

ESSAI >>

Viper

Verbier 105

Un beau billet de mille!

La marque belge Viper propose souvent des machines attrayantes sur les plans dynamique et financier. Ce Verbier en carbone avec une transmission Shimano 105 ne déroge pas à la règle, puisqu'il est vendu, à quelques centimes près, 1 000 €. . . Par F. Iehl

Prix >> 1 000 €
(sans pédales)

Poids >> 8,51 kg
(en taille 56, sans pédales)

Cadre >> monocoque carbone

Équipement du cycliste: Casque: Mavic – Lunettes: BBB –
Tenue: Sugoi – Chaussures: Specialized



ESSAI >> Viper Verbier 105

En France, cette version du Viper Verbier est distribuée par Alltricks. Le prix est très intéressant quand on survole la fiche technique. Le cadre monocoque carbone est de belle facture, même s'il est un peu daté. Les câbleries de dérailleurs sont externes. Le boîtier de pédalier fileté et la douille sont en 1" 1/8 constant. La forme des tubes est assez moderne et contraste avec ces choix prudents. Du côté de l'équipement, même constat. Le vélo est tout en Shimano et, si la transmission est en 105 à 11 vitesses, on récupère quand même un pédalier et un ensemble de freins de l'ancienne génération. Cela ne gêne pas pour autant, mais on obtient une performance un peu en deçà d'un tout-105 de l'année 2015. Les roues Shimano RS sont également des modèles basiques qui apportent fiabilité et rigidité au vélo, mais au prix d'un poids un peu élevé. Les périphériques proviennent du catalogue XLC badgé Viper et fournissent aussi une prestation de bon niveau. Mais ne l'oublions pas, cette machine ne coûte que 1 000 €. Voyons maintenant si elle les vaut...

UN MONTAGE PRESQUE PARFAIT

Alltricks s'occupe de vente à distance. Une fois le vélo sorti du carton, nous n'avons rien eu à reprendre. Seul regret : la forme du guidon qui ne permet pas de positionner correctement les leviers de frein. On est devant un cintre anatomique surdimensionné et il n'est pas facile de placer les leviers à une hauteur correcte. Pour le reste de la position, il faut composer avec les quatre tailles proposées, ce qui n'est pas forcément compliqué, même si le cadre n'est pas vraiment « sloping ». Le Viper est resté assez classique dans sa coupe. La première chose que l'on remarque, c'est que le cadre est très rigide, au point que, si on a de la puissance, on sent la limite des roues sur les démarrages et relances appuyés.

PRÉCIS MAIS TOUJOURS DUR

Le cadre ne bouge jamais et il ne faut même pas compter sur un « retour » de déformation pour l'animer. Sur un sol plat, on dispose d'une structure parfaitement adaptée à un coup de pédale lourd et puissant. Lors des relances, il faut juste tenir compte du comportement « impassible » du cadre. Si on a de la puissance et de la force en réserve, nul besoin de changer de développement, le vélo monte vite dans les tours. Si tel n'est pas le cas, la relance s'apparente plus à un freinage... Il faut donc envisager de réduire un peu son braquet avant de pédaler en danseuse pour ne pas « s'écraser » sur le cadre. En montée, même façon de faire, mais amplifiée par les faibles vitesses. Si on a du tonus et qu'on passe en force avec de la vitesse, le Verbier trace sa route sans difficulté. On sent bien les roues dériver un peu, mais sans que cela occasionne trop de perte. A contrario, si on monte à des vitesses normales, il est judicieux de chercher à tourner un peu les jambes pour disposer d'une réserve au niveau de sa cadence de pédalage.

Autrement, la première montée en pourcentage ou le moindre ralentissement seront susceptibles de « planter » le cycliste. Cette rigidité indéniable permet de piloter le vélo sans mauvaise surprise. On exploite au mieux les roues et pneumatiques choisis et on entrevoit de belles promesses avec un matériel plus haut de gamme. Cela dit, le comportement du Viper a une incidence sur son confort, que nous qualifierons de sportif plutôt que de spartiate. Le cintre ne nous a pas permis de trouver une position optimale mains aux cocottes, la selle a une découpe spéciale qui limite sa compatibilité à certains fessiers. Enfin, les chocs verticaux sont assez peu atténués. Autrement dit, il faut rouler vite... ●

Le vélo présente une belle ligne qui le rend séduisant à plus d'un titre. Une machine pour un rêve... très accessible.



ON N'A PAS AIMÉ

Le cintre n'est pas un modèle d'ergonomie. C'est bien dommage, car c'est la seule faute sur ce vélo.



ON A AIMÉ

La boîte de pédalier, tout comme la douille, se montre très rigide. On ne prend pas le Verbier en défaut!





*Le Verbiere a
du potentiel,
même s'il est
assez brut...*

ON N'A PAS AIMÉ

Si le pédalier en 50/34 est idéal pour commencer, il se montrera, en revanche, moins « à l'aise » en compétition.



ON A AIMÉ

Les roues sont elles aussi parfaites pour débiter. Elles sont fiables et durantes. Pour une utilisation pointue, il y a sans doute mieux...



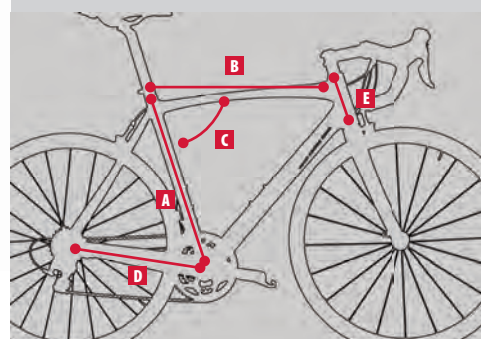
FICHE TECHNIQUE

Cadre: monocoque carbone
Fourche: Full Carbon
Potence: XLC Viper
Cintre: XLC Viper
Leviers combinés: XLC Viper
Freins av./ar.: Shimano BR 561
Dérailleurs av./ar.: XLC Viper
Pédalier: Shimano RS500
Roues: Shimano RS
Pneus: Schwalbe
Selle: XLC Viper
Tige de selle: XLC Viper
Pédales: sans
Poids: 8,51 kg
Prix: 1000 €
Distributeur: Alltricks (par Internet)

Il faut s'employer
à faire accélérer
le Verbiere. Mais
il n'absorbe rien...



LES COTES DISPONIBLES



Décliné en quatre tailles, le Verbiere impose de tenir plus compte de sa longueur que de sa hauteur avant de choisir la bonne dimension.

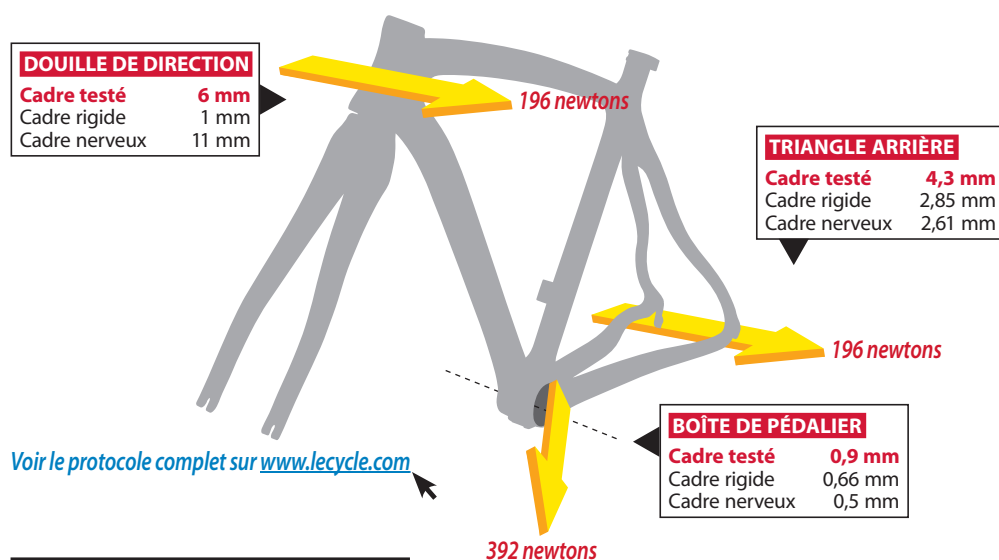
A (cm)	50	53	56	59
B (mm)	530	536	565	575
C	74°	74°	73°5	73°5
D (mm)	410	410	410	410
E (mm)	115	140	155	185

PHOTOS E. VALLEE

TEST LABO : MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE

Avant tout rigide

■ **Le Verbier ne fait pas les choses à moitié!** Le châssis a été conçu pour ne pas absorber d'énergie et cela se voit à tous les niveaux, même si la conception du cadre est assez ancienne. La douille ne dérive que de 6 mm, accompagnée de près par le triangle arrière qui atteint, lui, 4,3 mm de flexion. Cette « quasi-homogénéité » permet au cadre de travailler bien en ligne, donnant l'impression que les deux roues restent sur la même trace lors des sollicitations, le tout étant d'essayer de trouver une réponse « accessible ». La déformation latérale de 0,9 mm ne se prête pourtant guère à l'exercice, sauf en présence d'un cycliste ayant de bonnes cuisses. Avec du poids et de la puissance, on arrive à exploiter ce châssis qui se destine avant tout à des hommes forts et endurants. Il faut de l'énergie et savoir l'utiliser à bon escient pour faire vivre ce vélo sur tous les terrains. Faute de quoi, c'est une planche inflexible!



LES CONCURRENTS

À ce tarif, il y a bien peu de concurrents avec un cadre en carbone ! Il faut dire que les cadres en aluminium sont omniprésents sur ce segment et qu'il est plus facile d'obtenir du vélo un comportement « racé » avec le métal qu'avec la fibre...



b'Twin Ultra 700 **1 000 €**

Cadre: aluminium 6061 – Transmission: Shimano 105 – Roues: b'Twin Aero – Poids: 8,9 kg



Canyon Endurance CF 7.0 **1 299 €**

Cadre: monocoque carbone – Transmission: Shimano 105 – Roues: Mavic Aksium One – Poids: 7,65 kg



Origine Tuxedo CS23 **1 094 €**

Cadre: aluminium 7046 – Transmission: Shimano 105 – Roues: Mavic Aksium – Poids: 7,9 kg



Scott Speedster 20 **999 €**

Cadre: aluminium 6061 – Transmission: Shimano 105 – Roues: Formula Team 20H – Poids: 9,14 kg



Un bon départ

Ce vélo a un comportement assez brut qui ne fait pas dans la nuance. Il peut accompagner un débutant dans sa progression, puisque sa rigidité supporte une belle puissance avant de crier grâce. Mais avant que le cadre ne se déforme, ce seront les roues qui atteindront leur limite. C'est donc sur ce plan que l'on envisagera de faire évoluer sa machine, ce qui lui apportera un peu plus de vie et de tonicité. Car, dans sa configuration de base, c'est finalement ce qui lui manque le plus. Un utilisateur plus « pointu » peut ainsi être déstabilisé par le châssis qui n'absorbe rien du coup de pédale, et qui tarde à restituer les accélérations si on n'a pas le coup de reins adéquat ou qu'on est en panne de jambes. En compétition, c'est toutefois moins sensible que sur une cyclosportive du fait des différences de rythme et de vitesse. La présence d'un mid-compact au lieu du 50/34 serait donc un avantage pour le compétiteur. Mais le compact qui équipe le Verbier 105 est plus utile à un débutant qui profitera au mieux de l'étendue de la cassette pour compenser ses erreurs de jugement en montée. Par rapport à la concurrence dans cette tranche de prix, le Verbier apporte un cadre carbone assez performant, qui peut prendre l'ascendant en performance pure sur ceux en alu qu'on voit habituellement dans cette gamme. Reste que la filtration des chocs impose de rouler très sportivement pour ne pas être trop secoué.



F. BERRY

COMPORTEMENT

Nervosité: ★★☆☆☆
Rigidité: ★★★★★
Confort: ★★☆☆☆

PARCOURS

Plat: ★★★★★
Vallonné: ★★★★★
Montagneux: ★★☆☆☆

PRATIQUE

Compétition: ★★★★★
Cycloport: ★★★★★
Cyclotourisme: ★★☆☆☆

LES PLUS/LES MOINS

➤ RIGIDITÉ
➤ INDEXATION
➤ COMPORTEMENT SAIN

➤ EXIGEANT
➤ CONFORT
➤ PÉDALIER À 5 BRANCHES