

Irait-on affronter les chemins et les sous-bois avec cette splendide machine, au risque de chuter et de l'abimer ? C'est peut-être la première question qui vient à l'esprit en contemplant le Yukon Disc.



ESSAI

VAN NICHOLAS YUKON DISC

9,72 kg (taille 58)
3999 €

Magnifique et indémodable titane. Le voilà qui s'invite au sein de la toute dernière évolution du vélo de route, la pratique du Gravel. Et si c'était lui le plus adapté ? Van Nicholas y répond avec son Yukon Disc.

Par Richard Jamin.



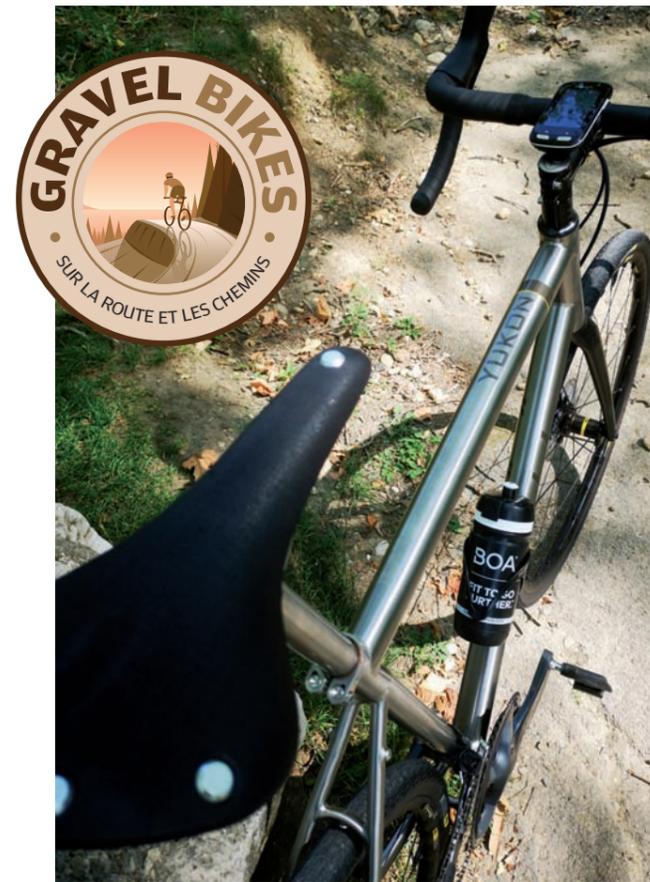
GENTLEMAN GRAVELLER

ESSAI VAN NICHOLAS YUKON DISC

Chez les Hollandais de Van Nicholas, depuis leurs débuts, on attache une attention toute particulière à la finition.



Triple entrée des câbles au niveau de la douille.



Les pattes arrière mais aussi les haubans sont convexes (bombés).



COMPARATIF GRAVEL BIKES

UN ÉQUIPEMENT QUI MET DANS LE MILLE.

Cohérence et style semblent être les mots qui conviennent le mieux à l'équipement du Yukon. Non seulement l'ensemble est esthétiquement réussi mais, en outre, il est finement vu. A commencer par les roues !

Nous ne connaissons ni d'Eve ni d'Adam les Mavic Allroad Disc. Orientées « Gravel », comme l'indique leur nom, elles sont lourdes (1.7 kg), en aluminium, mais dotées d'un rayonnage particulièrement impressionnant et de moyeux qui sentent bon la rigidité. Il faut dire qu'avec les 24 rayons aciers - larges à souhait - croisés par deux, c'est un peu ceinture et bretelles ! Nous allons voir aussi qu'avec leurs 21 mm de hauteur, ces jantes jouent la polyvalence route/chemin avec une efficacité qui démontre que Mavic continue son chemin en dents de scie avec des modèles toujours assez chers, mais pas toujours exempts de reproche. Pour le coup, il semble que les Allroad soient bien nées.

La transmission est l'inévitable et « best seller » de Shimano, l'Ultegra Compact mécanique, la transmission au meilleur rapport qualité/prix/poids/efficacité du marché. Adossée à une cassette en 11x32, on obtient un « moteur » parfaitement adapté à l'utilisation de cette machine, techniquement et esthétiquement parlant. On pourra donc aller défier n'importe quelle côte ou même col si le reste du vélo suit !

Mention très bien, donc, à Van Nicholas qui a compris qu'avec une machine titane assez lourde, il fallait un braquet adapté pour maintenir le plaisir.

A l'arrière, on découvre une tige de selle titane de 27,2 mm, un petit diamètre donc. Jolie et dotée d'un chariot à serrage monovis, le must en matière de simplicité, de précision et de positionnement. Mais chez Van Nicholas, on commercialise le même modèle, à déport ; celui-ci est obtenu en « cassant » l'angle de la tige en son milieu, et non pas en prolongeant le chariot vers l'arrière. Si elle vous convient, optez pour celle-ci : elle est tout simplement magnifique. D'autant qu'elle est surmontée de la très stylée Brooks Cambium C17 : une selle néo-rétro qui va parfaitement au teint du Yukon Disc, malgré une largeur record : 162 mm ! Niveau confort, on l'adore. Qui a dit « gros c... » ?! On voit ici très clairement la patte de Selle Royal (propriétaire de Fizik et Brooks), qui donne à la Cambium une forme proche d'une Aliante, à l'affaissement souvent remarqué. Ce sera donc certainement la même chose pour notre Cambium.

Enfin, côté poste de pilotage, c'est encore un sans-faute ergonomique. Simples mais efficaces, les composants aluminium VNT, « l'accastillage » aluminium de Van Nicholas, sont bien pensés pour un confort optimal.

On note donc que Van Nicholas a su faire simple, économique et joli. Le défaut ? Le poids, bien sûr. Tout pèse, et uniquement sur ces composants, il vous sera facile de gagner un minimum de 500 grammes si le cœur vous en dit... Mais en l'état, voilà qui permet de maintenir le vélo à un prix décent, pour un sans faute esthétique et ergonomique. Bien vu.

Chez les Hollandais de Van Nicholas, depuis leurs débuts, on attache une attention toute particulière à la finition. Et on travaille avant tout le titane. Si la noblesse du titane permet de réaliser d'entrée de jeu des machines séduisantes, il induit la comparaison avec des constructeurs historiques de prestige, tels que Passoni ou Litespeed ! Mais les temps changent, l'un est en perte de vitesse, l'autre a disparu des écrans radars.

La place est libre pour les Nevi, Cinelli, Legend, Grade9, Levacon et consorts. Mais les plus craquants, contre toute attente, sont indéniablement les méconnus Van Nicholas.

Nous avons pu avoir quelques doutes à leur sujet, il y a quelques années, suite à un problème sur un cadre ; puis nous n'avons plus entendu parler de quoi que ce soit... Il paraît cependant assez évident que les cadres titane de Van Nicholas sont faits avec un cahier des charges très serré, tant le tarif l'est aussi !

Le résultat est un cadre taillé sans chichi, mais doté de quelques détails qui lui donnent une certaine noblesse : les pattes arrière notamment, mais aussi les haubans convexes (bombés) ou encore la classe de l'intégration avec la triple entrée des câbles au niveau de la douille. Vraiment splendide ! N'oublions pas que travailler le titane est une autre paire de manches que de prévoir un « trou » dans du carbone ! Temps, précision et outils durs sont obligatoires pour atteindre ce résultat. La surprise vient des soudures : elles sont nettement moins régulières que sur un Passoni ou un Levacon, par exemple. Mais il n'y a pas mort d'hommes non plus, hein ? Et si l'on gagne 1000 euros là-dessus, nous, on prend quand même...

Le reste du cadre est à l'image que l'on se fait d'un titane classique : gros tubes coniques pour la poutre et le tube supérieur,

respectivement 45 et 42 mm (diamètre maxi), mais tube de selle en 27,2 mm, ce qui est rare à ce tarif, et donne indéniablement du style à l'ensemble, outre un confort encore accru. Notez enfin le gros diamètre de la douille de direction, en bas, qui lui confère rigidité et précision. Sans oublier les inserts sur la fourche pour monter de petits garde-boue si l'envie vous en prend !

La fourche carbone (parfaitement inconnue...) droite et fine ne gâche rien ! Nous verrons son comportement lors du test. Reste la géométrie. 5 tailles. Un peu faible, mais sur un Gravel « soft », c'est nettement moins grave que sur route. Des bases ultra longues de 425 mm, toutes tailles confondues, apporteront une stabilité hors pair, indiquant par là que le Yukon sera plus à l'aise sur des chemins qu'en zone un peu plus « VTT ».

Les douilles sont aussi un peu plus longues que la normale, mais plus courtes que sur beaucoup de vélos de route typés cyclospor. On sera donc assez à son aise tout en gardant une position encore « sportive ». Enfin, le vélo est plutôt court, sauf en taille XL, où ses 60 cm de longueur sont vraiment costauds ! Pour les autres tailles, n'hésitez pas à « charger » la longueur de la potence si vous envisagez plus de route que de sous-bois. Dans le cas contraire, laissez-les faire ! Autre bonne surprise, le cadre est garanti à vie ! On sait que ce n'est pas une assurance tous risques non plus, mais c'est toujours mieux que 5 voire 2 ans chez les Italiens !

Dernier point d'importance : le poids. Le Yukon est lourd, c'est un fait. Mais il est bien équilibré, semble-t-il, et si la rigidité du reste est au rendez-vous, sur un Gravel, cela peut passer sans problème. Réponse durant le test.

Dernier point d'importance : le poids. Le Yukon est lourd, c'est un fait. Mais il est bien équilibré, semble-t-il, et si la rigidité du reste est au rendez-vous, sur un Gravel, cela peut passer sans problème. Réponse durant le test.

ESSAI

VAN NICHOLAS YUKON DISC



Spécifications

VAN NICHOLAS YUKON DISC

CADRE

Titane 3AL - 2,5 V

FOURCHE

Carbone

PÉDALIER

Shimano Ultegra Compact 50x34

BOÎTE DE PÉDALIER

BB90 PressFit

DÉRAILLEURS

Shimano Ultegra

LEVIERS DE FREINS/VITESSES

Shimano Ultegra Disc

ÉTRIERS DE FREINS

Shimano Ultegra Disc

MOYEURS/JANTES

Mavic, Mavic Allroad Disc

PNEUS

Mavic Yksion Elite Allroad 28x700

CHAÎNE ET CASSETTE

Shimano Ultegra,
Shimano Ultegra 11v 11x34

CINTRE

VNT compact (aluminium)

POTENCE

VNT aluminium

SELLE ET TIGE DE SELLE

Brooks Cambium C17 (405 g !),
Van Nicholas titane. Diamètre 27,2 mm

TAILLES

XS, S, M, L et XL

POIDS ET PRIX

9,72 kg (taille 58 cm)

3999 € (cadre et fourche seuls : 2099 €)

SUR LA ROUTE...

Franchement, un Gravel en titane, sur le papier, ça a vraiment du sens : le rendement absolu, comme on l'entend avec un cadre carbone de 750 g, n'est pas d'actualité. Côté confort, on frappe aussi à la bonne porte. Enfin, si l'on se retrouve dans un fossé, ou que l'on dérape sur un chemin pierreux, un titane résiste cent fois mieux qu'un carbone. C'est tout bénéf', donc.

Le revers de la médaille est le rendement : moins de rendement, pour un effort tout aussi exigeant, c'est dommage. Sauf que les transmissions modernes sont là pour aider, avec des braquets incroyables comme le 34x34 dont dispose notre Yukon. Ajoutez qu'avec un Gravel, l'idée est nettement moins de faire un chrono que sur route.

Et puis voilà, patatras, le Yukon s'envole ! Je pensais tout de même que les deux monstres, à savoir le Canyon et le Look, allaient lui mettre une volée. Quant au Rotundo, avec sa spécialisation très « VTT », je le voyais souffrir sur route face au Yukon, mais le corriger dans les chemins.

En fait, le Van Nicholas est une petite bombe à fragmentation de plaisir. Sur la route, il est magique. Très à l'aise, il se comporte vraiment comme un bon routier. J'avoue être étonné de son niveau d'aisance car, malgré tout, voilà une machine équipée de roues aluminium de 1740 grammes pour un poids total de 9,6 kg.

On passe les bosses de 5% les doigts dans le nez, sur petit braquet il est vrai, mais pourquoi s'en priver ?

Et lorsque la route s'élève franchement, au-delà de 8% jusqu'à 10-12%, le Yukon ne renâcle pas, ni ne vous fait souffrir outre mesure. On embraille en 34x30, voire en 34, et on passe en cadence, fastoche. Un grand plaisir. Les descentes sont à l'unisson : extrêmement plaisantes et rassurantes avec les pneus de 32 qui, visiblement, suffisent largement là où tout le monde s'escrime à monter des 38 voire des 40 mm. Alors bien sûr, si vous sortez par temps « gras », dans des sous-bois bien à l'abri du soleil, et que vous attaquez des coup de c... en forêt, vous allez moins accrocher qu'avec du 38. Mais le Yukon n'est pas non plus un VTT. Sa polyvalence est véritablement au-dessus de tous les autres. Il sait tout faire, ce qui est l'objectif d'un Gravel - certes - sachant qu'il est l'exact opposé du Rotundo : très à l'aise sur route, et plutôt limité aux chemins et difficultés moyennes en sous-bois. Mais vous connaissant, je pense que vous êtes un peu plus enclins à avoir ce type d'attente en sortant de la route pure ! Position impeccable, cintre compact, super roues, rigides mais pas dures, ce montage est une réussite. Seule la question concernant le montage d'un groupe Sram 1x se pose pour ceux qui veulent lui donner encore plus d'aisance en chemins, moins de poids... et une ligne qui sera à couper le souffle.

Vous l'avez compris, on a adoré !



Travailler le titane est une autre paire de manches que de prévoir un « trou » dans du carbone !



tubolito

LIGHT WEIGHT TUBES*

à partir de 23 gr

petite jusqu'à 50% plus compacte qu'une chambre à air classique

light jusqu'à 80% plus légère qu'une chambre à air classique

solide jusqu'à 2 fois plus résistante à la crevaison qu'une chambre à air classique

compatible jante carbone, cartouche CO2 et prolongateur disponible en valve 42 mm, 60 mm, démontable ou fixe

*chambre à air extra légère