

Un pas de

Après une série de tests sur des kits-cadres situés autour des 2 000 €, nous passons ce mois-ci à l'étape supérieure, voire très supérieure, avec ce Giant Trinity Advanced SL 0 vendu complet au prix public conseillé de 11 999 €.

Ce tarif hors-norme (rassurez-vous il existe une version reprenant le même kit-cadre à un tarif bien moindre 4 699 € équipé principalement en Ultégra et avec des roues moins haut-de-gamme) s'explique par :

- ▶ une conception d'exception ; Giant ayant été précurseur sur l'utilisation grand public du nosecone – système d'appendice frontal avec potence intégrée dans le prolongement du cadre, permettant à la fois de renforcer la rigidité de l'avant mais surtout de proposer un bord d'attaque idéal pour l'écoulement de l'air ;
- ▶ un équipement ultra haut-de-gamme : groupe Shimano Di2 à commande électrique, Zipp 1080 à l'arrière et 808 à l'avant en version Zed Tech, harmonisé aux coloris du cadre, etc...) ;
- ▶ une alliance des paramètres qui fait la vitesse finale, à savoir la géométrie du cadre (permettant une position efficace, pour le cycliste soumis aux contraintes UCI comme pour le triathlète aimant un fort avancement de la selle), l'aérodynamisme des tubes et la rigidité bien placée dans le travail des différentes parties du cadre.

Cette trinité sacrée du vélo de tri/CLM destiné à la vitesse pure étant réunie, il ne se meut cependant pas par l'opération du Saint-Esprit et c'est avec un double péché de gourmandise et d'envie que nous l'avons testé, en lui conservant exceptionnellement ses



Giant ?

Texte et photos Nicolas Hemet



Malgré les apparences d'exclusivité, ce cadre réussit l'amalgame parfait de la rigidité au bon endroit et dans le bon sens, et du confort là où il faut, le rendant accessible et polyvalent.

roues d'origine au lieu de nos habituelles roues de tests. Pardonnez-nous !

AU CONFESSIOMAN

Le réglage du vélo est ultra facile concernant la tige de selle puisque celle-ci comporte trois trous pour y fixer le chariot (grosso modo 74-76-78°), ce qui donne une plage de réglages énorme de 72 à 80° sur une même tige de selle sans sacrifier à l'esthétique de l'ensemble. Le réglage de selle est lui aussi très simple avec une hauteur à couper, le restant pouvant servir de cale pour une éventuelle rehausse future évitant ainsi un affaissement en cas de choc vertical violent et permettant de soutenir le très discret serrage arrière.

Pour la partie avant, 3 coques (+ 40 et - 40 mm) sont fournies pour jouer sur la hauteur de la base du cintre, mais l'esprit de la conception de l'ensemble incite fortement à privilégier la potence 0 (à plat dans le prolongement du tube horizontal), d'autant que les possibilités de réglages, même en hauteur, restent ensuite nombreuses, de même que celles de recul, écartement et avancement des prolongateurs et des repose-bras. Impossible de ne pas trouver sa position une fois la bonne taille choisie.

Car, s'il y a un petit reproche à faire, c'est le nombre de tailles : seulement 3 avec une géométrie assez longue (renforcée par la fin verticale du tube de selle), ce qui pourra poser des casse-tête à ceux situés entre deux tailles et, plus embêtant, interdire l'accès à ce cadre aux moins grands d'entre-nous.

Pour le reste, la pesée est flatteuse (7,654 kg sans pédales et sans porte-bidon – le cadre ne comporte de toute façon pas de perçage pour cela, pas assez aéro, mon fils !)

EN PRÉDICTION

À l'essai, difficile de ne pas succomber au charme du groupe Di2. Si le passage, instantané et sans effort, des pignons et des plateaux via les boutons poussoirs au bout du prolongateur relève du gadget – très agréable certes –, il en va autrement de leur utilité au niveau des leviers de frein. En effet, cette deuxième zone de changement de vitesses est d'une utilité bien réelle.

Tout d'abord à l'entraînement, notamment en zone urbaine, où l'on est plus souvent les mains sur les leviers de frein que le nez dans le prolongateur : ainsi en conservant les mains aux leviers, on peut passer ses vitesses en toute sécurité sans jamais lâcher une main

Statique

Cadre + Fourche	★★★★★
Look	★★★★☆
Périphériques	★★★★★

Dynamique

Confort	★★★★☆
Rendement	★★★★★
Stabilité	★★★★★
Maniabilité	★★★★☆

du cintre. Mais surtout en compétition, ou bien à vive allure, vous pouvez lors d'un freinage – rond-point sans visibilité par exemple – choisir votre braquet de sortie, tout en freinant (c'est un peu l'équivalent des vitesses au volant du pilote de F1), ou encore lorsque vous êtes en danseuse monter ou descendre un pignon selon l'évolution de votre vitesse ou de la pente, le tout sans vous rasseoir (simplement en allégeant la pression sur les pédales pendant les quelques milli-secondes de changement, et encore seulement si l'on veut préserver la durabilité du matériel, car sinon le passage est franc et précis). C'est en repassant aux leviers traditionnels que l'on prend vraiment conscience de l'impact sur la sécurité et la performance que cette double zone de changement de vitesses engendre. Vous avez dit AdDi(2)ctif !

Mais revenons au cadre lui-même, sans nous laisser à nouveau perturber par le sifflement des boyaux. Sur le plat, la très forte rigidité de la boîte de pédalier et du triangle avant (probablement aidé par l'inertie des jantes hautes) fait oublier la légèreté de l'ensemble, mais les ascensions rappellent sa formidable polyvalence pour un cadre dédié initialement à la vitesse pure sur CLM/Tri. Seule sa longueur l'empêche d'être encore plus nerveux pour les ascensions toniques ou descentes techniques, mais au train la différence avec un cadre de route sera imperceptible.

Point non négligeable, le confort est plus que correct, surtout avec le léger porte-à-faux de la position 78° (peut-être aidé également par la coque de l'Arione



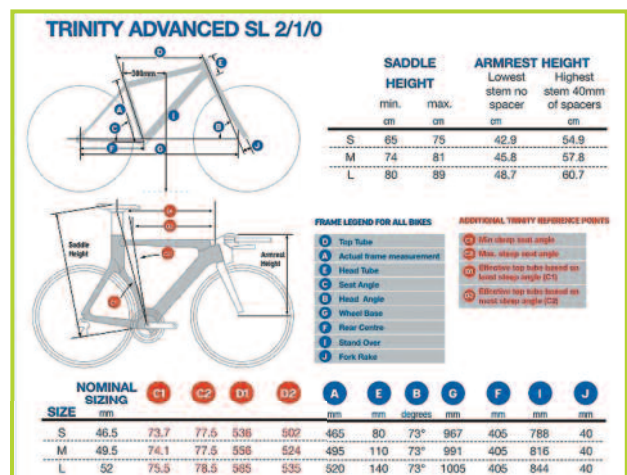
L'absence d'emplacement pour porte-bidons renforce l'omniprésent côté épuré : tube diagonal aéro, serrage de la tige de selle minimaliste mais efficace, recouvrement de la roue arrière...



Dans un ensemble ultra-cohérent de réduction des turbulences et d'intégration maximale des composants, cette gaine flexible de frein est sans doute un détail n'impactant que marginalement le résultat mais, visuellement et dans l'esprit, on peut y trouver une faute de goût certaine.

Les +

- un rendement exceptionnel qui ne se fait pas au détriment du plaisir et du confort
- un design réfléchi pour l'efficacité sans sacrifier l'esthétique
- l'ensemble impressionnant des réglages possibles sur le poste de pilotage assurant une position personnalisable à souhait
- le poids qui le rend agréable à la relance et très polyvalent
- des périphériques de haut vol et choisis pour sublimer le comportement du kit-cadre.



Tri2 et par ses rails carbone) bien que la rigidité soit omniprésente aux endroits clés.

En résumé, ce vélo d'exception se destine paradoxalement à des pratiquants (fortunés ou très passionnés) compétiteurs de tout niveau et pour un usage plus polyvalent qu'en apparence, avec évidemment une préférence pour les parcours roulants mais sans être pénalisant dans les parcours vallonnés. La présence de 3 tailles seulement et d'un tube horizontal assez long imposera cependant de bien prendre le temps de choisir la taille qui sera la mieux adaptée.

Les -

- il manque clairement une 4^e taille pour satisfaire plus de gabarits
- c'est un détail, mais un détail qui agace : la gaine de l'étrier avant dépasse sur le côté du nosecone, rompant la pureté de l'ensemble et l'intégration complète par ailleurs (jusqu'à la batterie du groupe Di2 caché sous une base)
- l'absence de vis pour porte-bidon. Si elle se justifie amplement lors des compétitions, c'est plus contraignant pour l'entraînement
- le prix fâche... forcément... surtout lorsqu'on a autant aimé rouler avec... !

Pour trouver un revendeur Giant dans votre région, rendez-vous dans une enseigne Culture Vélo ou sur www.giant-bicycles.com/fr-FR/