

AVEC CE NUMÉRO » VOTRE CARNET D'ENTRAÎNEMENT 2014

TOP Vélo

NOVEMBRE 2013
N°200

100% CYCLOSPORTIF

SPÉCIAL N°200

1997-2013

- » Prix du matériel
- » Cycloportives
- » Entraînement

Ce qui a changé

+ Gagnez
un kit cadre Time NXS
et plus de
13 000 € de lots !

PANORAMA

23 MINI-POMPES

Tiennent-elles toujours leurs promesses ?

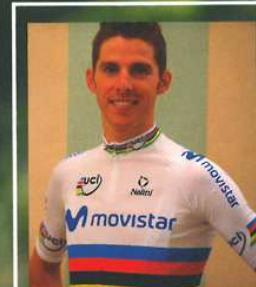
» Nous les avons testées pour vous

ESSAI EXCLUSIF FKC RZ 7EPT

Kérautret passe au 700 !

LA SÉCURITÉ

Équipements, conseils
Tout pour voir et être vu !



RUI COSTA
Rencontre avec
le champion
du monde

Hornmell



FONDRIEST

TF2 1.0

Le bolide

7,62 KG **4 980 €**

Distributeur : Loudet Accessoires

Il faut avoir passé la quarantaine, peut-être, pour avoir vibré (ou pas, d'ailleurs) aux exploits de Maurizio Fondriest. Le champion italien compta tout de même parmi les grands noms de sa génération : champion du monde en 1988 à Renai – et à l'issue d'un sprint mouvementé, souvenez-vous (ou documentez-vous!) – il termina aussi deux fois vainqueur de la coupe du monde (classement par points des coureurs) en 1991 et 1993. Voilà pour le calibre.

Côté production de vélo et création de marque à son nom, Maurizio n'est plus un débutant. On se souvient qu'il créa sa marque au terme même de sa carrière, et qu'en 1997 ses très beaux cadres alus avaient beaucoup de succès et fournissaient d'ailleurs la dernière équipe pour qui il ait couru, Cofidis. Malheureusement, le succès de cette histoire fut un peu compromis par des problèmes de fiabilité. Nous sommes aujourd'hui dans une tout autre époque, et la marque a rebondi depuis longtemps s'étant adaptée à la transition opérée par l'industrie du cycle vers le "tout carbone".

Le cadre TF2 1.0 se présente sous un jour assez explicite. Disons qu'il annonce la couleur : faisant la part aux gros volumes et aux arêtes anguleuses, et disposant subtilement quelques courbes parmi les lignes droites pour créer des tensions, il s'annonce comme un vélo intransigeant ou, au moins, "musclé". Le tube transversal est très massif, de section

rectangulaire augmentée d'un léger bombage de la face supérieure – ajoutez à cela qu'il s'évase légèrement de haut en bas. Le tube supérieur est globalement plat, mais d'un calibre assez important (je veux dire qu'il ne suggère que "moyennement" la souplesse et/ou la flexibilité), et il semble se prolonger en avant de la douille de direction. Il la débordé, créant une sorte de "lèvre" vers l'avant, et donnant à l'ensemble un petit air qui n'est pas sans évoquer les Trek Madone. C'est la fabrication en une pièce de l'ensemble tube supérieur/douille/tube transversal qui vaut au cadre l'estampillage "Boomerang Frame".

Le triangle arrière est pour beaucoup aussi dans l'impression d'ensemble que dégage le TF2. En dépit de la désignation VAS (Vibration Absorbing System), il n'inspire guère la flexibilité ou la souplesse (il est vrai que "absorption" ne signifie pas forcément "flexibilité", mais bon...); même si les haubans cintrés s'affinent à l'approche de la patte de dérail-



© Stéphane Guillard

POIDS TOP VÉLO
 ▶ CADRE : 1 129 G
 ▶ FOURCHE : 389 G



La douille de direction abrite des roulements différenciés (1"1/8" et 1"1/2). La "lèvre" constituée par l'avancée du tube supérieur n'est pas sans évoquer Trek.

FICHE TECHNIQUE

Cadre :	carbone HMF 3K 4x4Twill
Fourche :	carbone HMF 3K 4x4Twill
Étriers :	Shimano Ultegra
Pédalier :	Shimano Ultegra 50/34
Dérailleur avant :	Shimano Ultegra
Dérailleur arrière :	Shimano Ultegra 11v
Leviers :	Shimano Ultegra
Cintre :	FSA Team Issue
Potence :	FSA Team Issue
Selle :	Fi'zi:k Ardea
Roues :	Vision T42
Pneus :	Michelin Pro4 Service Course
Cassette :	Shimano Ultegra (CS6600) 11-28



Les deux branches du wishbone s'affinent en s'approchant du moyeu : le système "VAS" dissipe les vibrations les plus fines.

Les fourreaux de fourche semblent cintrés à l'envers (mais le déport est tout à fait normal), et la fourche encaisse particulièrement bien les forts freinages.

Rien à signaler visuellement, sauf le volume du boîtier : le résultat, c'est une rigidité maximale.

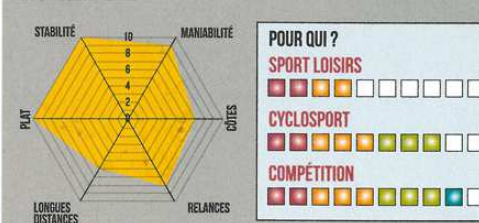


COTES DISPONIBLES

Tailles	A	A1	B	C	D	F	a1	a2	H
> Cotes constructeur									
XS	490	NC	515	404	572	NC	75	72	120
S	520	NC	529	405	579	NC	74	72	135
M	540	NC	550	406	585	NC	73,5	73	145
L	560	NC	563	408	600	NC	73,5	73	165
XL	580	NC	574	408	605	NC	73	73	185
XXL	600	NC	580	410	611	NC	72,5	73,3	200

Toutes les cotes sont exprimées en millimètres. En rouge, la taille essayée.

EN UN CLIN D'ŒIL...



De mauvais à excellent

leur, ils ne sont pas très fins et se rejoignent au niveau de l'étrier de frein pour former un wishbone : ce n'est pas la configuration la plus en vogue, en tout cas, quant à évoquer le confort. Enfin, la tige de selle évoque un modèle intégré, dans la mesure où elle prolonge le tube de selle aéro.

D'ailleurs, dès la première sortie avec le TF2, l'idée se fait jour que la tige de selle conditionne de façon assez considérable à elle seule l'impression laissée par le vélo. Pas de doute, le TF2 est une bombe. Il est fait pour rouler vite, et surtout pas pour la balade. Plus on met de braquet et plus on accélère, plus le vélo vous aide. En revanche, il est assez intransigeant : on le sent aussi bien en relance, parce que le cadre bascule vraiment entre vos jambes comme une planche inflexible, qu'en roulant assis, parce que la moindre imperfection du revêtement est sensible. De fait, le cadre résonne à la façon d'un vélo de chrono – en soi, c'est assez excitant. On veut bien croire qu'il absorbe les vibrations de haute-fréquence, mais les chocs sont

très présents et de fait, la souplesse verticale n'existe pas. Ou alors, à supposer qu'elle soit réelle et efficiente au niveau du cadre (par les haubans VAS), elle ne se fait pas sentir sous les fesses du cycliste (en raison donc, de l'inflexibilité de la tige de selle).

Bon, voilà pour le point délicat. Le TF2 n'est pas fait pour le confort façon Citroën. On est en prise avec la route. D'ailleurs, ce n'est un défaut en soi, c'est une restriction : d'aucuns en souffriront, d'autres pas du tout. Disons qu'il est plus fait pour les coureurs jeunes et en forme, les hommes souples (c'est-à-dire ceux dont le rachis fonctionne). voire pour les stylistes de haut-vol : plus rares, ceux-là prennent de l'âge sans rien perdre au niveau proprioceptif. Il convient de signaler que nous avons pris soin de rouler avec plusieurs paires de roues : les Mavic Cosmic CXR80 radicalisent le côté machine de guerre, mais même des roues polyvalentes et top de gamme comme les Zipp 202 confirment le côté un peu "dur" du TF2. Quant aux Vision T42, il n'y a aucune raison d'en penser du mal, mais elles ne sont clairement pas au niveau du cadre, ce qui tend à le plomber.

Et cette destination précise du produit se confirme sur tout le spectre de l'effort. Dans tous les registres. La stabilité est excellente à la façon des machines faites pour la vitesse. Le TF2 a besoin d'être lancé et, pour peu qu'on soit très ralenti (en sortie d'un virage serré, par exemple), la rigidité – maximale – exige d'être contournée. Mais la vitesse acquise s'entretient facilement et vers 40 à l'heure, on a presque l'impression que le TF2 accélère de lui-même. ■

VERDICT



Le TF2 ne cache pas sa vocation : c'est un vélo pensé pour les compétiteurs et fait pour la vitesse. C'est sur les parcours roulants qu'il donne sa pleine mesure. Sur les terrains plus accidentés, la rigidité maximale le rend un peu dur, et montre qu'il se destine surtout aux hommes en forme, voire aux coureurs purs et durs. Mais pour celui qui en saura tirer parti, c'est une vraie bombe.