

EXCLUSIF



© P.P.

© Greg Arto

La bella macchina

Lors des derniers salons, ce vélo à assistance électrique au nom improbable nous avait tapé dans l'oeil. Nous n'étions d'ailleurs pas les seuls à nous arrêter pour contempler cette belle machine rouge comme une Ferrari. Dès lors, quand le responsable de la marque Wilier nous a proposé un des premiers exemplaires de production de ce tout suspendu équipé du moteur Shimano, nous avons immédiatement dit oui avec le même enthousiasme que s'il fallait dire oui à Emily Ratajowski.

Une semaine plus tard, le vélo était bel et bien là, devant la porte de la rédaction. Wilier est une marque italienne réputée pour ses vélos de course, mais moins connue dans le monde du VTT. L'an dernier, nous avons déjà remarqué leur tout suspendu et son concept Float Suspension System

dérivé du VPP, que les mauvaises langues appelleront une copie de la suspension Zero de Mondraker. Wilier le propose en deux montages. Le montage Pro est livré avec un dérailleur XT Di2 11 vitesses et coûte 1000€ de plus. Dans la version de test, nous avons une vitesse en moins. Le vélo offre 140mm

de débattement, des roues Boost au format de pneus 27,5+. Vous pourriez aussi équiper le vélo de roues 29 avec des moyeux Boost. Un pneu de 2,25 passe, mais la roue de 29 étant un peu plus grande en circonférence, elle fausserait le capteur de pédalage en réduisant l'assistance. Vous êtes prévenus.



Sur la suspension FSS, l'amortisseur n'a aucun point de fixation sur le cadre car il flotte entre deux biellettes qui font la connexion entre triangle avant et arrière. Wilier est parvenu à maintenir cette conception grâce à la compacité du moteur Shimano.



Ces deux leviers Di2 activent l'assistance. Le petit pour l'augmenter et le grand pour la diminuer.



Les jantes et pneus WTB Scaper font partie de l'équipement trop basique du vélo au regard de son prix. Si les pneus ne sont pas adaptés à nos terrains, les jantes, elles, se sont avérées de très bonne qualité. Un conseil: démontez le pneu pour remplacer le fond de jante minimaliste.

Le châssis

Lors de la présentation de la motorisation Shimano, nous avons été frustrés de l'avoir essayé sur une mauvaise ossature. Il faut dire qu'un bon moteur ne compensera jamais les défauts d'un mauvais vélo. Ici, il en va tout autrement: le Wilier est un tout bon vélo. La géométrie est parfaitement réussie et même si les suspensions sont d'un niveau d'entrée de gamme, elles travaillent bien. La fourche RockShox Sektor fait le boulot. Le réglage du rebond est réduit à un demi-tour et nous avons choisi un mode rapide. Notons toutefois que ce modèle a tendance à plonger au freinage par rapport à une Reba ou Revelation, dont le système d'amortissement gère mieux le retour.

L'amortisseur arrière RockShox Monarch RL se contente de 100 psi de pression. Il est très progressif, parfois trop sur les gros chocs où l'arrière peut rebondir. La suspension est confortable sur les petits chocs et elle adhère au terrain à haute vitesse. Ses limites sont atteintes quand on veut descendre des pierriers

à fond. Il ne suit plus et secoue un peu sans toutefois déstabiliser. Ajoutons que l'absence de tige de selle télescopique ne facilite pas le pilotage dans la pente.

Au pédalage, la suspension est neutre et n'a pas d'influence négative sur celui-ci. Par contre, côté transmission, nous nous sommes sentis limités par les dix pignons. Il nous manquait clairement un plus grand pignon pour mieux mouliner en côte, même si nous sommes passés partout.

Nous avons apprécié la géométrie du vélo qui met à l'aise partout. Le seul inconvénient est son poids qui, comme tout E-VTT, peut mettre en difficulté dans les longues courbes boueuses et glissantes où l'on se sent plus facilement déporté. Nous sommes parvenus à le récupérer plusieurs fois en balançant le corps et en chargeant l'avant, mais cela demande une certaine habitude de ce genre d'engin. Les pneus WTB Plus ne sont pas un exemple de tenue dans la boue, loin de là. Heureusement, le vélo est

vif. Le Wilier tourne très court et aime bien être piloté en mettant le poids sur l'avant. Ce vélo nous a convaincu que le placement de la batterie est primordial pour le comportement du vélo. Placée proche du centre de gravité, elle n'entrave pas la maniabilité du vélo comme nous l'avons déjà déploré avec des batteries intégrées dans la totalité du tube diagonal.

La motorisation Shimano STEPS 8000

Nous ne reviendrons pas sur la présentation en long et en large de notre numéro 210. Quand on démarre avec le Steps, on se contente du mode Eco qui convient la plupart du temps, sur le plat mais également dans les montées. Le mode Trail ne devient nécessaire que dans les pentes plus fortes. Même dans les pourcentages très importants, on n'a pas besoin du mode Turbo qui est extrêmement puissant. Dès que le sol est glissant, cette assistance maximum vous fait vite patiner. Nous ne l'avons utilisée que pour

des franchissements comme des escaliers ou des troncs d'arbre.

L'assistance nous laisse toujours cette impression de facilité. Après 3h dans des conditions difficiles, nous n'avons pas l'impression d'être fatigué ni d'avoir les jambes lourdes malgré le dénivelé. Le mode Eco offre déjà beaucoup de couple et le réduire permettrait certainement de gagner en autonomie et en exercice physique. Le mode Trail est très bien adapté pour les fortes côtes. Nous y avons aussi fait appel pour atteindre plus rapidement une vitesse de croisière de 25 km/h et la maintenir ensuite en mode Eco en tout-terrain.

L'assistance donne la priorité à la cadence. Plus on tourne les jambes, plus l'assistance est forte dans le mode Eco. Dans les fortes montées, on sent que la pression sur les pédales n'a quasi pas d'influence sur le moteur. Par contre, en mode Trail, dans les fortes montées, on ne peut tourner les jambes aussi vite et on remarque que la pression influence l'assistance du moteur. En mode Turbo, c'est la pression qui fait tout. Il existe une aide à la marche. Pour cela, il faut passer par le mode Off, puis enclencher le mode d'assistance à la marche. Le levier est ergonomique mais l'assistance est beaucoup trop faible.

Au sujet des commandes, elles sont identiques à celles de la transmission Di2. Le mouvement est naturel, mais surtout le placement des leviers est optimal quand on a besoin d'augmenter l'assistance en catastrophe. C'est bien plus facile qu'un bouton comme sur les modèles urbains. Bien joué Shimano. Par contre, le moteur n'est pas silencieux. Au final, le moteur Shimano se révèle excellent, au même titre que le Bosch, mais sans le dépasser.

En conclusion, Wilier a bien réussi le mariage entre l'ossature et le moteur. Si celui-ci dispose d'un excellent rendement, sa consommation (voir encadré) a quelque peu refroidi notre enthousiasme. Le Wilier conviendra aux amateurs de moteurs très pêchus pour des sorties rapides de moins de trois heures. Le prix de 4200€ au regard des équipements n'a pas contribué à notre réchauffement. Toutefois, nous n'incriminerons pas seulement Wilier sur ce point car les autres marques qui ont choisi le moteur Shimano tapent aussi haut dans les prix.

L'AUTONOMIE

Première sortie, nous partons la batterie de 500Wh pleine. C'est l'unique capacité proposée par Shimano. En mode Eco, l'autonomie annoncée est de 115 km. Nous verrons bien, nous partons pour un tour d'une cinquantaine de kilomètre. Sur les 5 barres de la batterie, nous n'en avons utilisé que 2 après 20 km. Mais par la suite, les barres fondent relativement vite. Après 37 km, nous arrivons dans la dernière barre qui devient rouge avec seulement 9 km d'autonomie restante. Nous tiendrons à l'économie et la force des jambes jusqu'à 50 km. Bon point pour le vélo, il n'est pas scotché sur l'asphalte sans moteur. Ces 50 km ont été parcourus avec un dénivelé de 1200m en 3 heures à une moyenne supérieure à 17 km/h. Lors des charges suivantes, nous avons constaté la même autonomie. Bien entendu, ce test a été effectué par des températures sous les 10°, ce qui influence la consommation. Mais le test a été répété sur le même terrain que les motorisations Bosch et Brose. Sur le plan de l'autonomie, force est de constater que Shimano fait moins bien que Bosch.



E-TUBE APP

Les composants électroniques Shimano peuvent être mis-à-jour et réglés par l'intermédiaire du programme gratuit E-Tube. Jusqu'il y a peu, un câble interface onéreux était nécessaire pour utiliser le programme, ce qui le rendait inaccessible aux particuliers. Conscient des grincements de dents, Shimano a développé une application pour smartphone et tablette qui communique avec les composants Di2 via le protocole Bluetooth. Pour se connecter, il faut que le vélo soit équipé d'une nouvelle unité ou écran sans fil avec le sigle BT. Ceci concerne les nouveaux vélos et non les anciens modèles, à moins d'acheter une nouvelle unité.

L'application E-Tube permet de personnaliser le système et les unités, mettre à jour les micrologiciels, mais pas encore de modifier par exemple les niveaux d'assistance.

La connexion avec le smartphone se fait assez vite, mais hormis une mise à jour du système, nous n'avons pas réellement pu jouer avec les réglages comme c'est possible pour une transmission Di2.



WILIER

e803 TRB Comp SLX

PRIX: 4.200 €

POIDS: 21,015 kg

Cadre

Taille du test: M
 Entrejambe: 83 cm
 Autres tailles: S/L/XL
 Tubes: Alu hydroform
 Type: VPP
 Amortisseur: RockShox Monarch RT3
 Débattement: 140 mm
 Réglages: R/Open/Pedal/Lock

Fourche

Modèle: RockShox Sektor RL Silver
 Fonctionnement: SoloAir
 Réglages: R/remote lockout
 Débattement: 140 mm

Roulements

Direction: FSA semi-integrated tapered

Motorisation

Moteur: Shimano Steps M8000 70Nm
 Batterie: Shimano Li-Ion 36V/14Ah 504Wh

Roues

Moyeux: Shimano Deore M618 Boost
 Jantes: WTB Scraper i40
 Rayons: 32
 Pneus: WTB Ranger TCS 27.5x2.8
 Poids: Roue av.: 2.175 g - Roue arr: 2.728 g

Transmission

Dérailleur: Shimano SLX
 Manette: Shimano Deore
 Manivelles: Shimano XT - 175 mm
 Plateaux: 34 + chain guide
 Roue-libre: Shimano HG-50 11-36 10 speed
 Chaîne: Shimano HG-94

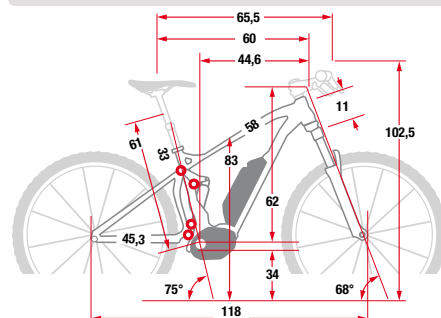
Freins

Modèle: Shimano M355 180/180 mm RT54

Périphériques

Potence: Promax alu 70X35 mm
 Cintre: Promax alu droit 740 mm
 Poignées: Ritchey WCS mousse
 Selle: San Marco Dirty ED
 Tige de selle: alu hydroform

Géométrie



Evaluation

Moteur: ■■■■■
 Confort: ■■■■■
 Maniabilité: ■■■■■
 Stabilité: ■■■■■

Pour qui?

Les bikers qui recherchent un E-VTT fun pour des sorties très nerveuses.

Points forts

Géométrie, rendement du moteur

Points faibles

Pneus, prix

Contact

www.wilier.com

