

Nouvelle génération

Le plaisir d'aller vite...

Il était un temps où rouler avec un vélo de cross-country rimait forcément avec un désir de performances. Cette époque-là est révolue : les standards évoluent et, s'il est toujours possible d'aller chatouiller les podiums avec de véritables F1 à deux roues, on peut désormais "mettre du braquet" tout en privilégiant le plaisir du pilotage...

TEXTE & PHOTOS > BEN. PIGNARD



SCOTT Spark 35



L'évolution en question...

En dix ans, les standards des pratiques VTT ont évolué : c'est une évidence pour qui suit un minimum notre sport favori. Quel que soit le domaine (DH, FR, XC, Trial), ce constat est valable, mais le Cross-Country est celui qui a grimpé le plus tard dans le train du changement. Probablement car les ingénieurs se sont jusqu'ici le plus souvent concentrés sur le gain de poids et de rendement. À l'inverse des autres disciplines, le débattement a été mis un peu de côté, n'autorisant guère d'écart quant à la manière de piloter ces formules à tout-terrain ! "Oui mais les tout-suspendus sont arrivés", me diras-tu : c'est pas faux (comme dirait le chevalier Perceval...) ! Sauf que, si l'appellation "tout-mous" colle aux dites montures, on a tout de même encore régulièrement l'impression que ça secoue sévère et qu'il faut avoir des jambes de feu pour exploiter des caractères souvent un peu fades. C'est à ce moment-là que ton serviteur intervient : "Oui, mais ça change !" Un certain nombre de constructeurs proposent désormais des tout-suspendus de cross-country à la philosophie résolument tournée vers le plaisir du pilotage. Piloter ne veut pas dire qu'on ne peut pas pédaler fort, bien au contraire : avec un débattement avant/arrière aux alentours de 100/120 mm, ces vélos compensent généralement une légère perte de rendement par un poids maîtrisé grâce à l'utilisation de matériaux légers tel que le carbone. Autre clé du succès de ces modèles tient généralement dans une position pas trop extrême : entends par là le fait de ne pas avoir les "chicots sur la roue avant". On pourrait appeler ces vélos des "crosseurs plaisir", des "compétiteurs relax" ou bien des "sportifs du plaisir", mais, mieux que des figures de style écrites, une bonne séance de rodage, avec deux spuds dans la tendance, saura révéler au grand jour les plaisirs cachés qui attendent une nouvelle génération de crosseurs.



MONDRAKER

Factor Carbon XC Pro

Hola carbone !

Le Factor Carbon XC Pro est l'ainé de la famille des XC Pro FS destinés au Cross-Country en compétition, version "tout-suspendu".

CADRE & ÉQUIPEMENT

Le cadre en carbone mono-coque est doté d'une finition convaincante, même si la forme des tubes n'est pas extrêmement travaillée. Attention cepen-

dant à la peinture : en plus de ne pas être d'un goût universel (le vert sapin n'ira pas forcément avec ton short top *fashion* bariolé bleu-violet !), elle est d'une fragilité surprenante. Les bases arrière en aluminium sont symétriques, mais largement épaulées par une biellette "mousse costaude", usinée CNC : ça respire la solidité ! Au rayon des matériaux composites, Mondraker a lâché les chevaux avec sa série de composants maison On Off 10th Anniversary : du carbone à 100 %, comme sur la tige de selle, ou en renfort, comme sur la potence. Les récents freins Avid Elixir R viennent judicieusement compléter le tableau avec leurs leviers dans le matériau tressé. On notera la présence de la selle Fizik Pavé CX, originellement destinée à la route : probablement une histoire de bons tarifs en OEM (Original Equipment Manufacturer). Le reste de l'équipement est relativement cohérent.

SUR LE TERRAIN

Ce Mondraker s'est révélé très facile à placer en descente : pas spécialement "nerveux", il est néanmoins facile à faire changer de cap. On se retrouve donc avec un spud maniable, notamment grâce à la position qui est bonne, sans excès sur l'avant. Seul son cintre un peu étroit pourra embêter les "excités du guidon", tout comme la selle qui se révèle une véritable "Moulinette à séant". Ce vélo se montre confortable sur les petits chocs, sans (trop) pénaliser le rendement. Stable en l'air, il l'est aussi lorsque ça grimpe, même si les relances à son guidon ont parfois été un peu "approximatives" : la

Typiquement représentatif des crosseurs Joueurs !

réaction n'étant pas immédiate à la suite du coup de pédale. Lorsque la totalité des suspensions est bloquée, il reste toujours un léger temps de flottement : cause ou conséquence de cela, on a dans tous les cas une excellente adhérence. Les pneus Kenda ne sont malheureusement pas des plus exemplaires en accroche latérale, mais ils glissent avec régularité et se contrôlent facilement (pas de décrochement d'un coup !).

PHILOSOPHIE

Une fois de plus, "Thabit ne fait pas le moine" : celui qui pourrait paraître austère au premier coup d'œil est, en fait, un joyeux drille. Typiquement représentatif de cette génération de cross-country, le Factor Carbon XC Pro se montre généreux en plaisir de conduite. Aller chercher une trajectoire, un appui ou un petit appel est un régal avec ce modèle. Une monture résolument prête à ravir le moins triste des crosseurs qui sommeille en toi...



Enchaîner les "pil-pil" au guidon de ce vélo est un vrai régal, même s'il n'est pas un modèle de vivacité.

PRIX 3 190 € env.

POIDS 12,305 kg

Vélo Vert
Année modélisation 10-040

• POSITION
• SUSPENSIONS
HOMOGÈNES
• POLYVALENCE



• PNEUS
• POIDS à OPTIMISER
• LOOK



MONDRAKER FACTOR CARBON XC PRO



Dès les premiers tressalllements de la chaîne, la peinture des bases du Mondraker en a vu "de toutes les couleurs". Inadmissible sur un vélo de ce prix ! Un simple protège-bases en Néoprène n'aurait pas été de luxe...

Le Factor XC Pro reçoit les nouveaux freins à disques hydrauliques Avid Elixir R. Outre un freinage de qualité et facile à doser, ces leviers possèdent une garde aisée à régler grâce à une molette située sur le bord du réservoir. Si elle est un peu dure à manipuler sur notre modèle de test, son fonctionnement doit s'adoucir avec le temps...

Si la biellette de Mondraker est un peu imposante visuellement, elle confère au vélo un amortissement progressif qui rentre, certes, un peu vite dans le débattement mais ne se laisse jamais embarquer à talonner...

CURRICULUM VITAE

- **Cadre** : en carbone mono-coque. Débattement : 100 mm. Taille essayée : L.
- **Amortisseur** : Rock Shox Monarch 4.2. Amortissement hydraulique, ressort pneumatique. Réglage de rebond, détente, Gate.
- **Fourche** : Rock Shox SID Race PopLock. Amortissement hydraulique Motion Control, ressort pneumatique Dual Air. Réglage de compression lente, pression positive et négative et Flood Gate. Débattement : 100 mm.
- **Direction** : FSA ACR, intégrée.
- **Potence** : On Off 10^e Anniversary en carbone, 6", 90 mm.
- **Cintre** : On Off 10^e Anniversary en carbone, 575 mm.
- **Freins** : Avid Elixir Carbon RC, disques de 160 mm AV/AR.
- **Dérailleurs AV/AR** : Deore XT/Deore XT.
- **Manettes** : Shimano SLX.
- **Pédalier** : FSA V-Drive en aluminium, 175 mm, 44/32/22 dts.
- **Roues** : Mavic CrossTrail.
- **Pneus** : Kenda Small Block Eight Tubeless, 26 x 2.10.
- **Tige de selle** : On Off 10^e Anniversary en carbone.
- **Selle** : FF'zick Pavé Sport CX, rails en aluminium.
- **Tailles** : S, M, L, XL.
- **Renseignements Mondraker** :
tél. : +34 965 681 554 ; www.mondraker.com
france@mondraker.com

GEOMETRIE MESURÉE EN L



Mémo

Le Factor Carbon XC Pro n'est pas un vélo exclusif à 3 190 € le marqueur, cela a ses avantages ! Équipé de manière plus qu'honorable, il représente un investissement judicieux pour qui ne souhaite pas trop performer, mais plutôt se "lâcher la boucle" entre copains. En résumé, rouler vite pour le plaisir...