

#39



ROAD TRIP
AMERICAN LIFE
par Félix Duchamp

TESTS MATOS
BMC Roadracer SL01
Neilpryde Alize

TRIMAG

TRI

MAG

L'ESPRIT DU TRIATHLON

EVENEMENT

15 pages spéciales

IRONMAN FRANCE

à Nice

INTERVIEW

**Bertrand
BILLARD**
Un appétit d'ogre



COMPÈTES

**LANZAROTE
BELFORT
FRANCE JEUNES**
D-Day Chalon
ExtremeMan Salou
Triathlon de Weihai
Triathlon de Sommières
Triathlon de Troyes

NUTRITION

**Maîtriser l'acidité
de son assiette**

CONSEILS

**Récupérer
d'un Ironman**

TRIMAG 39 - JUILLET / AOÛT 2011
BEL/LUX : 5,80 € / CAN : 8,00 \$ CAN / CH : 11,00 CHF / DOM : 5,95 €
N CAL (S) : 800,00 CFP / POL (S) : 900,00 CFP

M 02634 - 39 - F : 5,50 € - RD



Testé pour vous...



BMC ROADRACER SL01

SPORTIF DE HAUT VOL

Les cadres BMC sont aisément reconnaissables face aux produits des marques concurrentes. La société suisse propose en effet des vélos très atypiques dotés de technologies spécifiques et d'une qualité de finition particulièrement soignée. Le RoadRacer SL01 premier produit carbone de la gamme en est la preuve la plus irréfutable.

PAR RÉMI MAGNAC

BMC a toujours su se distinguer des autres grandes marques. La fabrication de ses cadres avec des concepts propres à la firme (le plus connu est le Skeleton) a en effet toujours été en marge des standards habituels. Si la société suisse a eu un peu de mal à se lancer dans le cadre 100% carbone, c'est désormais chose faite avec une gamme complète de qualité. Car elle a effectivement commencé à se développer grâce à des cadres en aluminium aux formes atypiques. BMC est ensuite passée par un stade intermédiaire en proposant des vélos mixant l'aluminium et le

carbone. Depuis quelques années maintenant, BMC a franchi le cap du « tout carbone » avec des produits techniquement très aboutis. Il suffit de regarder le RoadRacer SL01 pour s'en persuader. Premier vélo carbone de la gamme, il affiche, à un tarif de 2699 euros, sur le papier et sur le terrain de très belles prestations.

Cadres et tubes : Haute qualité

On retrouve sur le RoadRacer SL01 de nombreuses technologies directement dérivées des modèles haut de gamme de la marque. Comme la plus célèbre de chez BMC, l'ISC (Integration Skeleton Concept). Placé sous le tube horizontal au niveau de la jonction entre le tube de selle et le triangle arrière, ce concept permet de renforcer le cadre à un endroit où les contraintes sont élevées, et de répartir de façon plus homogène les forces agissantes. Les haubans sont ainsi ancrés sur le triangle avant plus bas qu'à l'accoutumée permettant ainsi de gagner en réactivité et en rigidité. Autre grand concept développé par BMC et présent sur les vélos haut de gamme, le serrage de la tige de selle Angle Lock. De forme carrée, la tige de selle se dote d'une petite vis dans sa partie haute qui assure son blocage en seulement un quart de tour de clé. La tige



est ainsi en parfaite position, et l'ensemble tube de selle/tige de selle est beaucoup plus fluide et élégant. Autre technologie plus classique, le diamètre de la douille de direction qui est conique pour un maximum de rigidité. On notera également l'utilisation sur le RoadRacer d'une fibre unidirectionnelle des plus élégantes et qui respire la qualité. Autre petit point de finition, le passage des câbles et gaines est entièrement intégré dans le cadre. Pour un vélo qui se positionne comme étant le premier modèle carbone de la gamme, c'est plutôt flatteur ! Le RoadRacer SL01 se décline en cinq tailles, du 48 au 60cm.

Comportement : Rendement et confort

La géométrie du RoadRacer se montre assez compacte. Le sloping est assez prononcé. Une fois les quelques réglages effectués, on trouve facilement une position confortable dès les premiers kilomètres. Les premières relances nous renvoient un vélo très nerveux et bien rigide. Le triangle arrière avec sa géométrie particulière apporte incontestablement une réactivité supérieure à la moyenne. Couplé à une boîte de pédalier rigide et des tubes au profil aéro, il offre au RoadRacer des véritables qualités de rouleur. L'avant du vélo est également bien rigide. Rien ne bouge dans les relances, à tel point qu'il ne vous pardonnera pas trop les petites erreurs de braquet à faible allure. Le RoadRacer est en effet davantage destiné à des triathlètes puissants. Au delà de 30km/h, il se montre en effet plus efficace et offre un beau rendement. Pour les gabarits moins costauds, il faudra opter pour une paire de roues plus légères pour rendre le RoadRacer moins exigeant. Les roues DT Swiss R1700 sont en effet un peu lourdes, et ne font pas ressortir pleinement les qualités du cadre. Côté confort, le RoadRacer se montre surprenant et bien équilibré. Enfin, notre surprise a été totale quand nous avons enchaîné de nombreuses descentes. La fourche se révèle en effet très précise, et vous assurera des descentes en toute sécurité.

Équipement : des petits ajustements nécessaires

Le RoadRacer se décline en deux versions, SL01 et SL02, l'un en Shimano Ultegra et l'autre en Shimano 105. Le SL01, qui fait l'objet de notre test, hérite donc du groupe le plus en vogue du moment. Ses qualités proches du Dura Ace en font un groupe de référence que l'on retrouve sur bon nombre de vélos. La souplesse est au rendez-vous malgré l'utilisation ici de gaines Jagwire qui n'offrent pas une grande fluidité. Si vous le pouvez, repassez l'ensemble en Shimano. Votre transmission vous en remerciera ! Les composants font appel aux produits Scor, marque propre à BMC. L'ensemble cintre/potence est sobre, et ne manque pas de rigidité. Du côté de l'assise, la selle proposée est tout simplement à bannir si vous espérez effectuer des sorties de plus de 2h. Trop plate et trop fine, elle n'apporte aucun confort.

Le RoadRacer SL01 se destine à une clientèle plutôt sportive. Le cadre se montre en effet très nerveux et suffisamment rigide pour des épreuves rythmées. On regrette toutefois quelques petits éléments du montage qui viennent perturber un peu le comportement de l'ensemble. Des roues plus légères et une selle bien plus confortable trouveront effectivement leur place ici, et vous feront davantage apprécier les bonnes qualités de ce cadre. Avec un cadre qui affiche un tel niveau de finition, il serait en effet dommage de s'en priver ! ●

LES PLUS

Qualité de fabrication, Finition,
Nervosité, Rigidité, Confort

LES MOINS

Selle, Roues, Gains Jagwire

INFOS TECHNIQUES :

Cadre CARBONE ISC
Fourche BMC Straightedge SE48
SL TP
Dérailleur arrière Shimano
Ultegra
Dérailleur avant Shimano
Ultegra
Leviers Shimano Ultegra
Freins Shimano Ultegra
Pédalier Shimano Ultegra 50/34
Selle Scor
Cintre Scor MKII
Potence Scor MKII
Tige de selle BMC Streampost
73.5, Carbon
Roues DT Swiss R1700
Cassette Shimano Ultegra
Pneus Continental UltraSport
Prix : 2699 euros le kit cadre
Poids : 7,8kg avec pédales Kéo
Carbon
Infos : www.bmc-racing.com

Taillé POUR Gagner !



ANNÉE 2010

- 1^{er} Chrono des Nations :
David MILLAR
- 1^{er} du CLM
- Jeux du Commonwealth :
David MILLAR
- 1^{er} du CLM dans le GIRO :
Bradley WIGGINS
- 1^{er} du CLM au Championnat
national de Grande-Bretagne :
Bradley WIGGINS
- Champion de GRANDE-BRETAGNE :
Thomas GERAINTS
- Le BEST britannique (BBAR)
remporté par :
Julian JENKINSON
- Vice-champion du MONDE
du CLM en AUSTRALIE :
David MILLAR
- Gagnant du Critérium
international TT :
David MILLAR
- Gagnant des 3 jours de LA PANNE :
David MILLAR
- Champion du BRESIL :
Murilo FISCHER

O.SYMETRIC

RENSEIGNEMENT : Jean Louis TALO 06 20 35 05 39