

Exclusif 2 plans d'entraînement pour la Time Megève Mont-Blanc

TOP Vélo

avril 2010
N°157

100% CYCLOSPORTIF

ESSAIS

20 vélos pour le cyclospor

> Confort, poids,
performance...

Choisissez selon
vos critères

CYCLOS

Tous les rendez-vous
Les comptes rendus
du mois

+ **L'AGENDA**
de vos sorties locales

Dossier

LES CINTRES COMPACTS

Tous les modèles du marché

NOS TESTS DE DÉFORMATION EXCLUSIFS

Élection

Le Gir's G-Star V4 Vélo Cyclospor

2010

> Le verdict de
nos lecteurs-testeurs



Sortie

> Etretat et
la côte d'Albâtre

Interview

> Heinrich
Haussler



ANT/GUY: 6,20 € - REU: 7,50 € - CH: 9,70 €
BEL: 5,60 € - ESP: 5,60 € - CAN: 9 \$ CAN - GR: 5,50 €
LUX: 5,60 € - MAR: 56 DH - PORT. CONT: 6 €
TOM 5: 900 X

M 03380 - 157 S - F: 5,00 € - RD



Hogwell

Cadre, roues, groupe, composants, poids et bien entendu prix sont autant de critères très importants au moment de choisir son vélo. Chaque finaliste est démonté, la moindre pièce est pesée. Revue de détails.

GIR'S G-STAR V4 FORCE BB3

4 590 €

6,802 kg en taille 54

La technique

Du G-Star vainqueur en 2007, le modèle 2010 ne reprend rien, excepté le concept Twin-Flex.

Dans les faits, le cadre est composé de trois parties : l'avant regroupant le tube supérieur, le tube de direction et le tube diagonal, l'arrière avec bases, haubans et boîte de pédalier et enfin, le tube de selle.

À l'arrière, le concept Twin-Flex repose sur des bases aplaties et de haubans cintrés longitudinalement, destinés à rendre l'arrière souple verticalement, ceci afin d'absorber les vibrations et d'apporter un maximum de motricité. C'est, depuis le premier G-Star, la signature des cadres Gir's (à l'exception de l'entrée de gamme G-Star Equipe).

L'autre particularité de ce cadre est d'offrir une position d'axe de pédalier modulable grâce à un insert asymé-

Notes

Cadre : 8,31/10

Composants : 8,19/10

Poids : 9,71/10

Prix : 20/20

trique, baptisé BB3 (pour Bottom Bracket 3 positions). Un premier insert permet de placer l'axe sur l'avant ou sur l'arrière, recréant des angles de 71° à 76°. Un second positionne l'axe au centre et offre même la possibilité, selon le sens de montage, de rehausser ou d'abaisser l'axe de 5 mm.

Côté équipement, le G-Star V4 place la barre très haut puisqu'en plus d'un groupe Force 2010, il offre ni plus ni moins que des Zipp 404 à boyaux. Certes, il s'agit ici de la version "Spécial Edition" de ces roues, laquelle reprend les "anciennes" jantes en carbone bridge (sans alvéoles "balle de golf") et les anciens moyeux, mais à moins de 1 300 g la paire, c'est carrément insensé.



Les poids vérifiés par la rédaction

Cadre avec inserts BB3	Carbone Twin-Flex	1 226 g
Fourche	Gir's Single Flex	301 g
Jeu de direction	FSA ACB	53 g
Expandeur	Gir's avec bouchon	44 g
Entretoises	carbone, 2 x 15 mm	8 g
Étriers	SRAM Force	289 g
Pédalier	SRAM Force 50/34	693 g
Cuvettes	SRAM GXP	125 g
Dér. av.	SRAM Force	89 g
Dér. arr.	SRAM Force	171 g
Leviers	SRAM Force	304 g
Potence	Gir's SL	114 g
Cintre	Gir's SR	245 g
Guidoline + bouchons	Gir's	71 g
Selle	Fi'zi : k Aliante Gamma	262 g
Tige de selle	Ritchey WCS	128 g
Cables + gaines	SRAM	238 g
Roues	Zipp 404 "Special Edition"	1 273 g
Boyaux	Zipp Tangente	571 g
Blocages	Zipp	113 g
Chaîne	SRAM PC 1070	249 g
Cassette + blocage	SRAM 1070 12/25	235 g

Poids total du vélo : 6 802 g

Paroles de testeurs...

«Sur le Gir's, on sent qu'il y a de la réflexion dans le produit. Les concepteurs ont visiblement envie d'amener un max de sensations aux utilisateurs de ce vélo»

Jérôme

«Moi qui n'aime pas trop les roues carbone, j'ai été bluffé par le super comportement de ce vélo qui pardonne même les baisses de régime, car les roues Zipp ne sont pas un handicap» - *Jean-Charles*

«Au premier coup d'œil, le vélo nous attire par sa géométrie hors norme, l'harmonie des couleurs. Il est agréable à regarder» -

Stéphane J.

«Ce vélo est à la fois ludique et rassurant. Les roues Zipp ne sont pas pénalisantes, et... quel bruit au roulage» - *Stéphane G.*



L'insert BB3 permet de faire varier l'angle de selle et la hauteur du pédalier. Génial !

Des "vraies" Zipp et des boyaux à ce prix, c'est tout simplement incroyable.



Directement prélevé sur le G-Max, l'arrière Twinflex assure une motricité sans égal.

Les lecteurs testeurs

Jacques Pascaud

61 ans.
Agent d'entretien dans un collège



Habite Mazerolles (Vienne)

Vélo perso : Orbéa Marmolada alu
Son point de vue : « Difficile de départager les trois vélos tant ils sont tous excellents. Mon choix irait au Scott pour son dynamisme en bosses ».
Son podium : Scott, Gir's, Time

Mathias Perez
32 ans.
Maitre nageur



Habite Pau (Pyrénées-Atlantiques)

Vélo perso : Focus Izalco + Look 496 CLM
Son point de vue : « Hormis le Scott, sur lequel je ne me suis jamais senti à l'aise, j'ai beaucoup aimé le Gir's et le Time. Le premier pour son comportement jubilatoire avec les roues Zipp, le second parce qu'il me donne envie de rouler ».
Son podium : Time, Gir's, Scott

Jean-Charles Riguet
48 ans.
Imprimeur



Habite Montireau (Eure-et-Loir)
Vélo perso : Orbéa Orca

Son point de vue :
« Le Gir's est à mon sens le meilleur vélo du lot : super comportement, pardonnant les coups de moins bien, proposé avec des roues fabuleuses, c'est incontestablement celui que j'achèterais ».
Son podium : Gir's, Time, Scott

Jean-Paul Tardivat
61 ans.
Retraité



Habite Cournon (Puy-de-Dôme)
Vélo perso : Look 585

Son point de vue :
« Même s'il me semble un peu moins stable que les deux autres, ce qui est génial pour balancer le vélo en danseuse, mais nécessite un peu d'attention en cas de mouvements brusques, je pense que le Scott est un excellent vélo pour les grandes distances ».
Son podium : Time, Scott, Gir's

partout, mais surprenant nulle part, et avec quelques modifications de certains éléments (selle, ensemble cintre-potence), il aurait, peut-être, pu prétendre à la victoire.

Bien sûr, et nous sommes les premiers à trouver ça injuste, le Time paie probablement un choix de fabrication en France qui le rend moins "rentable" que le cadre du Gir's fabriqué en Asie. Toutefois, pour modérer ces propos, signalons quand même que les roues Zipp équipant le Gir's ne viennent pas d'Asie, qu'elles sont montées artisanalement et qu'elles représentent à elles seules, le tiers du prix du G-Star.

Des choix radicaux

Bien sûr, on pourra regretter que l'écart de prix entre les deux vélos représenté, à lui seul, les trois-quarts de l'écart final mais, même s'ils avaient été tous deux proposés au même tarif, le Gir's l'aurait malgré tout emporté.

Car tout au long de ce week-end, le G-Star a été celui qui a suscité le plus d'envie, parfois sans autre raison que l'attrance incontrôlée qui fait qu'on trouve un objet beau et qu'on le désire. Dès la réception des vélos à la rédaction, nous avons conscience que le Gir's serait difficile à battre. Une gueule de vélo de pro, un équipement ultra-cohérent, des roues exceptionnelles et un tarif qu'il nous a fallu nous faire confirmer trois fois, tant nous avons

du mal à y croire. Assurément, Guillaume Girout, qui préside aux destinées de la société Dagg, avait frappé un grand coup. Bien sûr, quelques testeurs n'ont pas trop apprécié ce côté résolument tape-à-l'œil, mais force est de constater que le G-Star a fait son effet.

Autre pari osé, et réussi, celui de la transmission SRAM. Encore trop récents pour être suffisamment répandus, ces groupes provoquent chez les nouveaux utilisateurs, une certaine méfiance. Et ce fut le cas pour nos testeurs. Mais après un peu de tâtonnement, pour se roder à l'utilisa-

tion des leviers Double Tap (un seul levier pour monter ou descendre les vitesses), tous s'y sont finalement faits, et le Gir's n'a pas été pénalisé par ce choix.

À côté de cela, la technicité du cadre, et l'alternative intéressante qu'offre le BB3, son comportement à la fois rassurant et hyperefficace et, ne le cachons pas, la fascination qu'exercent des roues carbone à boyaux – qui se sont révélées excellentes – ont, au fil des sorties, permis à cette nouvelle génération de G-Star d'imposer, pour la seconde fois en quatre ans, la marque Gir's au palmarès de cette élection. ■

Remerciements

Sans eux cette finale de l'élection du vélo cyclosporatif Top Vélo 2010 aurait été beaucoup moins belle. Immense merci donc à :

- > Jérôme et Nathalie Furbeyre – Rolosports (organisation, logistique et bonne humeur)
- > Mathieu Arrambourg, Yan Fouche – Shimano France (tenues Milremo, casques et lunettes Uvex, porte-bidons et gants Pro, socquettes Shimano)
- > Cédric Le Feu – Overstim's (produits diététiques et bidons)

Comme en 2007, le Gir's s'impose lors de cette finale 2010.



Les notes cumulées

1er : Gir's G-Star V4 :	88,96/100
2e : Time NXR Instinct :	87,28/100
3e : Scott CR1 SL :	84,57/100