

LE MAGAZINE N°1 DES PRATIQUANTS

LE CYCLE

SEPTEMBRE 2012

ENTRAÎNEMENT

Retour au calme :
optimisez vos
sens de sortie

TEST COMPARATIF

8 bombes
de réparation

COL
SESTRIÈRE
UNE MO
DE LÉGI

ENQUÊTE

Quel avenir pour
le cyclospor

SCOO

L'UCI ve
révolution
le pelot
pro!

Le V
Cento
est le mei
allié
perform

DOSSIER

20 CASQUES

AU BANC D'ESSAI

AND : 5,20 € - DOM : 6,00 € - BEL LUX : 6,20 € - PAYS-BAS/ALLEMAGNE : 7,20 €
CH : 10,50 \$ - CAN (surface) : 25,50 \$ - CAN (ITALIE) : 16 € - PORTUGAL/ESPAGNE : 6,30 €
GR : 5,50 € - TOM (surface) : 10,00 ¥ - TOM (avion) : 20,00 ¥
ZONE GR (surface) : 3,900 ¥ - MARS : 16,00 ¥

ESSAI >>

BH RC1 8.8

Pour le plaisir de rouler

Le fabricant espagnol sait faire des cadres légers, comme il sait aussi concevoir des châssis plaisants et performants, dans la lignée des G1 au G5. Il était facile pour cette marque de proposer un vélo accessible physiquement. Le Race Concept est donc né. La gamme RC1 offre quatre niveaux de finition, le plaisir de rouler étant le point commun. Par S. Dolme

Prix >> 3 799 €

(sans pédales)

Poids >> 7,630 kg

(en taille S-M sans pédales)

Cadre >> monocoque carbone

Équipement du cycliste: Casque: Ekoï - Lunettes: BBB

Tenue: Ekoï - Chaussures: Shimano

BH RC1 8.8 << ESSAI



Le châssis est élaboré sur une base de fibre T600, de chez Toray, couplée à un moulage monocoque. La boîte de pédalier est au standard BB30, alors que la douille est au format 1" 1/8, 1" 1/5. Le cadre est annoncé à 840 g en taille S-M, la fourche à 330 g ! La tige de selle reste traditionnelle et légèrement profilée. Elle est très pratique pour faire ses réglages ou les modifier. La transmission est assurée par des leviers et dérailleurs Sram Force, dont on apprécie le faible poids et l'ergonomie. Le pédalier est un modèle FSA SLK, le poste de pilotage, d'une excellente qualité, vient du fournisseur maison Titan, tout comme les freins. Les roues sont également produites par ce fournisseur. Les pneumatiques Michelin Lithion 2 assurent rendement et adhérence. La selle, sportive, est la Zoncolan de San Marco.

Sur les quatre modèles qui composent la famille RC1, c'est celui présenté dans ces pages qui offre le design le plus sportif. Il est sobre et élégant, ses roues profilées apportent aussi beaucoup de sportivité à ce vélo. La géométrie est très proche de celle des autres châssis de la gamme, on obtient une mise aux cotes facile. Attention, cependant, sur les grandes tailles : l'inclinaison du tube de selle est plus importante que sur la majorité des autres marques.

LE CADRE DU RC FILTRE BIEN LES CHOCS

Rouler sur le plat est plaisant. La vitesse se maintient aisément, et quand la cadence augmente, on suit le rythme sans souci. Les roues très profilées apportent un vrai plus dans ce domaine. Les accélérations sont nerveuses et permettent de sortir d'un groupe ou de boucher un trou assez facilement. Le vélo ne présente pas une rigidité démoniaque, et c'est tant mieux. Elle est parfaitement répartie entre l'avant et l'arrière, la boîte de pédalier (BB30) permet de passer suffisamment de puissance quand on reste assis sur la selle. Le fait que la rigidité soit maîtrisée permet à un large panel d'utilisateurs de choisir ce modèle. Que l'on soit cycloportif ou coursier d'un bon niveau régional, le plaisir et la performance seront au rendez-vous. Sur-tout, on a toujours l'ascendant sur sa machine et on ne subit jamais celle-ci.

Dès que la route s'élève, la vélocité est un atout pour passer toutes les difficultés. Le pédalier compact est, dans ce cas, un précieux allié. En gardant cette vélocité, le dynamisme du cadre du RC1 est toujours présent. On peut rester assis ou en danseuse et placer une attaque est alors facile. Si on est trop gourmand sur les développements, le temps de réponse est beaucoup moins rapide et recoller aux bonnes roues demande davantage d'énergie. À propos des roues, justement, sachez que si elles font merveille sur le plat et les parcours vallonnés, elles marqueront leurs limites si vous ne roulez qu'en montagne. Aussi un profil moins important sera préférable pour cette utilisation.

Dans les descentes, les trajectoires seront sécurisantes, les pneumatiques Michelin Lithion 2 assurant parfaitement leur fonction. Les gros rouleurs apprécieront d'ailleurs leur tenue dans le temps. En usage de course, ils peuvent avouer leurs limites sur les prises d'angle importantes (virages à plus de 60 km/h, par exemple).

Les freinages sont, eux, puissants et progressifs, même en cas d'urgence et dans la limite de l'adhérence des pneus. Le confort est convenable, le châssis filtre très bien les chocs. Les roues le font correctement sur des aspérités moyennes (gros graviers ou petit trous), mais moins efficacement quand le revêtement se détériore. ●

Les lignes du BH RC1 sont très sportives, aux roues à jantes h



ON N'A PAS AIMÉ

Les étriers de frein assurent leur fonction sans souci. Par contre, le mécanisme pour écarter les mâchoires n'est pas pratique.



ON A AIMÉ

La boîte de pédalier massive permet de passer la puissance sans crainte.





Son potentiel
est **accessible**
à de nombreux
cyclistes

FICHE TECHNIQUE

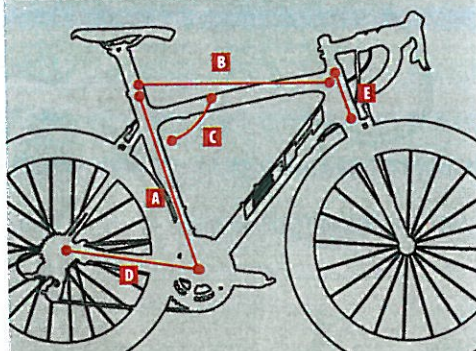
Cadre: monocoque carbone
Fourche: full carbone
Potence: Titan Superlite
Cintre: Titan Carbone Superlite
Leviers combinés: Sram Force
Freins av/ar: Titan Lite
Dérailleurs av/ar: Sram Force
Pédalier: FSA SLK
Roues: Titan S Lite Carbone
Pneus: Michelin Lithion 2
Selle: San Marco Zoncolan
Tige de selle: carbone
Pédales: sans
Poids: 7,630 kg
Prix: 3 799 €
Distributeur: BH Bikes

Le RC1 8.8 assure plaisir
et performance, que
vous soyez cyclosporitif
ou coursier d'un bon
niveau régional.



F. BERRY

LES COTES DISPONIBLES



Le BH RC1 est légèrement sloping. La hauteur
est donnée axe/sommet du collier de selle.

A (cm)	48 (XS)	50 (SM)	53 (MD)	56 (LA)	57 (XL)
B (mm)	520	540	557	570	585
C	74°	73°	72,5°	72,5°	72,5°
D (mm)	402	402	402	402	402

PHOTOS: E. VALLEE

ON N'A PAS AIMÉ

Le profil des roues est
assez imposant. Le vent latéral
est son ennemi.



ON A AIMÉ

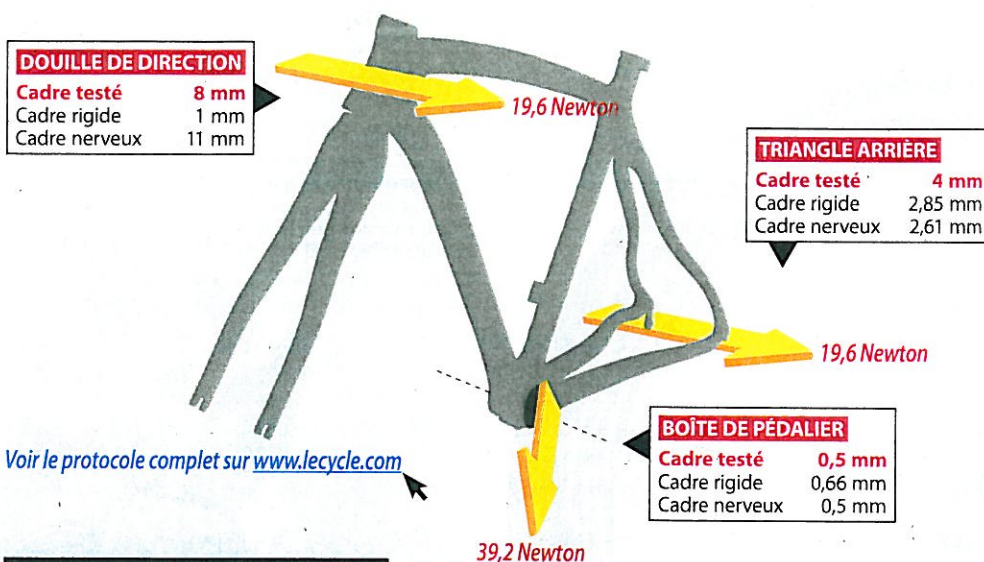
La selle Zoncolan de marque
San Marco est de type sportive.



TEST LABO : MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE

Beaucoup d'homogénéité

■ Les valeurs sur le banc ne sont pas élevées, mais elles sont homogènes entre l'avant et l'arrière du châssis. Sur la route, on ne perçoit pas de manque de rigidité, sauf si l'on fait partie de l'élite des utilisateurs. Pour les autres, une pratique vélo sera judicieuse pour obtenir de la nervosité, surtout pour la partie arrière du cadre. L'avant du cadre se déforme un peu plus que sur d'autres modèles, mais deux fois moins que l'arrière, ce qui donne ce comportement relativement rigide. La boîte de pédalier ne bouge pas beaucoup; cela permettra de faire travailler le châssis en ligne lorsque l'on pédale assis.



LES CONCURRENTS

Le BH RC1 joue la carte de la sportivité abordable et non exclusive. On peut donc lui opposer des vélos plus typés course ou avec des évolutions techniques dernier cri.



Giant TCR Advanced 0 3 799 €

Cadre: TCR Advanced carbone – Transmission: Shimano Ultegra Di2 – Roues: Giant P-SLO – Poids: 7,6 kg



Peugeot RSR02 3 699 €

Cadre: carbone monocoque – Transmission: Sram Red – Roues: Mavic Cosmic – Poids: 6,9 kg



BH RC1 8.9 3 999 €

Cadre: RC1 carbone – Transmission: Shimano Ultegra Di2 – Roues: Rolan Elite – Poids: 7,5 kg



GT GTR Carbon Team 3 699 €

Cadre: carbone – Transmission: Shimano Dura-Ace/FSA/Tektro – Roues: Mavic Ksyrium Elite – Poids: 6,9 kg

**L'AVIS
LE CYCLE**

Un vélo sobre, élégant et sportif

Le BH RC1 8.8 est plaisant à utiliser pour rouler. Dans cette configuration, il est sportif. A vous de juger votre potentiel et, surtout, si vous avez réellement besoin d'un profil de roues aussi important. Si la réponse est oui, franchissez le pas. Sinon, regardez un des trois autres modèles de la gamme RC1. Le poids de 7,630 kg peut être revu à la baisse dans ce cas.

Le potentiel des châssis RC1 peut convenir à de nombreux cyclistes. Cependant, si vous êtes très puissant, tournez-vous plutôt vers la gamme G5. Au niveau de la transmission, le pédalier compact est le meilleur choix. La cassette peut, quant à elle, être remaniée suivant vos parcours, une 12-25 étant assez polyvalente pour nous.

Le prix de 3 799 € du modèle essayé ici est certes dans la fourchette haute, mais il se justifie du fait que l'on flirte souvent avec le haut de gamme dans les périphériques. Sans contester, c'est une gamme de vélos qui a sa place sur une ligne de départ d'épreuve. Enfin, le cadre du RC est prévu pour recevoir le support des câbles et batteries électriques, toutefois pas de manière intégrée. Mais cela ne saurait tarder.



COMPORTEMENT

Nervosité: ★★★★★
Rigidité: ★★★★★
Confort: ★★★★★

PARCOURS

Plat: ★★★★★
Vallonné: ★★★★★
Montagneux: ★★★★★

PRATIQUE

Compétition: ★★★★★
Cyclospor: ★★★★★
Cyclotourisme: ★★★★★

LES PLUS/LES MOINS

➤ PHYSIQUEMENT ABORDABLE
➤ ASPECT SPORTIF

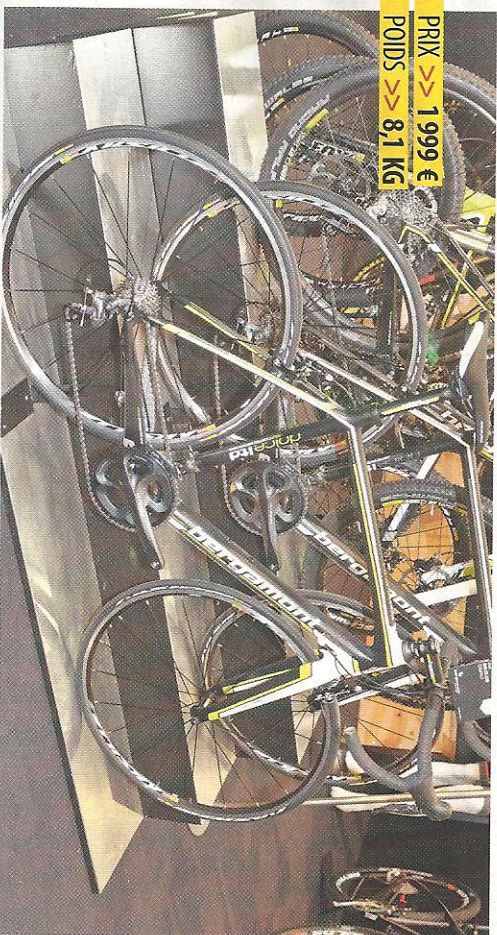
➤ LES ROUES

LE GUIDE DES VÉLOS >> EUROBIKE FRIEDRICHSHAFEN 2012

BERGAMONT

Dolce Ltd

Vélo de route de moyenne gamme, à l'équipement très séduisant qui permet de s'aligner sur nombre d'épreuves sans avoir à changer quoi que ce soit.



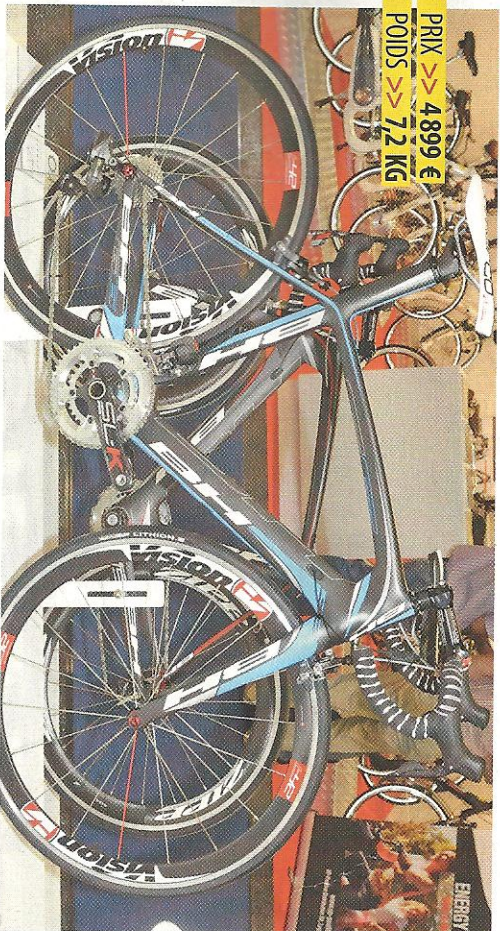
PRIX >> 1 999 €
POIDS >> 8,1 KG

Cadre: monocoque carbone - **Fourche:** carbone - **Potence et cintre:** Bergamont - **Leviers:** Shimano Ultegra - **Dérailleurs:** Shimano Ultegra - **Manivelles:** Shimano Ultegra - **Roues:** Mavic Aksium - **Boyaux/Pneus:** Mavic Aksium - **Tige de selle:** Bergamont - **Selle:** FFS Race Pro

BH

G6 8.3

Bon vélo dédié aux compétiteurs aimant les ensembles rigides et légers. Le G6 existe aussi sous un format aérodynamique pour les fans de vitesse.



PRIX >> 4 899 €
POIDS >> 7,2 KG

Cadre: monocoque carbone - **Fourche:** carbone - **Potence et cintre:** Titan Super Carbone - **Leviers:** Shimano Ultegra Di2 - **Dérailleurs:** Shimano Ultegra Di2 - **Manivelles:** FSA SLK - **Roues:** Vision T 42 - **Boyaux/Pneus:** Michelin L1bikon - **Tige de selle:** Vision T 42 - **Selle:** San Marco Zood

BH

Ultra Light RC

Des modifications apparaissent: l'intégration des câbles permet de choisir un groupe mécanique ou électronique. Son atout reste sa légèreté.



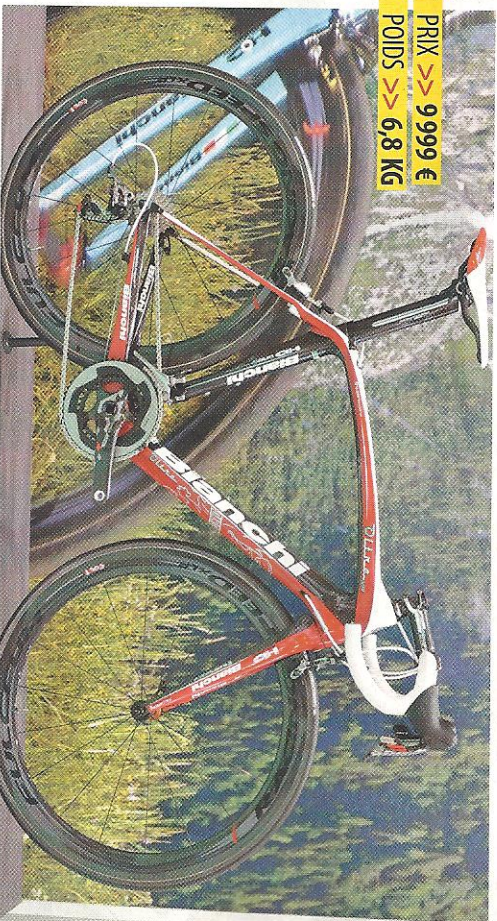
PRIX >> 5 700 €
POIDS >> 6 KG

Cadre: monocoque carbone - **Fourche:** carbone - **Potence et cintre:** FSA Titan Evo - **Leviers:** Sram Red - **Dérailleurs:** Sram Red - **Manivelles:** FSA SLK - **Roues:** DT Swiss Tricon 1700 - **Boyaux/Pneus:** Continental Grand Prix - **Tige de selle:** FSA Titan Evo - **Selle:** Prologo Zero

BIANCHI

Olite XR

Le nouveau cadre haut de gamme de chez Bianchi, présenté lors du Tour de France, est plus léger, plus rigide, pour un maximum de performances.



PRIX >> 9 999 €
POIDS >> 6,8 KG

Cadre: monocoque carbone - **Fourche:** carbone - **Potence et cintre:** FSA K-Force Compact - **Leviers:** Sram Red - **Dérailleurs:** Sram Red - **Manivelles:** Sram Red - **Roues:** Fulcrum Racing Speedster XLR