

Cadre: Seven Sola. Le fin du fin en matière de cadre, réalisé sur-mesure et adapté aux désirs de son propriétaire en matière de comportement, il est aussi déjà, en lui-même, «à la carte». Nous avons profité de la possibilité de le doter d'un boîtier de pédalier BB30 afin d'être à la pointe de la modernité et de gagner à la fois en poids et en rigidité. Poids: 1557g (avec collier de selle) - Prix: 3230€

Selle: Fizik Gobi XM Carbon. Pas question ici de faire de compromis sur le confort. Bien connue et appréciée au sein de la rédaction, la Gobi fait l'unanimité et sa forme est parfaitement adaptée au VTT. Un gain de poids a par contre été réalisé au niveau des rails en choisissant la version carbone, nouvellement arrivée au catalogue. Poids: 209g – Prix: 180€

Tige de selle: Easton EC90. Comme pour le cintre, nous avons affaire à un produit très léger mais éprouvé. Pas question en effet de compromettre la sécurité sur ce point. De par son diamètre de 27,2mm, sa construction en carbone et sa finesse, elle pourra se déformer légèrement et jouer également un rôle dans le confort de l'ensemble. Poids: 194g (27,2x400mm) – Prix: 159,95€

Cassette: Sram XX. Avec un grand pignon de 36 dents, la cassette XX est conçue pour être utilisée avec un pédalier double plateau, sans que ce choix s'avère trop extrême pour des bikers qui n'ont pas un niveau digne de la coupe du Monde. Avec le pédalier du groupe en 42/28, on retrouve des développements proches d'une transmission triple classique. Grâce à un procédé d'usinage complexe, elle est plus légère que toutes les cassettes 9 vitesses du marché, même si elle reste en acier. Poids: 210g – Prix: 425€



Dérailleurs: Sram XX. Premier groupe 2x10 vitesses, le Sram XX se veut à la pointe de la technologie. Très léger, il est conçu pour une utilisation intensive et regorge de petits détails intéressants, comme l'ensemble des vis de réglages et d'assemblage, en alu ou en titane, qui peuvent se manipuler avec un seul outil, une clé Torx T25. Le dérailleur arrière est exclusivement compatible 10 vitesses et l'avant est uniquement prévu pour pédalier double plateaux. Ce montage est une bonne occasion de mettre ces nouveautés à l'épreuve. Poids: 182g (arrière) – Prix: 341€ (arrière) / Poids: 117g (avant, collier bas) – Prix: 152€ (avant)

Chaîne: Sram PC 1090R. Développée pour la route, cette chaîne est désormais également recommandée pour le VTT avec l'arrivée du premier groupe 10 vitesses. Ses axes sont creux, de même que ses maillons. Nous verrons si elle résiste dans le temps à un usage VTT. Si pas, elle cédera la place à un modèle moins ajouré lorsque viendra l'heure de son remplacement. Poids: 256g – Prix: 54,95€

Roulements de pédalier: Sram BB30. Avec le système BB30, il n'y a plus à proprement parler de boîtier de pédalier. Les roulements sont simplement pressés à même le cadre. Attention, ce dernier doit être adapté! Poids: 64g – Prix: 35,70€

Pédalier: Sram XX BB30. Pièce maîtresse du groupe XX, ce pédalier double plateau dispose d'un nouveau système de guidage de la chaîne pour des passages de rapport éclairs. Ses développements sont destinés à fonctionner en harmonie avec la cassette du groupe et son grand pignon de 36 dents. Pour notre pays, les plateaux de 42/28 semblent les plus adaptés (les combinaisons 39/26 et 45/30 sont également disponibles). Pour gagner en poids, en rigidité et réduire le Q-Factor (distance entre les manivelles, ici 156mm contre plus de 170mm sur un pédalier classique), nous avons choisi sa version BB30, puisque nous bénéficions d'un cadre adapté. Poids: 670g – Prix: 604€

Cintre: Easton Monkey Lite SL. En matière de carbone, la réputation de la marque n'est plus à faire. Même quand il s'agit du cintre semi-relevé le plus léger du marché, on peut lui faire confiance. Sa forme très légèrement relevée (9°/5°) le rend parfait pour obtenir une position équilibrée, ni trop penchée, ni trop nez au vent. Poids: 149g (31,8x635mm) – Prix: 114,95€

Grips: ESI Grips Chunky. Particulièrement séduits par ces grips lorsque nous les avons testés récemment, nous les avons logiquement choisis pour ce montage afin de profiter de leur rapport confort/poids exceptionnel. Poids: 53g – Prix: 19,95€

Shifters: Sram XX. Evolution du X.O, les shifters XX adoptent des leviers en carbone, ainsi qu'un mécanisme revu uniquement compatible double plateau et dérailleur arrière 10 vitesses. Ayant choisi le groupe XX dans son ensemble, les colliers sont communs avec les freins et le blocage de fourche. Poids: 194g (sans colliers) – Prix: 366€

Potence: Easton EA90. La longueur et l'inclinaison de la potence sont définis par l'étude posturale Seven afin de garantir la cohérence avec les cotes du cadre. Nous avons trouvé un modèle adéquat chez Easton, ce qui permet de garder une certaine unité dans le trio d'accessoires cintre-potence-tige de selle. Son poids est concurrentiel et sa conception inspire confiance tant au niveau de la solidité que de la rigidité torsionnelle. Poids: 129g (31,8x110mm) – Prix: 79,95€

Jeu de direction: Crank Brothers Cobalt SL. Extrêmement léger car très compact, le jeu de direction Crank Brothers SL dispose d'une partie externe en inox qui s'assortit parfaitement au titane du cadre. Les roulements annulaires sont également en inox et l'ensemble est garanti 5 ans. Poids: 67g +38g (expandeur pour pivot carbone et top cap) + 6g (entretoise carbone 20mm) – Prix: 100€

Câbles: Gore Ride On Sealed. Avec leurs câbles enduits de Teflon et leur liner continu, ils garantissent un coulissement parfait et un minimum de frictions. Des embouts souples particulièrement bien conçus rendent les extrémités étanches pour augmenter la durabilité. Autant de raisons de les préférer à une câblerie classique, surtout pour un montage sur le groupe Sram XX 10 vitesses qui réclame un réglage parfait. Poids: 129g – Prix: 55,90€

Fourche: RockShox SID XX WorldCup. Assortie au groupe Sram XX, cette nouvelle déclinaison de la SID est près de 100g plus légère que le modèle 2009 grâce à un ensemble té-pivot en carbone et d'un blocage hydraulique très léger et qui limite les risques d'engrassage. Un must dans nos régions souvent boueuses. Poids: 1434 g (avec blocage au guidon et collier sur lequel se fixe également la commande de dérailleur et du frein arrières. Pivot recoupé à 215mm: 1418g) – Prix: 1395€

Freins: Sram XX. Poids mini et efficacité maxi. Voilà ce que promettent les nouveaux freins XX annoncés à moins de 300g pièce. S'agissant d'un nouveau produit, nous jugerons à l'usage. On peut par contre juger d'emblée l'ergonomie très bien étudiée et les nombreuses possibilités de réglages, rares pour un frein aussi léger. Sans oublier que, faisant partie du groupe XX, ces freins peuvent partager leurs colliers de serrage avec les shifters et le blocage de fourche pour encore gagner quelques grammes. La visserie est entièrement en titane. Poids: 207g (ensemble avant sans disque, avec collier Matchmaker utilisé également pour la commande de dérailleur avant) + 190g (ensemble arrière sans disque et sans collier (voir fourche)) + 14g (adaptateur PM/SI 160mm arrière) + 193g (disques 160mm, paire) + 18g (12 vis titane) = 622g – Prix: 425€ (pièce)

Blocages rapides: Crank Brothers Split QR. Pas spécialement légers, ces blocages sont rigides et efficaces. C'est bien ce qu'on attend d'eux. Cerise sur le gâteau, leur look est plutôt agréable et apporte une petite touche de couleur en accord avec le groupe XX. Poids: 124g – Prix: 64,90€

Pédales: Crank Brothers Egg Beater Ti. Minimalistes, les Egg Beater débourent particulièrement bien dans la boue et offrent quatre faces d'enclenchement. Dans cette version, l'axe reste en acier mais le corps est en titane, ce qui permet de baisser le poids à 230g. Si elles ne sont pas le modèle le plus haut de gamme de Crank Brothers, par contre elles constituent le meilleur rapport poids/prix de la gamme. Poids: 233g – Prix: 239€

Pneus: Schwalbe Rocket Ron Evolution 2.25. Très polyvalents et accrocheurs grâce à leurs crampons prononcés, les Rocket Ron offrent malgré tout une résistance au roulement et un poids minimes. Pour des raisons de confort et de comportement, nous avons choisi une section importante de 2.25. La marque fait également partie de celles dont les pneus non tubeless UST se montent parfaitement au latex liquide, sans chambres à air, sur les jantes Notubes. Avec 60ml de liquide par pneu et une bonne pompe à pied, le montage s'est fait sans souci. Poids: 459g + 467g + 120g (latex NoTubes) – Prix: 49,90€ (pièce) + 24€ (NoTubes 500ml)

Roues: NoTubes ZTR Race 7000. L'inertie des roues est un élément déterminant dans les performances et le plaisir de pilotage d'un vélo de XC/Marathon. A 1320g la paire, fond de jante compris, elles font très fort, surtout au niveau de leurs jantes qui pèsent moins de 290g pièce! Largement utilisées par les meilleurs compétiteurs de XC, elles ont fait leurs preuves, à condition d'être utilisées raisonnablement par des pilotes légers et propres. Elles sont également conçues pour permettre le montage de pneus classiques sans chambre à air mais avec un peu de latex liquide. Leur forme garantit un maintien et un comportement parfait du pneu. Les moyeux sont des American Classic, légers et à la géométrie idéale pour ce type de jante très légère afin d'harmoniser les tensions des rayons. Ces derniers sont des Sapim Laser double épaisseur. Pas les plus légers, ils garantissent à la roue une certaine rigidité. Poids: 1311g – Prix: 1100€

Poids total théorique: 8978g (avec pédales) • Poids vérifié: 8994g • Prix total: 9692€