



SUITE
LES VÉLOS
DU 2014
TOUR

Kemo

Bretagne-Séché Environnement

R8 « Gordini » ?

UNE NOUVEAUTÉ, UNE VRAIE ! NOUVEAU CADRE, NOUVEAU PÉDALIER ET (PRESQUE) NOUVELLES ROUES ! CETTE MACHINE, UN KUOTA DÉGUISE, EST UNE SORTE DE MACHINE « TEST » DE FSA, QUI FOURNIT LA MOITIÉ DE SES COMPOSANTS.

Ce Kemo-R8, nous l'avons testé il y a très peu de temps. Les roues n'avaient rien à voir puisqu'il était chaussé de Mavic Ksyrium SLR, d'excellentes roues à pneus, mais roues à pneus tout de même. Bref, rien à voir avec la machine de l'équipe bretonne...

Lors de notre essai, ce KE-R8, construit par les frères Comalli, ex-Sintema, et anciens patrons de Kuota (qui ne jouissent plus de ce nom commercial pour des raisons obscures), s'était déjà révélé comme un pur vélo de compétiteur. Or, avec des roues à boyaux de 401 mm de hauteur, en carbone, à la largeur surdimensionnée, ça risque de faire des étincelles si les Florian Vachon, Christophe Laborie et les frères Feillu, nouvellement arrivés, y mettent du leur.

Une machine très rigide, étonnamment confortable, et dotée d'une boîte de pédalier BB 386 qui, au risque de nous répéter, humanise terriblement ces cadres d'hommes forts. Un cocktail qui devrait s'annoncer très efficace. On est dans la catégorie des vélos comme le Focus Izalco Max, Colnago C60, voire des Canyon CF SLX. Rappelons-le, un confort large-

ment au-dessus de la moyenne. Ce cadre est ultra-léger avec ses 850 g, et sa fourche, malgré son air sage, est particulièrement « balèze », en largeur de fourreaux et au pivot. Résultat, la précision est aussi de la partie et, en course, les descentes sont de plus en plus importantes, vous le savez. C'est d'ailleurs aussi ce qui distingue un vélo de compétition d'un vélo de cyclosporitif haut de gamme. Enfin, sachez que Kemo annonce l'utilisation de fibres de carbone issues de la société suédoise Oxelon. Depuis notre essai, nous avons cherché à comprendre l'intérêt réel ou non de cette fibre renforcée par TeXtreme.

Il se trouve que cette technologie de fabrication est utilisée en F1 depuis... 2008 ! L'année dernière, 95 % des victoires l'auraient été par des voitures utilisant ce type de fibres de carbone. Si cela n'est pas une garantie absolue de rendement magique, au moins, on sait maintenant qu'il ne s'agit pas seulement d'annonce marketing comme les Italiens peuvent parfois s'y perdre...

En tout cas, à l'essai, le test corrobore le message : le vélo semble clairement aussi rigide que dans les années 2000, mais vivant,

FICHE TECHNIQUE

Cadre	Monocoque carbone HM 60, 850 g
Fourche	Monocoque carbone
Jeu de direction	1"1/8 et 1"1/2
Pédalier	FSA K-Force Light Compact 386 53x39
Boîte de pédalier	86,5 mm, BB 386, roulements intégrés Press Fit
Dérailleur arrière	Shimano Dura-Ace Di2 11 v
Dérailleur avant	Shimano Dura-Ace Di2
Poignées	Shimano Dura-Ace Di2 11 v
Etriers de freins	Shimano Dura-Ace
Moyeux	Mavic carbone
Jantes	Vision 40 Metron
Pneus/Boyaux	Challenge Strada Spéciale Edition
Chaîne	Shimano Dura-Ace 11 v
Cassette	Shimano Dura-Ace 11 v
Cintre	FSA Energy, rond aluminium (traditional bend)
Potence	FSA SL-K
Pédales	Look Blade
Selle	Fiite SLR carbone
Tige de selle	FSA Gossamer, aluminium, 300 ou 350 mm !
Nombre de tailles	6
Poids	7,1 kg (idem version client)

PRIX ESTIMÉ

8599 EUROS

PRIX CLIENT **6599 EUROS**



2014, Paris - Roubaix.
Brice Feillu à contre-emploi dans la tranchée d'Arenberg.



FSA

Le Kemo est équipé par FSA. On retrouve, outre les roues (Vision), le tout nouveau pédalier quatre branches K-Force.





Dominique Moyon entouré des hommes de l'art, les mécaniciens du team breton.



Pas de capteur de puissance mais un Polar CS600X pour collecter les informations liées à l'effort des coureurs.



GÉOMÉTRIE OU RIGIDITÉ ?
Certains pros adoptent des sorties de tige de selle au-delà du normal. Choix ou obligation ?
Un peu des deux, car Christophe Laborie ne mesure que 1,82 m !



bien plus facile et confortable. Nous devrions en entendre parler pour un bon bout de temps, de cette histoire...

En revanche, chez Bretagne-Séché, on va avoir un handicap... de taille !

Six tailles, pour cette machine, c'est vraiment « short ». Il faudrait un sacré coup de chance pour que tous les coureurs de l'équipe soient posés confortablement et efficacement sur le R8. La fabrication de cadres en Asie et la crise économique n'incitent guère les constructeurs à proposer 8, 10 ou 12 tailles pour leurs cadres, fussent-ils en haut de gamme. D'ailleurs, nous ne l'avons pas fait exprès, au regard du réglage des composants de position du Kemo de Christophe Laborie, on pourrait croire qu'il mesure 1,95 m. Or, il fait 1,82 m ! Une fois encore, n'est pas Colnago qui veut...

SHIMANO ET FSA/VISION

Le KE-R8 embarque le groupe Shimano Dura-Ace Di2. Étriers compris sans « direct mount » à l'avant, cette double fixation des étriers sur la fourche. C'est plus intéressant du côté du pédalier : le nouveau FSA K-Force Light est à entraxe « compact », 110 mm entre chaque trou de fixation de l'étoile et accueille des plateaux de 53 dents (39 pour le petit, bien sûr). Un gain de poids qui oblige la marque à proposer des plateaux très résistants puisque leurs pattes de fixation sont plus « longues ». Ce qui explique aussi la forme des

nouveaux plateaux, type Shimano : une section de pattes quasi triangulaire et creuse...

Au passage, notez que si Shimano a réintégré l'étoile à quatre points de fixations (une innovation de Campagnolo dans les années 70), afin de gagner encore du poids, ils ont aussi fait en sorte d'augmenter ou au moins de maintenir la rigidité de leur ancien pédalier en disposant les pattes de l'étoile de façon différente, ce qui lui donne ce drôle d'air. FSA, non. Eux ont tout joué sur le poids. Au bout du compte, ça fait 584 g (hors roulements) pour le K-Force contre 683 g pour le Shimano ! Toute la question, encore plus pour les « pros », est de savoir à quel moment le FSA va se « torde » et perdre ainsi largement plus de rendement que ne font gagner ses 100 g de moins au coureur ! Il n'existe malheureusement pas encore de tests traitant de la rigidité des pédaliers 2014 (plateaux compris). C'est bien dommage. Il va falloir nous y mettre...

En revanche, en 2008 (ça date un peu), les résultats avaient mis les quatre grands dans le même chapeau et les autres, version « light » (Tune, Extralight, Stronglight Fission, KCNC) s'étaient avérés bien plus « mous ».

À l'avant, potence et cintre sont en FSA SL-K et Energy, aluminium encore une fois, le cintre est de forme « ronde ». On constate que génération après génération, si les cintres « compacts » sont parfaitement adaptés aux cycloportifs que nous sommes, beaucoup de « pros » continuent de rouler en « classique »

ou à l'italienne, comme vous préférez !

Restent les roues Vision Metron 40. Impossible de se les procurer, FSA semble peu enclin à les laisser entre nos pattes et nos machines de tests ! 1,340 kg la paire, 18 et 21 rayons (pas nombreux...). Ces roues arborent, heureusement, un axe arrière de 17 mm de diamètre. Presque une garantie à lui tout seul de la rigidité de la roue. Mais presque seulement. Calquées sur les Zipp Firecrest, DT Swiss RC et compagnie, elles jouent beaucoup sur l'aéro.

En général, en se référant à nos tests, c'est rarement une preuve de rendement mécanique...

Enfin, si les poids vous étonnent un peu car ils sont identiques entre la version « pro » et la version « client », c'est le fait de la tige de selle et surtout du poste de pilotage des « pros » : bien plus lourds que pour nous autres amateurs. Pour les pédales, nous prenons à chaque fois le poids des pédales utilisées par les « pros », donc aucune différence à ce niveau.

AMATEURS S'ABSTENIR...

Plutôt agréable à regarder, fondamentalement taillé pour la compétition, le KE-R8, grâce à l'expérience de ses créateurs, entre de plain pied dans la course. Un vélo et une technologie à suivre. ■

