

TEST
EXCLUSIF

Rotor Uno Les nouveaux dérailleurs et freins hydrauliques

LE
CYCLE
N° 492
Février 2018

WWW.LECYCLE.FR

LE
CYCLE

LE MAGAZINE N°1 DES PRATIQUANTS

DÉCOUVERTE

Côtes d'Armor
Terre de vélo

Ultra
distance
*Ces épreuves
hors norme*

Spécial outillage

Toutes les clés pour
régler facilement
votre vélo

COL DUR

Col de Tende
L'oublié du
Tour de France!

À L'ESSAI

**18 mini
pompes**

**Asthme
d'effort**
Le nouveau mal
du cycliste



AND: 5,80€ - BEL/LUX: 6,60€ - CAN: 10,50€ - GR: 6,10€
ITA: 6,30€ - PORT/CONT: 6,70€ - CH: 11 CHF - DOM: 6,60€
TUN: 10,60€ - JAF: 7,00€ - TUR: 9,80€

M 01598 - 492H - F - 5,50 € - RD



Chapter2
Tere

Le vélo des antipodes

Le Chapter2 a été conçu par Michael Pryde, l'ancien designer de NeilPryde. Ce cadre mélange rigidité, confort et aérodynamisme pour donner un produit polyvalent et attractif car l'ensemble cadre-fourche coûte 2 000 €. Le montage offre en exclusivité le groupe Rotor Uno au freinage et à l'indexation hydrauliques! Par F. Iehl

PRIX**8 200 €**

(sans pédales)

POIDS**6,86 kg**

(en taille M, sans pédales)

CADRE**Carbone Toray T700 et T800**

Cadre-fourche à partir de 1 999 €

ÉQUIPEMENT DU CYCLISTECasque : SH+ – Collant : Pearl Izumi –
Veste, gants et surchaussures : BBB



Le vélo se montre très vif et très agréable, à condition de ne pas mettre un trop gros braquet pour accélérer.



Le Tere est ici présenté dans sa teinte de base, le Matt and Gloss. D'autres versions existent.

Ancien athlète de haut niveau, architecte et ingénieur de formation, Michael Pryde a d'abord employé ses compétences dans la construction de bâtiments de grande envergure avant de revenir à ses premières amours : le vélo. Il a commencé au sein de l'entreprise paternelle Neil-Pryde, puis désormais sous sa propre marque, Chapter2. Elle ne comprend qu'un seul modèle, le Tere, dont les décorations sont des séries limitées. Les volumes sont plus ou moins importants, tout comme les tarifs, le premier prix pour l'ensemble cadre-fourche-tige de selle-potence est de 1999 €. Le cadre se commande sur Internet, mais se vend au travers de distributeurs nationaux. En France, c'est Alternativ Sport qui s'en charge et nous a monté le vélo avec ses nouveautés dont le Rotor Uno hydraulique.

Nervosité

Le vélo est assez léger et très rigide, sur le bon développement. Avec une cadence de pédalage suffisante, on le relance sans problème. En côte au-dessus de 50 tours par minute, c'est un régal. Assis ou en danseuse, il est possible de procéder à des changements d'allure assez toniques qui feront le bonheur des grimpeurs et puncheurs. Et en grimant au train, on appréciera également cette capacité à « effacer » un pourcentage plus important sans avoir à se battre outre mesure avec le cadre.

Rigidité

Aucun flottement n'est perceptible sur l'ensemble cadre-roues. En passant sa puissance, au maximum de l'effort, le cadre pousse tant sur le plat qu'en montée, et on ne note aucune perte d'énergie. La présence des plateaux ovoïdes



ON N'A PAS AIMÉ

Les durites d'indexation sont très rigides et leur bruit de claquement sur le cadre est très présent.



ON A AIMÉ

À l'image de nombreuses productions du moment, le Chapter2 Tere utilise des tubes Kammtail pour parfaire son aérodynamisme.



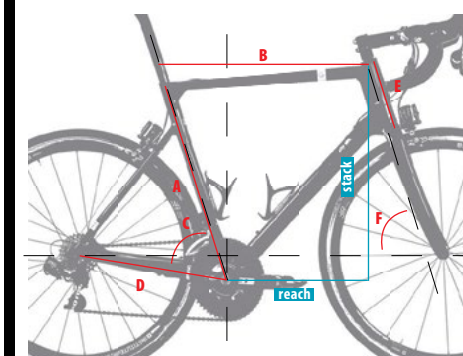
ON A AIMÉ

Avec ce pédalier, la force à appliquer est lissée permettant d'augmenter la cadence de pédalage. Très utile dans les ascensions et passages en force.



ON A AIMÉ

La selle ISM avec son appui ischiatique et la tige de selle un peu « flexible » contribuent au confort du vélo.



COTES TAILLES	A (cm)	B (mm)	C (mm)	D (mm)	E (mm)	F (mm)	Stack (mm)	Reach (mm)
XS	nc	516	73°	405	113	70°	505	360
S	nc	531	73°	405	133	72°	530	369
M	nc	548	73°	405	153	73°	555	378
L	nc	564	73°	405	178	73°	580	387
XL	nc	581	73°	405	204	73°	605	396

En côte au-dessus de 50 tours par minute, le Tere est un régal

Les concurrents

Mélangant aérodynamique, confort et rigidité, le Chapter2 Tere n'est pas seul sur le marché. On trouve de nombreux concurrents, notamment chez les pros.

BMC Teammachine SLR 01
8 499 €

Cervélo R5 D-A Di2
8 499 €

Factor O2
11 390 €

ÉCLAIRAGE >> KNOG PWR RIDER

Plein phare !

Avec sa forme compacte, Knog propose un éclairage puissant et endurant avec la nouvelle gamme PWR pour Power. Le Rider est un modèle simple mais efficace, à découvrir quand on roule beaucoup et par tous les temps. **Par F. lehl**

Originale, la gamme PWR comprend des éclairages complets comme sur le modèle Rider, avec des modules à assembler (un bloc batterie et une tête éclairante à LED). Le surmesure en somme. Le PWR Rider fait partie de cette première famille. Sous la forme d'un tube de 125 mm de long sur 30 mm de diamètre, l'éclairage est assez puissant. Le bouton d'allumage permet de choisir la puissance et le type de lumière. Du faisceau fixe à 450 lumens au flash économique à seulement 90 lumens. L'autre intérêt de cet éclairage, c'est la possibilité de se servir de sa batterie pour recharger un compteur ou un téléphone.

Car contrairement aux led, il suffit d'enlever le capot pour avoir accès à une prise USB, ce qui permet de brancher n'importe quel appareil. Le port micro USB assure la recharge du PWR. Pour cette dernière il faut être patient. Livré avec un câble mais sans chargeur, on est dépendant de la source disponible. Sachant qu'un ordinateur délivre en général 5 W, et un chargeur 10 W, on passe donc de 3 à 2 heures pour faire le plein. La fixation du PWR s'effectue par un petit collier élastique qui nécessite d'être bien tiré pour être placé sur un cintre Oversize. À chaque rotation de la tête d'éclairage, on change de mode. 450 lumens sont largement

suffisants. Le mode le plus puissant est vite éblouissant, notamment sur les surfaces blanches ou zones brillantes. Cet éclairage est trop intense pour faire de la mécanique, ou pour un usage courant. Ce mode doit être réservé à la route par nuit noire.

Infos pratiques

Prix : 65 €
Poids : 128 g avec support de cintre
Caractéristiques : éclairage faisant aussi office de batterie de secours 2200 mAh. Dispose de 6 modes allant de 450 lumens à 90. Avec éclairage constant ou par flash
Distributeur : Now Company

- Puissance
- Endurance
- Chauffe un peu



Le Rider est doté d'un collier souple qui permet une fixation sur de nombreux cintres et potences.

C'est une fois le capuchon enlevé qu'on a accès aux ports de recharge. Celui qui permet de charger l'éclairage (micro USB), et celui qui concerne les téléphones (USB).

Lorsque l'on baisse la puissance, on gagne en confort ce qu'on perd en efficacité. Le mode clignotant sera utile dans les zones éclairées pour renforcer sa visibilité. À pleine puissance il est possible de l'utiliser presque deux heures. Comme la lampe chauffe en statique, l'air ambiant et le vent relatif lié au roulage la ramèneront à une température raisonnable. Avec moins de puissance, la montée en température est plus faible. Pour utiliser la batterie en recharge il faut allumer le PWR à l'aide du bouton, puis brancher l'appareil à recharger. L'éclairage se coupera de lui-même. Enfin, il sera également possible via un programme sur Mac ou PC de réaliser un réglage personnalisé. Pour l'heure, la puissance est parfois trop importante pour être adaptée dans les situations évoquées ci-dessus. ●

SELLE >> ISM PN 3.0

Sans bec et sans reproche

Tout cycliste a eu, a, ou aura un problème causé par la selle ! Impossible d'y échapper, l'appui imposé par le cyclisme n'a pas grand-chose de naturel et c'est souvent la zone périnéale qui en souffre le plus. La solution ? Supprimer le bec ! **Par F. lehl**

Une selle ISM s'identifie au premier coup d'œil. Le bec est remplacé par une fourche et l'assise légèrement en arrière. La nouvelle génération pourvue de la PN 3.0 est nettement plus agréable à l'œil. Fine, étroite et bien dessinée, elle s'adapte bien sur un vélo de course (ISM est

ultra-présent en triathlon). La première chose à faire est de la positionner, et grâce à sa forme en deux parties, le périnée n'appuie pas sur les côtés de la fourche, il est par conséquent moins sollicité. C'est le bassin et donc les ischions qui vont reposer dessus. Si la selle est si « longue » sur l'arrière, c'est pour répondre aux normes UCI qui imposent une taille minimale de 25 cm. Reculer sa selle de 5 à 7 cm est donc nécessaire. On vous conseille de vous munir d'un outil pour affiner le réglage lors d'une sortie. Car c'est sur la route qu'on finalise la position de la selle. Justement comment se placer ?

Existe-t-il un risque de chute ? Lorsque l'on est sur le vélo, petit à petit, le bassin se place de lui-même, et on note qu'il faut soit s'avancer, soit reculer un peu. Une fois la position corrigée, on ne sent plus l'appui périnéal, sans être mal à l'aise pour autant. La position en selle se fait sans effort, et on oublie la forme de la PN 3.0. On se surprend même à se déporter vers l'avant de la selle, sans avoir les contraintes liées au bec, et on peut alors pédaler plus fort. On retrouve presque instantanément ses habitudes. Si l'assise ressemble à celle de

la selle Proust, elle permet de conserver un pilotage instinctif. De plus, les frottements latéraux sont amplement limités sur le bec. Les jambes tournent un peu plus facilement. Quand on se rassied après un passage en danseuse, on retrouve de suite l'appui de la selle et on ne tombe pas ! Au final on adopte vite cette assise. Si vous avez un problème lié à l'inconfort périnéal, vous ne l'aggravez pas, et si vous n'en avez pas, vous serez alors assuré de ne pas le causer. En revanche, il faut savoir que la selle ISM PN 3.0 est plus lourde qu'une selle classique avec un bec, mais c'est le « poids » du confort. ●

Infos pratiques

Prix : 195 €
Poids : 257 g
Caractéristiques : Rail en acier, 120 mm de large, rembourrage renforcé.
Distributeur : Alternativ Sport

- Confort
- Dégagement des cuisses
- Poids



Les lignes des selles ISM sont de plus en plus proches des modèles « conventionnels ».