

**TOP**

DÉCEMBRE 2012  
N° 189

topvelo.fr

# Vélo

100% CYCLOSPORTIF

## VÉLOS ET ACCESSOIRES



# 2500

## PRODUITS RÉFÉRENCÉS



### ENTRAÎNEMENT

- ▶ Les vertus du cross-training
- ▶ Les erreurs à éviter



**RENCONTRE**  
Nacer Bouhassira  
L'éclectique

# AVANT-PREMIÈRE 2013

# 10 nouveautés à l'essai

BH G6 8.1, BMC TMR01, Look 675 + Bianchi, Cannondale, Specialized

VANT-PREMIÈRE 2013



**6,36** KG

**7 598** € - 2 699 € KIT CADRE

Distributeur : Look Cycles International



# LOOK 675

## Œuvre dare-dare

Le nom de Look fait partie du paysage cycliste, au point qu'on en a – presque – oublié qu'il concerna autrefois des fixations de ski, et même qu'il fût associé à un objet précurseur : la première pédale automatique.

TEXTE ET PHOTOS | OLIVIER HARALAMBON

**L**e danger lié à une histoire si profondément enracinée que les origines se perdent, c'est que le nom devenu trop familier y perde sa majuscule – et on dirait alors "un look" comme on dit "un frigidaire".

Look n'en est pas là, pour deux raisons.

D'abord parce que, quelle que fût et soit l'excellence de ses produits, elle n'en a pas effacé toute concurrence et que, loin de là, celle-ci reste vive et inventive. Look, certes sur le haut du panier, est donc resté un grand nom parmi d'autres noms.

D'autre part, et sans doute avant tout, parce qu'elle a su rester éveillée, créative, bref, ne jamais s'assoupir sur ses lauriers, et concevoir des produits originaux et innovants.

De ce point de vue, le 675 est bien de ceux

qui consolident le L majuscule. Look propose ici une nouvelle fois un châssis aux lignes très particulières, poursuivant la tradition maison (qu'on se souvienne des KG196 du début des années 90).

On peut dire sans s'avancer trop loin sur la planche philosophique qu'il y a deux façons d'innover – ou qu'il y a deux motifs, ou deux registres enfin, à l'innovation : esthétique et technique.

Pourquoi le premier ne se suffirait-il pas ? Je trouve quant à moi que la potence Astem, intégrée aux lignes du cadre (en ce sens qu'elle s'inscrit dans le prolongement du tube supérieur, et ne surcharge pas le schéma comme le fait une potence "normale") est une telle réussite sur le plan plastique que le 675 se passerait aisément de toute autre justification.



**Le triangle arrière participe au dynamisme du cadre, à la réponse tendue mais sensible qu'il procure sous la pédale. La souplesse verticale n'est pas absente (et attribuable à la tige de selle) mais moins prononcée qu'on pourrait le penser.**

Mais, bon – les vélos ne se vendent pas seulement comme des œuvres d'art, et c'est sur le terrain de la rigidité du poste de pilotage (elle a parfois fait défaut à certains cadres Look, jugés un peu souples) qu'on a choisi d'argumenter cet aspect du 675.

Force est de reconnaître que l'avant du 675 est verrouillé, on ne sent aucun flottement dans la direction quelle que soit la situation dans laquelle on se trouve : en relance, ou carrément au sprint, en virage, en descente lorsque la vitesse s'élève.



Le nouveau Dura-Ace 11v n'appelle de commentaire qu'esthétique: l'étoile "à quatre branches" est un changement notable pour l'œil.

On ne dit pas suffisamment que cette tendance assez générale – et assez récente – à brider l'avant du cadre a un autre avantage: par voie de conséquence, la rigidité au niveau du boîtier est moins sensible, ou moins pénalisante. Ainsi, le 675 reste-t-il un cadre rigide mais dynamique, un cadre dont la réponse se laisse sentir. Il est possible (car le catalogue Look le suggère) que la relative souplesse du triangle arrière intervienne aussi sur ce point.

Nous avons pris soin d'essayer le 675 avec deux paires de roues différentes: les Cosmic SLR (à pneus) et les Cosmic Ultimate. À travers ce changement, les caractères du cadre se confirment: il est dynamique comme on vient de le dire, et très adapté aux relances en toutes circonstances (dans le premier cas, seuls les forts pourcentages ou la montagne proprement dite représentent des limites pour les roues SLR), il est très stable et très sécurisant.

En revanche, le confort (meilleur avec les Ultimate) est moins évident que ce à quoi nous nous attendions. Il nous a semblé que la tige de selle y joue le rôle principal, et que les bases se limitent à effacer les vibrations: elles ne sont pas flexibles comme celle d'un Super Six Evo, par exemple. Il y a fort à parier que des jantes plates plus classiques (type C24CL, ou Fulcrum RO) rendraient pleinement le 675 à sa vocation de confort.

En l'état, il reste un vélo plus sportif que cyclo, et même bien plus que cela: une sacrée petite bombe, maniable et manipulable par des jambes peu expertes, faite pour rouler vite et pour s'exciter. Chacun trouvera à y exprimer le meilleur de ses capacités: que demander de plus à un si bel objet?



Le système Astem renvoie à une déjà longue tradition maison, d'intégration de la potence au châssis. La réussite est totale: esthétique, incontestablement, mais aussi technique. Il existe deux modèles réversibles, pour des angles allant de -5 à +5° ou -15 à +15°.

Le boîtier est au standard maison – BB86 – avec roulements press fit. On note aussi le perçage pour la batterie des groupes électroniques.

### LA FICHE TECHNIQUE

- Prix : 7 598 € ► Poids : 6,36 kg
- Cadre : Look 675 carbon HM
- Fourche : Look HSC675, carbon HM
- Freins : Shimano Dura-Ace 9000 11v
- Leviers : Shimano Dura-Ace 9000 11v
- Dérailleurs : Shimano Dura-Ace 9000 11v
- Pédalier : Shimano Dura-Ace 9000 11v
- Pédales : Look Keo Blade Carbon
- Potence : Look Astem
- Cintre : 3T Ergo Ride
- Selle : Fi'zi:k Arione 00
- Tige de selle : Look ø 27,2 mm
- Roues : Mavic Cosmic Ultimate
- Boyaux : Mavic Yksion Power Link

### LE VERDICT



Le 675 est donc un vélo formidablement efficace et agréable, dynamique et flatteur en termes de relance – qui plus est dans un tel montage que celui-ci: c'est un bijou.

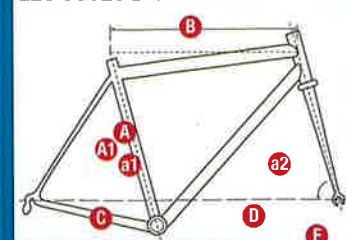
La précision de pilotage et le sentiment de sécurité attendus du concept Astem sont au rendez-vous.

Le confort est excellent du point de vue de la stabilité et du sentiment de confiance inspiré par le 675. La souplesse verticale est très bonne, mais la flexibilité des bases reste "maîtrisée" ou "contenue": elle n'est pas aussi spectaculaire que celle de certains concurrents.



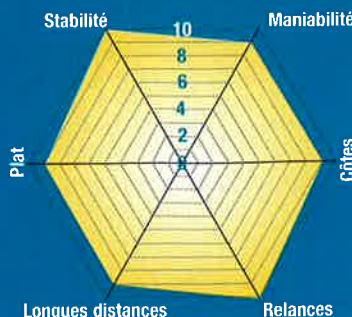
## EN UN CLIN D'ŒIL...

### LES COTES DISPONIBLES



Tailles	A	A1	B	C	D	F	a1	a2
<b>&gt; Cotes constructeur</b>								
XS	490	475	511	410	571	43	74,5	71,25
S	510	489	520	410	576	43	74,5	71,25
M	530	508	538	410	580	43	73,75	72,5
L	550	523	554	410	593	43	73,5	72,5
XL	570	538	571	410	608	43	73,25	72,5

Toutes les cotes sont exprimées en millimètres



### POUR QUI ?

#### SPORT LOISIRS



#### CYCLOSPORT



#### COMPÉTITION

