

NOUVEAUTÉ
Texte BRUNO LARRANDABURU / BRYAN RÉGNIER
Photos JOHAN FLORI SAUF MENTION

3499 €
13,2 KG

LE CAPRA

LA BÊTE D'ENDURO D'YT INDUSTRIES

"LA CAPRA", LA CHÈVRE DANS LA LANGUE DE MOLIÈRE, C'EST LE NOM QU'YT INDUSTRIES A CHOISI POUR SON NOUVEL ENDURO, UN VÉLO DONT LE DÉVELOPPEMENT EST À METTRE AU CRÉDIT DES INGÉS MAISON DE LA MARQUE ALLEMANDE, QUI ONT SŪÉ SANG ET EAU POUR METTRE AU JOUR UN BIKE 100% NOUVEAU. AVEC UN LANCEMENT OFFICIEL PRÉVU POUR LE MOIS DE MARS, ET UN PILOTE FRANÇAIS AU SEIN DU TEAM, NOUS AVONS PENSÉ QUE CE CAPRA NE DEVAIT PAS NOUS ÉCHAPPER ET VOUS LIVRONS DONC ICI LES INFOS RECUEILLIES AU SEIN DU CLAN YT, AGRÉMENTÉES DES PREMIÈRES SENSATIONS DE BRYAN RÉGNIER AU GUIDON DE L'ANIMAL.



Quand on vous dit que le Capra encaisse les gros vols, on ne vous ment pas ! Bryan Régnier engrange les air miles.



Le Capra dans sa version Pro, avec des suspensions Boss et un ensemble à 12,9 kg. Une belle bête de race.



Ci-contre, un triangle avant qui ressemble fort à celui du DH, des passages de gaine en interne et une construction monocouque, rien n'a été épargné pour s'approcher de la perfection.

« L'ÉQUIPEMENT DU BIKE OFFRE UN SUPER NIVEAU DE PERFORMANCE À UN PRIX TRÈS ABORDABLE. »

Alors pourquoi le Capra me direz-vous ? Eh bien tout simplement parce que le bike veut réunir les qualités de l'animal : monter vite et facilement, et descendre de la même manière. Plus pragmatiquement, Stefan Willared (l'ingénieur de YT) rapporte qu'il a conçu un vélo capable de descendre aussi bien qu'un gros bike, mais également d'encaisser de gros impacts malgré le fait qu'il soit light. Et vu les photos, on n'a pas trop de mal à le croire... Il a fallu deux ans de développement à l'équipe d'YT pour accoucher de leur nouveau bébé : « Cela a été très long car nous avons tout fait pour nous approcher le plus possible de la perfection, commente Florian Lehmann, directeur marketing chez YT. D'ailleurs, nous sommes confiants dans le fait que les rideurs le sentiront quand ils rouleront. D'autre part, nous n'avons pas voulu acheter des tubes ou un cadre déjà existants mais bien créer notre propre enduro, fruit de l'héritage de notre marque.

LE CADRE DU CAPRA

Concernant la conception, YT a opté pour un cadre en carbone monocouque, plus rigide mais aussi plus light qu'un assemblage traditionnel de tubes en carbone, qui nécessite un surplus de matériau (le bike est à 12,9 kg sans pédales). Nous nous sommes souvent méfiés de ce genre de discours, craignant finalement d'avoir un bout de bois entre les mains, ultra physique et exigeant à piloter, mais il faut avouer que nous avons été agréablement surpris ces dernières années. De nombreuses techniques de tissage du carbone

permettent désormais d'obtenir un compromis idéal entre rigueur, précision et tolérance. Dans ce cas, seul un test (à venir prochainement) nous permettra d'en juger formellement.

Au niveau du triangle avant, on remarque une filiation certaine avec celui du Tues 2.0 : un tube diagonal cintré en S, un sloping hyper marqué pour permettre au rideur d'évoluer plus facilement dans le technique et un bon renfort au niveau du tube de selle pour compenser ce sloping. Le triangle arrière est également très similaire, avec la roue arrière solidaire des haubans et non des bases (l'un des principes de leur suspension maison, que l'on peut apparenter à un Horst Link). On remarque au passage que YT a choisi de garder des bases en alu pour une question de fiabilité. Pour en finir avec le cadre, il faut souligner le soin apporté aux finitions et aux petits détails qui font la différence : passages de gaine en interne (de même pour celle de la tige de selle télescopique), protection intégrée de la zone du boîtier de pédalier, douille de direction hyper travaillée et articulations au diapason. Du bel ouvrage !

UNE GÉOMÉTRIE BIEN DANS L'ESPRIT YT

Stefan Willared nous explique le choix de la taille de roues : « Nous n'avons opté pour du 27,5" qu'après avoir essayé toutes les tailles disponibles. Clairement, c'est le 27,5" qui offre le meilleur compromis entre montée et descente. En DH, je ne pense pas que l'on sente une quelconque perte d'agilité par rapport au 26", mais dès que la

pente s'inverse ou qu'il faut relancer sur des lignes droites, on ressent un très net gain de performance. Nous avons donc développé le cadre autour de ce standard de roues, car nous avons la certitude qu'il ne faut pas tomber dans une géométrie qui offre un compromis entre le 26 et le 27,5". Les vélos dans ce cas ne fonctionnent jamais parfaitement, ils offrent juste des performances correctes avec l'un ou l'autre des standards. Nous cherchons à atteindre la perfection et n'aimons donc pas ce genre de compromis. »

Pour le reste, YT a cherché à obtenir une position en descente peu éloignée de celle que l'on peut avoir sur son bike de DH. On se base ici sur les valeurs de stack (hauteur entre le boîtier et le haut de la douille de direction) et de reach (en position statique debout, la distance entre les épaules du rideur et le guidon), qui définissent parfaitement quelle sera la position du rideur lorsqu'il devra descendre. Sur le Capra, les valeurs sont un peu plus élevées que sur le bike de DH puisqu'il faut tout de même conserver un bon compromis pour la montée, mais l'idée est là : offrir une vraie position descente une fois que le rideur est debout. D'autres valeurs nous montrent l'appétit féroce de cette chèvre pour la descente : un boîtier de pédalier bien bas à 350 mm (comme pour le Tues 2.0) et un angle de chasse bien ouvert à 65,5". Les bases sont courtes également (430 mm), donnant plus de vivacité et d'agilité au bike. Bien sûr, l'angle de selle est bien droit (75°) afin de permettre un pédalage facile et efficace.



Bryan Régnier se fait la main en Israël, et on dirait que ça lui plaît bien !

ÉQUIPEMENT ET VERSIONS DISPONIBLES

Le Capra est disponible en trois versions, différenciées non seulement par l'équipement proposé mais aussi par le débattement : le modèle le plus haut de gamme dispose de 170 mm de débattement, alors que les deux autres affichent 165 mm. Côté montage, les trois Capra ne sont pas si différents, d'ailleurs les prix sont assez proches. Autant vous dire que le niveau d'équipement proposé est élevé quel que soit le modèle, notamment en suspension. En effet, le Comp 2 et le Comp 1 disposent tous deux d'un ensemble Rock Shox, une Pike RCT3 et un Monarch Plus RT3 High Volume, soit le must chez Rock Shox dans le segment enduro. Les deux arborent des freins Avid X7 Trail associés à des disques de 200 mm (merci!), des roues E13 TRS+ et de vrais pneus prêts à affronter les rigueurs du programme : des Continental Trail King avec carcasse renforcée et en 2.4". On note par contre une différence au niveau de la transmission, puisque celle du Comp 2 (l'entrée de gamme) est en double plateau pour un usage plus loisir. Notez d'ailleurs que les rapports choisis sont en parfaite adéquation avec la taille de roues, puisqu'on a un double plateau entre 22/36 dents associé à une cassette en 11/36. La version Comp 1 (tout comme la Pro, la plus haut de gamme) est en monoplateau 1x11, Sram X01 pour la version Pro et Race Face Turbine pour la Comp 1.

Le Capra Pro se targue quant à elle d'un ensemble BOS en suspension (Deville en 170 mm à l'avant et Kirk à l'arrière) d'un poste de pilotage Rental parfaitement adapté à l'enduro avec potence en 40 mm de longueur et cintre Fatbar en 780 mm. On note d'ailleurs que tous les modèles disposent d'un cintre ultra large, puisque ce sont des Atlas en 770 mm de large qui équipent les Comp 1 et 2. Le freinage est confié aux XO Trail, les roues aux dernières Mavic Crossmax Enduro. Enfin, cerise sur le gâteau, comme pour les pneus, tous les modèles se parent d'une tige de selle télescopique, une Rock Shox Reverb Stealth. Vous retrouverez les poids et les prix dans les encadrés des fiches techniques.

LA PRISE EN MAIN DU CAPRA // BRYAN RÉGNIER

« La première chose qui m'a frappé avec le Capra, c'est que c'est le bike le plus fun que j'aie jamais roulé, notamment en comparaison du Bronson qui est un vélo exigeant à piloter. La prise en main est super rapide, on se plaît vraiment à s'amuser avec le terrain et également sur les sauts, où en plus d'être super ludique, il offre un gros niveau de performance. Je n'ai jamais autant whippé sur les trails qu'avec ce vélo et j'ai aussi été impressionné par la manière dont la suspension travaille en réception. On se pose dans un super confort, sans se faire peur même si l'on souhaite se mettre de gros vols.

L'autre gros atout du Capra, c'est qu'il est aussi très polyvalent : son angle de chasse prononcé et son boîtier bas en font un très bon descendeur, mais il est malgré tout hyper performant en montée ou en relance, car il est super léger et très rigide. Sur ce point, les roues en 27,5" sont un avantage de par leur inertie, c'est aussi très plaisant dans les parties cassantes car elles permettent d'augmenter encore la stabilité et la précision du bike.

Après, ce qui est top c'est aussi l'équipement du bike, qui offre un super niveau de performance à un prix très abordable et c'est un sacré avantage pour ceux qui veulent un bike prêt à courir en compétition. Si je devais décrire ce bike en trois mots, ce serait abordable, fun et performant. »



YT CAPRA PRO 3999 €

12,9 KG
 Fourche : Bos Deville 170 Taper
 Amortisseur : Bos Kirk
 Débattement avt/ arr. : 170 mm / 170 mm
 Potence : Renthall Duo Stem 40 mm
 Centre : Rental Fatbar 38 mm rise
 Freins : Avid X0 Trail, 200 mm Disc
 Shifters : SRAM X01 Trigger
 Dérailleur : SRAM X01
 Pédalier : SRAM X01 32er Chainring
 Cassette : SRAM XG1195, 10-42
 Jantes : Mavic Crossmax Enduro 27.5"
 Pneus avt/ arr. : Mavic Charge 2.4 / Roam XL 2.3
 Tige de selle : Rock Shox Reverb Stealth, 150 mm

Ci-dessus, gros fan de whips, Bryan s'en donne à cœur joie au guidon du Capra.

YT CAPRA COMP 1 3499 €

13,2 KG
 Fourche : Rock Shox Pike RCT3, 160 mm
 Amortisseur : Rock Shox Monarch Plus RC3 High Volume
 Débattement avt/ arr. : 160 mm / 165 mm
 Potence : Race Face Atlas mit 35 mm clamp
 Centre : Race Face Atlas Lenker, 30 mm rise, 770 mm width
 Freins : Avid X7 Trail, 200 mm Disc
 Shifters : SRAM X01 Trigger
 Dérailleur : SRAM X01
 Pédalier : Race Face Turbine 32er Chainring
 Cassette : SRAM XG1195, 10-42
 Jantes : E13 TRS + 27,5"
 Pneus avt/ arr. : Continental Trail King Protection 27.5 x 2.4
 Tige de selle : Rock Shox Reverb Stealth, 150 mm



YT CAPRA COMP 2 3299 €

13,5 KG
 Fourche : Rock Shox Pike RCT3, 160 mm
 Amortisseur : Rock Shox Monarch Plus RC3 High Volume
 Débattement avt/ arr. : 160 mm / 165 mm
 Potence : Race Face Atlas mit 35 mm Klemmung
 Centre : Race Face Atlas Lenker, 30 mm rise, 770 mm width
 Freins : Avid X7 Trail, 200 mm Disc
 Shifters : SRAM X9 Trigger
 Dérailleur : SRAM X9 Type 2
 Dérailleur arrière : Sreram X9 High Direct
 Pédalier : Race Face Turbine 22/36er Chainring
 Cassette : SRAM PG1050, 11-36
 Jantes : E13 TRS + 27,5"
 Pneus avt/ arr. : Continental Trail King Protection 27.5 x 2.4
 Tige de selle : Rock Shox Reverb Stealth, 150 mm

TAILLES	S	M	L
Angle de chasse	65,5°	65,5°	65,5°
Angle tube de selle	75°	75°	75°
Longueur tube de selle	400 mm	450 mm	480 mm
Longueur top tube (horizontal)	556,5 mm	581 mm	606,5 mm
Longueur douille de direction	100 mm	110 mm	120 mm
Longueur des bases	430 mm	430 mm	430 mm
Hauteur du boîtier de pédalier	350 mm	350 mm	350 mm
Empattement	1142,5 mm	1169 mm	1196 mm
Reach	400 mm	422 mm	445 mm
Stack	584,5 mm	593,5 mm	602,5 mm