le recul nécessaire pour réaliser des ajustements. Le Théorème est le premier VTT au catalogue depuis la naissance d'Origine en 2013, il ne faut pas l'oublier. C'est déjà un vélo bien né, dans le coup sur le terrain pour un usage des plus sportifs. Il devance donc trois autres Frenchies, qui n'ont pas démérité. Mais peu importe la couleur du drapeau, la Théorème GTR aurait eu des arguments à faire valoir, même face au gratin mondial du XC actuel. Pour parler du futur chez Origine, on peut sans trop prendre de risques, annoncer que d'autres modèles sont dans les tuyaux et pas uniquement dans la sphère du XC. Vous aurez plus d'informations prochainement dans votre magazine préféré...