

Lorsque l'on recherche une bonne affaire en milieu de gamme, il peut parfois être judicieux de se tourner vers des marques peu connues pour obtenir un meilleur équipement. La preuve avec ces deux vélos qui sortent du lot.

Par E. Lebec, photos F. Berry

NSR Rocco
PRIX : 2 499 € env.
POIDS : 8,5 kg en taille L
(sans pédales)
CADRE : NSR space carbone

LA TENUE DE NOTRE ESSAYEUR
Maillot, cuissard et socquettes : Giordana -
Casque : Rudy Project - Chaussures : Northwave

GOKA GREENWICH - NSR ROCCO

LES STARS



Goka Greenwich
PRIX : 2 500 € env.
POIDS : 8,2 kg en taille M
(sans pédales)
CADRE : carbone

LA TENUE DE NOTRE ESSAYEUR : Cuissard, maillot, socquettes et gants : Adidas - Casque et chaussures : Specialized - Lunettes : Oakley

La grande majorité des cyclistes, qui pratiquent le sport avec régularité et assiduité, est toutefois fort d'être regardant au moment d'investir dans l'achat d'un bon vélo. L'équilibre délicat entre performance et budget a conduit l'offre de milieu de gamme de nombreux grands fabricants à s'étoffer de modèles aux arguments de plus en plus convaincants. L'essentiel de l'offre se situe entre 2 000 et 3 000 euros. A ce niveau de budget, on est en droit de trouver un couple cadre/transmission haut de gamme ainsi qu'un niveau de périphériques plus que correct. Et en raison de l'explosion du marché du carbone, on assiste d'un certain nivellement des coups de production, les bonnes affaires de milieu de gamme ne se trouvent plus nécessairement chez les enseignes de la grande distribution. Il existe également des marques à la diffusion plus confidentielle, mais dont les produits sont au niveau de ceux des plus grands fabricants. A l'heure où certaines grandes marques ont quelque peu vendu leur âme en perdant en qualité sur les produits de bas et du milieu de leur gamme, se tourner vers une petite marque exotique ne constitue plus forcément un achat risqué. La preuve en est faite une nouvelle fois avec les deux vélos de ce duel qui, s'ils sont peu connus en France, n'en offrent pas moins de prestations solides.

Pour sortir du lot

Outre un rapport cadre/transmission/prix intéressant, ces deux machines offrent de plus une ligne valorisante et hors du commun qui ne gâte rien au plaisir de les enfourcher. Aidés par un tarif placé, ces deux vélos permettent de plus de ne pas évoluer au sein du peloton sur le même engin que les voisins. Un luxe aujourd'hui plutôt rare à l'heure où les plus grands constructeurs se cherchent parfois en termes de ligne et hésitent à faire preuve d'audace de peur de voir leurs clients tourner les talons. Certes, la ligne agressive du Goka Greenwich reprend les bases du concept du Giant TC SLU et de sa première tige de selle profilée, tandis que le design original du NSR Rocca tient surtout à une déco soignée. Mais cet effort fourni et ce souci du détail suffisent à faire de ces deux vélos, les témoins d'une tendance que l'on espère voir se généraliser à l'approche des prochains salons.

exotiques

Cadre et tubes

Le cadre du Goka est constitué autour d'un ensemble en plusieurs parties qui en font son originalité. Le cadre aux formes complexes est associé à une fourche droite massive entièrement en carbone et à une tige de selle profilée qui nous ramène à une mode très en vogue, il y a quelques années. Cet ensemble constitué de trois pièces indissociables va de pair avec une finition qui sort de l'ordinaire. Le triangle avant est ainsi constitué d'un tube de selle rond et d'un tube diagonal aux extrémités rondes et très largement surdimensionné. Le tube supérieur prend la forme d'un losange au niveau du raccord de selle, tandis que le tube inférieur est bombé au niveau de la fixation du porte-bidon. Le triangle arrière est, quant à lui, doté de tubes cintrés et d'un raccord au triangle avant par le moyen d'un double wishbone. Enfin, la déco originale du cadre tient en des dégradés de couleurs qui sillonnent le triangle avant, tandis que le triangle arrière entièrement rouge tranche avec l'avant noir du vélo. Le Greenwich mélange finesse et épaisseur dans ses tubes.

Comportement

Au guidon du Greenwich, il suffit d'effectuer une dizaine de kilomètres à allure rythmée pour se rendre à l'évidence que ce vélo possède un caractère assez marqué. En effet, ses périphériques accueillants, à la fois robustes et dotés de ce qu'il faut de confort, se fondent dans le tempérament globalement sportif du vélo. Cette impression est ensuite renforcée au fil des kilomètres et des heures de selle. A ce propos, la selle, ferme et large, se prête avant tout à des sorties effectuées en rythme, à défaut elle se révélera un peu trop dure. Pour le reste de l'équipement, le groupe Shimano Ultegra fonctionne parfaitement, tandis que le mordant du freinage est garanti par une jante en alu sur laquelle est apposée la seconde jante en carbone. Si ce dispositif favorise le freinage, il alourdit les roues et le vélo, une impression vraiment sensible à faible allure, et qui a tendance à s'estomper lorsque l'allure augmente. Nous l'avons dit, ce vélo possède avant tout un tempérament sportif. Cela se ressent également fortement au niveau du braquet où le pédalier 53/39 associé à une cassette de montage ne favorise pas le coup de pédale en terrain vallonné. Il faut en effet composer entre un plateau de 53 dents qu'il faut enrouler et un 39 dents souvent trop long ou trop court pour les terrains cassants. Bref, la combinaison de braquets s'adresse avant tout aux cyclistes costauds qui tombent rarement le petit plateau. Par ailleurs, le cadre du Goka incite souvent à en remettre une couche. Relativement confortable, il se montre tout de même exigeant à faible allure et ne supporte guère les relances timorées. Pour en tirer la quintessence, il ne faut donc pas hésiter à le brusquer. Encore faut-il en avoir les moyens physiques... On regrettera simplement les piètres dispositions sportives des pneus plus adaptés aux balades tranquilles qu'à ce vélo au tempérament de compétiteur.

Goka Greenwich

Agressif, le Goka Greenwich met nettement en avant son tempérament de compétiteur.



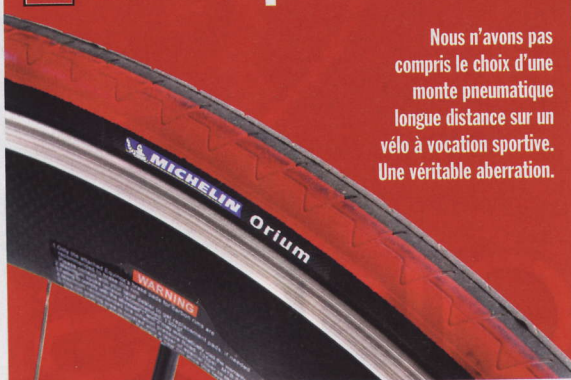
+ On a aimé

La ligne du Goka sort de l'ordinaire grâce à une finition particulière. Une manière de ne pas passer inaperçu dans le peloton.



- On n'a pas aimé

Nous n'avons pas compris le choix d'une monte pneumatique longue distance sur un vélo à vocation sportive. Une véritable aberration.



FICHE TECHNIQUE

Cadre : Goka carbone - **Fourche :** Goka Heard tout carbone - **Potence :** Goka alu - **Cintre :** Goka alu - **Jeu de direction :** FSA intégré - **Freins av./ar. :** Shimano Ultegra - **Dérailleurs av./ar. :** Shimano Ultegra - **Pédalier :** Shimano Ultegra - **Roues :** Hyper Sonic carbone - **Pneus :** Michelin Orium - **Selle :** Goka K - **Tige de selle :** Goka K Delta - **Pédales :** sans - **Poids :** 8,2 kg en taille M - **Prix :** 2 500 € env. - **Contact :** Interciclos, www.goka.net

LES COTES DISPONIBLES

| | | | | |
|---|------|------|-----|------|
| A | 44 | 48 | 52 | 56 |
| B | 530 | 545 | 570 | 5890 |
| C | 73°5 | 72°5 | 73° | 72°5 |
| D | 405 | 405 | 408 | 408 |

Les cotes sont prises jusqu'au sommet du tube de selle.

LE VERDICT

COMPORTEMENT

| | | | | | | |
|-------------|---|---|---|---|---|---|
| Nervosité : | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ | ☆ |
| Rigidité : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |
| Confort : | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ | ☆ |

PARCOURS

| | | | | | | |
|--------------|---|---|---|---|---|---|
| Plat : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |
| Vallonné : | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ | ☆ |
| Montagneux : | ★ | ★ | ☆ | ☆ | ☆ | ☆ |

PRATIQUE

| | | | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|
| Compétition : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |
| Cyclospor : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |
| Cyclotourisme : | ★ | ☆ | ☆ | ☆ | ☆ | ☆ |

► NSR Rocco

Élegant et soigné, le Rocco n'est pas un vélo italien pour rien. Tout a été fait pour soigner sa ligne et son apparence.



+ On a aimé



C'est un détail, mais la guidoline assortie à la finition est à l'image de la finition du vélo : élégante et efficace.

- On n'a pas aimé

Une paire de roues trop inerte et dynamiquement lourde "plombe" le Rocco au moment des relances.



Cadre et tubes

Le cadre du Rocco est tout en angles et en nervures, à l'image des tubes supérieurs et inférieurs en forme de rectangle, mais qui adoptent tous deux une nervure latérale. Au creux latéral de ces deux tubes, un renforcement concave forme un arrondi dans lequel vient s'insérer le logo de la marque transalpine. Le design de ces deux gros tubes se prolonge jusqu'à travers la douille de direction gonflée par les terminaisons de ces deux tubes rectangulaires. Le triangle arrière du Rocco est sensiblement plus discret, malgré ses tubes cintrés et son double wishbone. Les haubans et les bases sont vissés et collés aux pattes arrières. A noter enfin, le look original, bleu, blanc et noir de la douille de direction, qui se prolonge sur les fourreaux de la fourche. Même chose au niveau de la guidoline bicolore qui se marie aux teintes de la selle, un détail de finition appréciable et à la hauteur du reste du cadre. La grosse tresse de carbone apparaît de plus en évidence au niveau des parties noires du cadre, une manière de plus de flatter l'utilisateur du NSR Rocco.

Comportement

La selle du Rocco demande un réglage assez fin pour procurer l'intégralité de son confort. Il s'agit d'éviter que son bec long et fin n'appuie sur le périnée. Une fois cette disposition prise, le NSR Rocco se montre facile à vivre en début de sortie au gré d'un échauffement mené à petite allure. Le cintre

est ergonomique et légèrement moins rigide que les modèles les plus sportifs, ce qui lui permet de posséder juste ce qu'il faut de souplesse pour amortir les chocs de l'asphalte, en plus de dynamiser le vélo une fois que l'on augmente la cadence en danseuse. Cette manœuvre est favorisée par un pédalier Shimano compact qui a pour vocation d'être emmené en cadence. Sur un terrain vallonné, il ne faut, en effet, pas hésiter à jouer fréquemment du dérailleur pour amortir le grand écart de denture qui existe entre le grand et le petit plateau. A cette condition, le double plateau compact est adapté à un coup de pédale souple et cadencé et ce, même si l'allure n'est pas excessivement élevée. Malgré tout, au fil des kilomètres, et au gré d'une fatigue grandissante, le Rocco témoigne d'une certaine lourdeur dynamique dans les relances, ainsi que d'une relative exigence. Le cadre étant plutôt dynamique et confortable, la faute est plutôt imputable aux roues, Jet Kit Kubrick Plus, dynamiquement lourdes et qui pénalisent le vélo de manière tangible. De plus, la monte pneumatique, dure et fragile, colle un peu le vélo et ne procure pas des sensations qui incitent à l'attaque dans les virages.

Domage, car les limites du train roulant parasitent un comportement plutôt sain et homogène. Les changements brutaux d'allure pourraient être plus saignants s'ils n'étaient pas tempérés par une paire de roues un peu inerte. Pour le reste, le NSR Rocco est un vélo dynamique et agréable, quelle que soit la manière dont on le dirige, et la manière dont on pédale en force ou bien avec souplesse. La capacité de réponse du cadre est son principal atout.

► FICHE TECHNIQUE

Cadre : NSR Space carbone - **Fourche** : NSR tout carbone - **Potence** : ITM Visia carbone - **Cintre** : ITM Visia carbone - **Jeu de direction** : FSA intégré - **Freins av./ar.** : Shimano Ultegra - **Dérailleurs av./ar.** : Shimano Ultegra - **Pédalier** : Shimano compact - **Roues** : Jet Kit Kubrick Plus - **Pneus** : Tioga 500 - **Selle** : fi'zi:k Arione - **Tige de selle** : Jet Kit Carbon - **Pédales** : sans - **Poids** : 8,5 kg en taille L - **Prix** : 2 499 € env. - **Contact** : david.heljak@wanadoo.fr

► LES COTES DISPONIBLES

| | | | | |
|---|------|-------|-------|------|
| A | 47 | 50 | 53 | 56 |
| B | 52,3 | 54,1 | 56,0 | 57,8 |
| C | 74° | 73,5° | 73,5° | 73° |
| D | 406 | 406 | 406 | 406 |

Les mesures du tube de selle sont prises jusqu'à son sommet.

LE VERDICT

COMPORTEMENT

| | | | | | | |
|-------------|---|---|---|---|---|---|
| Nervosité : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |
| Rigidité : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |
| Confort : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |

PARCOURS

| | | | | | | |
|--------------|---|---|---|---|---|---|
| Plat : | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ |
| Vallonné : | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ | ☆ |
| Montagneux : | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ | ☆ |

PRATIQUE

| | | | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|
| Compétition : | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ | ☆ |
| Cyclospor : | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ | ☆ |
| Cyclotourisme : | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ | ☆ |



LE VAINQUEUR **NSR Rocco**

Malgré une paire de roues assez inertes et un poids global légèrement supérieur, le NSR Rocco remporte ce match dans lequel les deux prétendants n'étaient séparés, pour le prix, que par un seul euro d'écart. C'est donc ailleurs que la décision s'est faite. En l'occurrence, sur le terrain de l'essai routier pur et dur et sur la base du comportement et de la réactivité de chacun des deux vélos. Dotés tous les deux d'un groupe Shimano Ultegra au fonctionnement irréprochable, à la fois souple et instinctif, ce sont surtout la valeur et les aptitudes tout terrain qui nous ont fait pencher en faveur du NSR. Il se trouve que cette machine convient mieux à un pilotage souple et tranquille et surtout, il s'adapte plus en douceur aux changements de rythme que son concurrent. C'est donc cette polyvalence et son côté facile à vivre qui nous ont séduits sur le NSR. De plus, sa transmission compacte permet de passer partout en rythme, même si avec une cassette de montagne, elle force le cycliste à certains à-coups en raison des "trous" dans les dentures. Pour le reste, le NSR conviendra tout autant à un cyclotouriste

du dimanche qu'à un cyclosporitif assidu qui souhaite obtenir un bon rendement sans se ruiner dans l'achat d'un vélo coûteux. Toutefois, ces louanges ne doivent pas faire oublier les quelques défauts lourds de conséquences qui incombent à cette machine. Il faut effectivement savoir que l'ensemble roues et pneus du Rocco ne vous servira guère plus que de roues d'entraînement en cas de pratique compétitive. Lourdes et inertes, il ne faut pas attendre des miracles des roues d'origine, ni même des pneus avec lesquels chaque prise d'angle correspond à une prise de risque démesurée. Mais le tarif relativement raisonnable du Rocco en fait malgré tout une bonne affaire, puisque le reste de l'équipement, à commencer par le groupe Shimano Ultegra, la selle fi'zi:k Arione et le cintre ITM haut de gamme, fait bonne figure. Bref le Rocco est une machine volontaire, homogène et passe-partout, qui procure en plus à son utilisateur la satisfaction de ne pas rouler sur le même vélo que tout le monde. Le tout, pour un rapport prix/prestations excellent. De quoi en faire une star inattendue de l'été !

COMPARATIF DE DÉFORMATION

| | Douille de direction | Boîte de pédalier | Triangle arrière |
|---------------|----------------------|-------------------|------------------|
| Goka | 5 mm | 0,9 mm | 3,55 mm |
| NSR | 8 mm | 0,85 mm | 4,40 mm |
| cadre rigide | 1 mm | 0,68 mm | 2,85 mm |
| cadre nerveux | 11 mm | 0,5 mm | 2,61 mm |

Cadres testés : cadres en carbone Goka Greenwich et NSR Rocco. Cadre rigide en carbone pour la même taille d'utilisateur, Cannondale System Six. Cadre nerveux en carbone pour la même taille d'utilisateur, Time VXRS Ulteam.

CONCLUSION DES TESTS LABO

Le Goka est une machine typée course. Une douille et un arrière assez fermes permettent de passer la puissance sans sourcilier. Relativement facile à vivre, il réclame cependant plus d'énergie que le NSR pour se sortir des mauvais pas. Le NSR avec sa douille et son arrière relativement plus souple assure des relances assez faciles. Ce qui conviendra à la grande majorité des pratiquants. Les plus pointus – et les plus toniques ! – atteindront cependant ses limites lors des passages en force.

L'AVIS DU CYCLE

Très proches en termes de poids, le Goka et le NSR le sont également lorsqu'il s'agit de comparer leur tarif. Au moment de choisir parmi ces deux machines exotiques au milieu d'un marché plutôt uniforme, c'est donc votre type de pratique qui fera la différence. Si vous êtes plutôt un cycliste amateur de balades et que vous roulez toute l'année sur des terrains variés selon les périodes de l'année et vos destinations de vacances, le NSR est fait pour vous. Une simple montée en gamme de la paire de roues vous permettra de disposer d'une machine dynamique, efficace et passe-partout.

Au sujet du Goka, la donne est sensiblement différente. Le Greenwich n'est pas un vélo pour lequel un remplacement est envisageable. Mis à part les pneus, le Greenwich est à utiliser en l'état, mais pas par n'importe quel cycliste.

“ De meilleures roues feront du NSR un vélo dynamique ”

Le Goka se destine en effet presque exclusivement à un coureur qui saura tirer parti de sa rigidité et ne sera pas pénalisé par la relative lourdeur statique de la paire de roues. Pour ce dernier, les roues seront au contraire un allié une fois arrivé à une certaine allure. Même chose pour le pédalier traditionnel approprié aux allures vives et sans concession. Pour tous les autres pratiquants, le Goka n'est pas une machine adaptée à vos besoins, car vous serez tôt ou tard confronté à la relative exigence due à une baisse de votre cadence de pédalage et du rythme de votre sortie. C'est pourquoi la polyvalence et l'agrément du NSR Rocco en ont fait le vainqueur de ce match serré au niveau du prix. Ce duel est par ailleurs l'occasion ou jamais de rappeler que deux vélos au même prix sont parfois loin de présenter des dispositions similaires.



- Polyvalence
- Selle
- Groupe Shimano Ultegra



- Roues
- Pneus
- Poids