

TOP
Vélo

FÉVRIER 2015
N°215

topvelo.fr

100% CYCLOSPORTIF

TENDANCE
Les épreuves sur circuit

Rencontre
Nicolas Roche

CONSEILS
*Améliorez
votre vélo*

Aéro, chrono, light :
quels changements
pour quels effets ?

SANTÉ
Être performant
après 60 ans

Découverte

Le Japon
et le cyclisme

DOSSIER

2000€ pour débuter en cyclospor

Comparatif : Cannondale, Canyon, Merida, Scott... **10 vélos testés**

Economie : comment les marques arrivent-elles au meilleur prix ?



KEMO KE-R4

TOP Vélo	
► PRIX :	2 139 €
► POIDS :	8,17 KG



Un châssis très marqué aéro, mais assez polyvalent et de très belle facture et finition. Le KE-R4 est taillé pour la vitesse et la puissance, plus que pour le confort et la balade – il est équipé harmonieusement.

Le "K" de Kemo fit sa première apparition au salon de Milan en 2011 sur le stand de Sintema Sport dont Kuota était la marque de cycles. Mais, les frères Comalli, créateurs de Sintema, ayant perdu le contrôle de Kuota, il leur fallait un autre projet cycle : Kemo représente ce nouveau départ pour eux.

Notons au passage que l'expérience n'est pas seulement celle de la conception de nouveaux produits, mais aussi celle d'un mode de commercialisation. Signe des temps – quoi qu'on puisse légitimement en penser par ailleurs – Kemo a choisi la vente en direct. Cependant, si la vente proprement dite se fait sur internet, il est possible de s'appuyer sur un réseau de distribution. Pour ceux qui le souhaitent, le détaillant (détail du réseau consultable sur le site) reste disponible pour vous conseiller et, le cas échéant, effectuer les ultimes réglages avant votre envolée. Ce compromis internet/réseau de détaillants, du reste, de plus en plus répandu.

Quant au KE-R4, ce n'est pas le coup d'essai de Kemo, puisque c'est une nouveauté 2015. Glo-

balement, il incarne l'art du compromis ou de la polyvalence. On le présente comme un vélo confortable et dynamique, idéal pour la pratique des longues distances. Mais il ne faut pas le confondre avec un modèle typiquement, ou radicalement cyclosport. Si le départ de fourche, par exemple, semble indiquer le souci d'amortir les vibrations, les bases sont celles d'un vélo de compétition. La douille de direction n'est pas spécialement rallongée non plus. Conséquemment, la position du cycliste n'est pas spécialement déterminée dans le sens d'une plus grande "décontraction". Il est tout à fait possible à un "coursier pur et dur", jeune, souple et agressif, d'y trouver ses marques habituelles. D'ailleurs, la composante aérodynamique est très présente – quoique ne concernant pas tout le cadre de façon égale, et ayant donc, encore, valeur de compromis. Le tube de selle présente un profil ovale ou *pseudo*-goutte d'eau. La réversibilité de la tige de selle serait impossible. Or, elle manifeste la destination du vélo aux usages chronos. La pratique est toujours faite

de compromis. Le tube transversal répond sans doute plus à la volonté de rigidifier le cadre qu'à l'amélioration du *drag*. D'ailleurs, un des points les plus remarquables est le volume – énorme, pour le coup – du boîtier de pédalier (ou, disons, de la zone de jonction).

Pour le reste, savoir que c'est la fibre 30 et 40T qui est utilisée nous renseigne moins que la superbe qualité de finition du vélo. Le vernis brillant et la fibre unidirectionnelle donnent à la surface un bel aspect moiré.

Même compte tenu du petit surcroît de prix, on peut saluer le choix judicieux : avoir choisi le groupe 105 plutôt que l'Ultegra (les leviers sont un peu moins bons, mais les étriers de freins, et la facture du pédalier sont de très grande qualité) pour s'offrir des roues qui, sans être luxueuses ne sont pas au rabais. Cette cohérence rend le vélo très agréable en l'état, ce qui doit être souligné. La rigidité très présente nous incite à y voir un vélo de compétition, au confort relatif, plus qu'un vélo de cyclosport. ■





AMÉLIORER SON VÉLO

À chacun son style

Il existe différentes raisons d'améliorer son vélo : par souci d'économie et d'étalement de la dépense dans le temps, mais aussi pour faire évoluer son vélo en fonction de ses besoins, de ses ressentis. Mais il y a également différentes façons de le faire évoluer. Que vous soyez d'esprit cycloportif au point de chasser la moindre vibration, que vous vous sentiez l'âme d'un aérodynamicien pour traquer les pertes aérodynamiques ou que vous souhaitiez défier les lois de la pesanteur, vous aurez autant de raisons d'adapter votre vélo en connaissance de cause. Voici donc comment aborder le thème selon que vous ayez à l'esprit le confort, la légèreté ou l'aérodynamisme.