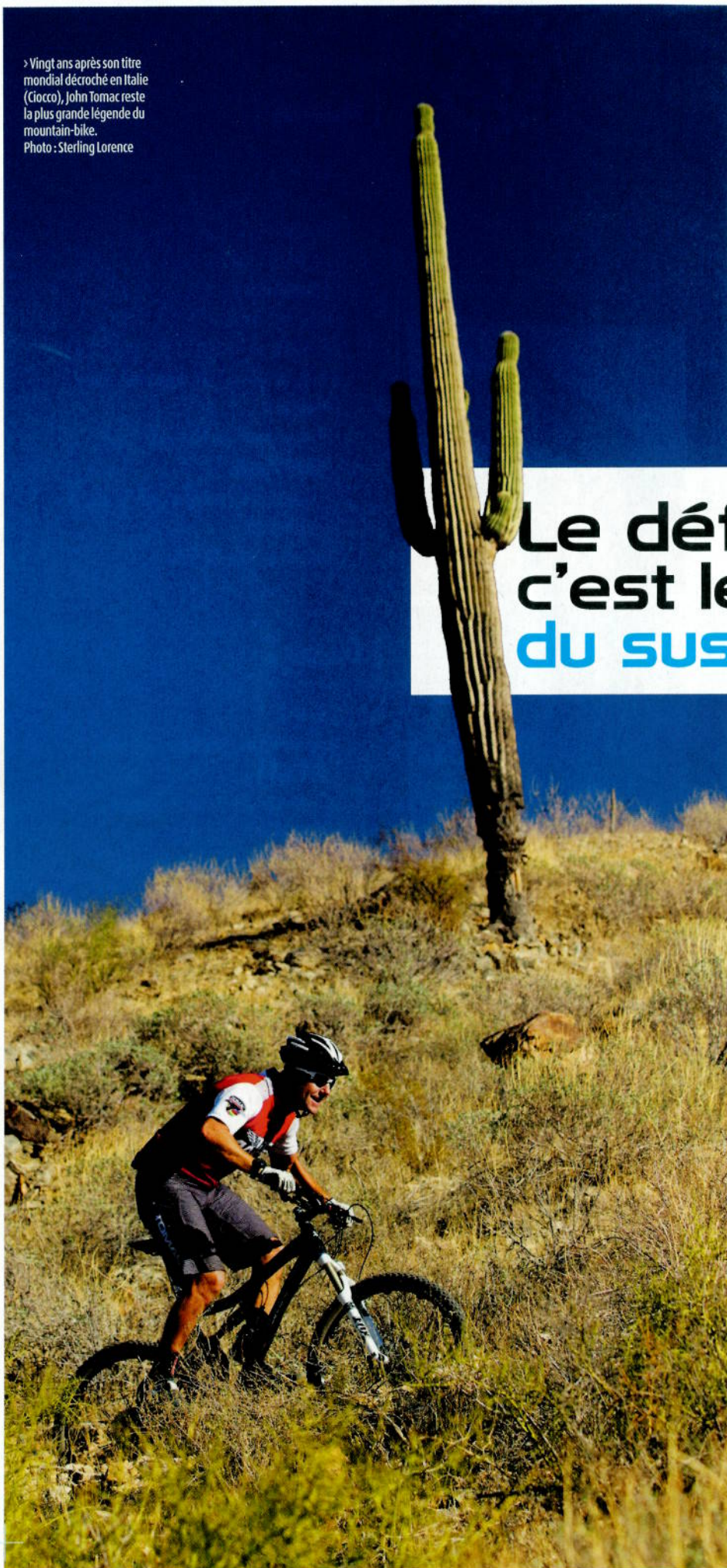


> Vingt ans après son titre mondial décroché en Italie (Ciocco), John Tomac reste la plus grande légende du mountain-bike.
Photo : Sterling Lorence



Le défi, c'est le sacre du suspense...

Il y a ceux qui subissent et ceux qui agissent. Il y en a qui grognent en attendant que les choses bougent pour eux et d'autres qui forcent le destin, poussent les portes et donnent du relief à leur vie. Cécile et Cédric Ravelle appartiennent à cette seconde catégorie. Velléitaire, excessif parfois, prompt à se révolter à l'occasion, le couple emblématique du VTT français n'est pas du genre à se complaire dans un consensus tordu. S'ils ne sont pas bien quelque part, ils ne cherchent pas à cristalliser d'éven-

tuelles responsabilités, ils partent vers d'autres horizons, où l'herbe leur semble plus verte (on parle de gazon

pas de stupéfiant). Être dans l'action, plutôt que dans l'opposition, c'est peut-être le secret des belles réussites. Et les voilà donc partis vers d'autres aventures sous les couleurs d'un nouveau team pour lequel ils se sont investis corps et âmes depuis plusieurs mois. D'autres auraient jeté l'éponge ou auraient emprunté des chemins plus confortables, pas eux. Tout-terrain jusqu'au bout, freeride même en dépit de leur étiquette de crosseurs, Cécile et Cédric visent les sommets, ceux de l'Olympe, par la voie peut-être la plus difficile. C'est peut-être qu'ils trouvent une part de leur motivation dans le défi, comme finalement beaucoup de vététistes. Le défi, c'est l'incertitude de la conclusion, l'ignorance de l'avenir et donc le sacre du suspense. Voilà d'ailleurs l'un des fondements et des intérêts intrinsèques de notre sport passion. L'idée qu'il est possible d'aller d'un point A à un point B, en pleine nature sur son destrier. Et si ce n'est pas sûr, c'est au moins envisageable... 100 % des gagnants auront tenté leur chance, comme au loto ou au VTT de l'année. C'est une certitude. De là à en faire une philosophie de vie, l'idée est tentante. Viser loin, viser haut et tenter l'aventure si elle semble belle. Le concept ne manque pas de charme. En tout cas c'est ainsi que Vélo Vert avance depuis deux décennies, en créant plutôt qu'en s'opposant et jusque-là, ça nous réussit plutôt.

SÉBASTIEN CORRADINI

TOMAC Supermatic 120

L'alchimie qui estomaque

Rouler sur un Tomac, c'est s'immerger dans l'histoire du VTT tant ce nom a marqué la discipline dans ses jeunes années. Aujourd'hui, personne n'a oublié cet icône qui a été le premier et dernier pilote à afficher une insolente suprématie simultanément en cross-country et en descente. Passé de pilote à concepteur de vélos à la fin du siècle dernier, il se murmure que les gènes de ce phénomène hors-normes auraient muté vers ses châssis ô combien attirants... Vérification !

TEXTE > YANNICK OVEN & PHOTOS > YANNICK OVEN & STERLING LORENCE

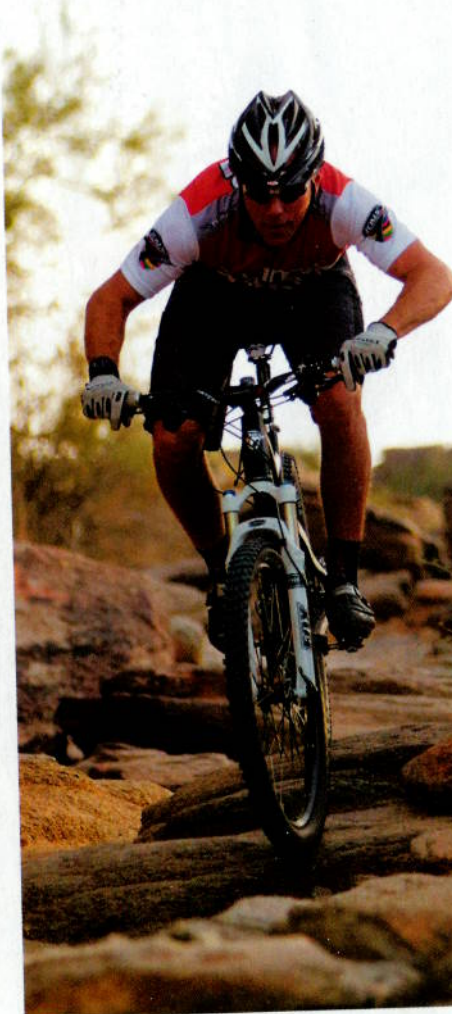
Joel Smith et John Tomac ont mis deux ans pour réaliser ce nouveau modèle, dont quatre mois rien que pour le setting de l'amortisseur ! Maniaques, les deux compères ? Humm, disons qu'ils souhaitent juste réaliser le vélo le plus parfait possible correspondant à leur pratique, c'est-à-dire un VTT de trail performant en XC avec des aptitudes prononcées en descente. La première étape consiste à définir les bases de départ ; 120 mm de débattement, cadre carbone le plus rigide possible devant peser moins de 5 pounds (2,27 kg) avec amortisseur. Le développement se fera en quatre axes bien précis avec dans l'ordre chronologique ; le cadre, la suspension, le matériau et l'amortisseur. Au final, le cadre en carbone haut module utilise des feuilles, dont les fibres et le tressage ont été conçus par Tomac

Inspirations du passé Aspirations du futur

plutôt que d'utiliser des produits déjà existants. Le triangle avant est monocoque, boîte de pédalier et douille de direction (conique, intégrée en haut, externe en bas) reçoivent des inserts en aluminium. Le triangle arrière est réalisé en deux parties monocoques ; haubans/entretoise + bases. La suspension reprend une architecture connue, sauf que les points de pivot entre bases et haubans (au niveau des pattes de roue) ont été supprimés, jouant à la place sur la flexion du carbone pour s'acquitter des quelques degrés nécessaires au fonctionnement du système. La biellette est en aluminium, réalisée à partir de deux pièces identiques usinées CNC puis soudées entre elles. L'amortisseur, un Fox RP23 dispose d'un setting interne spécifique déterminé par les nombreuses heures de tests effectuées par Tomac et Smith.



- 1 > Douille de direction conique bodybûlée pour un maximum de rigidité.
- 2 > Passage chaotique en montée, il en faut bien plus pour effrayer un Supermatic !
- 3 > Le domaine de prédilection du Supermatic, et ce n'est pas John Tomac (ici en action) qui dir le contraire !



€ 6500 €
LE VÉLO COMPLET

11,100 Kg
POIDS CONSTRUCTEUR
SANS PÉDALES

+ PERFORMANCE
+ POLYVALENCE
+ FINITION

- FIXATION
DISQUE SI



«JOHNNY T» & JOEL SMITH

John Tomac, plus souvent appelé «Johnny T», une légende vivante ayant laissé une empreinte indélébile dans le paysage du MTB, pour ne pas dire du cyclisme en général tant sa carrière professionnelle a été hétéroclite. 30 années dont 15 pro à cramer de la planète, aussi à l'aise sur un BMX, un VTT de XC ou de DH, ou encore sur un vélo de route. Champion US de BMX et de vélo de route (critérium), champion du monde XC 1991 et plusieurs podiums et victoires en coupe et championnat du monde dans les deux disciplines entre 1991 et 1997, participation sur route au Tour d'Italie et

à plusieurs grandes classiques belges... Johnny T. crée sa propre marque en 1998 avec son complice Doug Bradbury, autre grand monsieur du VTT puisqu'il est l'inventeur de la fourche Manitou. Tomac est ensuite vendue à American Bicycle Group (Merlin, Litespeed...).

L'autre... Joel Smith, à l'époque Brand Manager chez Answer Products, rachète Tomac en 2006 et s'installe à Lincoln (Nebraska), lieu de naissance de sa femme Carrie, elle aussi embarquée dans l'aventure Tomac. Un an plus tard, sort une gamme complètement remaniée, une vraie renaissance pour la marque.

Joel est un pur passionné de VTT, pratiquant talentueux et assidu ayant débuté durant les années «Tomac». Comme bon nombre de riders des 90's, il a été un inconditionnel fan du magistral Johnny T. Sa culture du VTT lui a permis d'entrer dans le monde du travail en

tant que journaliste pour différents magazines US. Les deux hommes forment aujourd'hui un duo de choc, appuyé par quelques collaborateurs dont David Earle, un ingénieur indépendant ayant oeuvré par le passé chez Bontrager, Specialized et Santa Cruz.



1
2 3 4 5

1 > Sous un aspect relativement sobre se cache un caractère bouillant. Tubes «box shaping» pour abolir toute torsion, roulements oversize sur tous les points de pivot.

2 > La conception usinée de la biellette en aluminium impose une fabrication en deux parties ensuite soudées entre elles.

3 > Aucune concession à la rigidité tant pour relier l'amortisseur au cadre que la biellette au tube de selle via des supports massifs.

4 > Protection adhésive d'origine sous le tube diagonal. Câbles et gaines passent en dessous en externe.

Joel est contre les passages en interne rendant l'entretien bien plus complexe pour l'utilisateur.

5 > La suspension et ses points de pivot minutieusement calculés pour obtenir un fonctionnement linéaire quelle que soit l'action de la tension de chaîne. 30 amortisseurs différents ont été testés avant validation pour production.

FICHE TECHNIQUE

> CADRE	Carbone HM 3K
> SUSPENSIONS	Amortisseur Fox Float RP23 Boost Valve Custom Fourche Fox 32 F 120 Fit RL 15QR
> TRANSMISSION	Dérailleurs AVAR Shimano XTR 3x10 v Commandes Shimano Deore XT Pédalier Shimano XTR 42/32/24 Cassette Shimano Deore XT 11/36 Chaîne Shimano Deore XT HG-X
> POSTE DE PILOTAGE	Direction FSA Gravity DX Pro conique Potence Thomson Elite X4 90 mm/0° Cintre Easton EC70 685x20 mm, 9° back et 5° up Grips AME Clamp-On MTB 1.1 Tri
> FREINAGE	Freins Avid X0 185/160 mm, leviers aluminium
> TRAIN ROULANT	Roues Crank Brothers Cobalt Custom Color Pneus Kenda Nevegal DTC 26x2.10 Tomac Signature
> ASSISE	Tige de selle Thomson Elite 367x30.9 mm Selle Fi'zi:k Tundra 2 Manganese
> TAILLES DISPONIBLES	S, M, L et XL
> CONTACT	Mohawk's Cycles : www.mohawks.eu - acauchy@mohawks.eu

GÉOMÉTRIE



MÉMO

> À RETENIR

On l'aura compris, le Supermatic est un vélo exceptionnel. Il excelle lorsque le terrain se dégrade et se destine par conséquent aux parcours ludiques et rocailloux à dénivelés consistants. Sa plage d'utilisation devient alors très large, offrant un «tout en un» remarquable, capable d'envoyer balader plus d'un congénère à débattement plus généreux ! Pour les moins fortunés, une version montée sur base Shimano Deore XT s'affiche à 4550 Euros et un kit cadre/amortisseur/jeu de direction/collier de selle s'échange contre 2600 euros.

NOTATION 17/20

TYPE DE PARCOURS	
> ROULANT	14
> CASSANT	19
> PETITS DÉNIVELÉS	17
> GRANDS DÉNIVELÉS	17
> DESCENTE	17
> TERRAIN LUDIQUE	18
> PETITES DISTANCES	17
> GRANDES DISTANCES	17
STATIQUE	
> ÉQUIPEMENT	16
> FINITION	18

La géométrie s'inspire d'un vélo de XC - tube supérieur long, angle de selle de 73° - mais avec des bases plus longues (433 mm) et un angle de direction de 69.5° (69 sur taille S et 70 en XL) pour plus de stabilité. La boîte de pédalier est idéalement perchée à 335 mm de haut. La potence est de 90 mm quelle que soit la taille du cadre, de manière à obtenir un compromis intéressant en terme de maniabilité compensant la longueur de l'ensemble. Au chapitre de l'équipement, peu de concessions, le vélo doit passer partout sans rencontrer de soucis. Fourche Fox 32 F120 RL Fit, groupe 3x10 Shimano XTR/Deore XT, freins Avid X0 (choisis en raison des trop longs délais d'approvisionnement sur le Shimano XTR), roues Crank Brothers Cobalt toutes de noir vêtues (la version de série disponible en plusieurs coloris n'inclut pas ce modèle spécifique à jantes et moyeux noirs), Thomson, Easton et Fi'zi:k pour les périphériques. Pneumatiques Kenda Nevegal Tomac Signature évidemment !

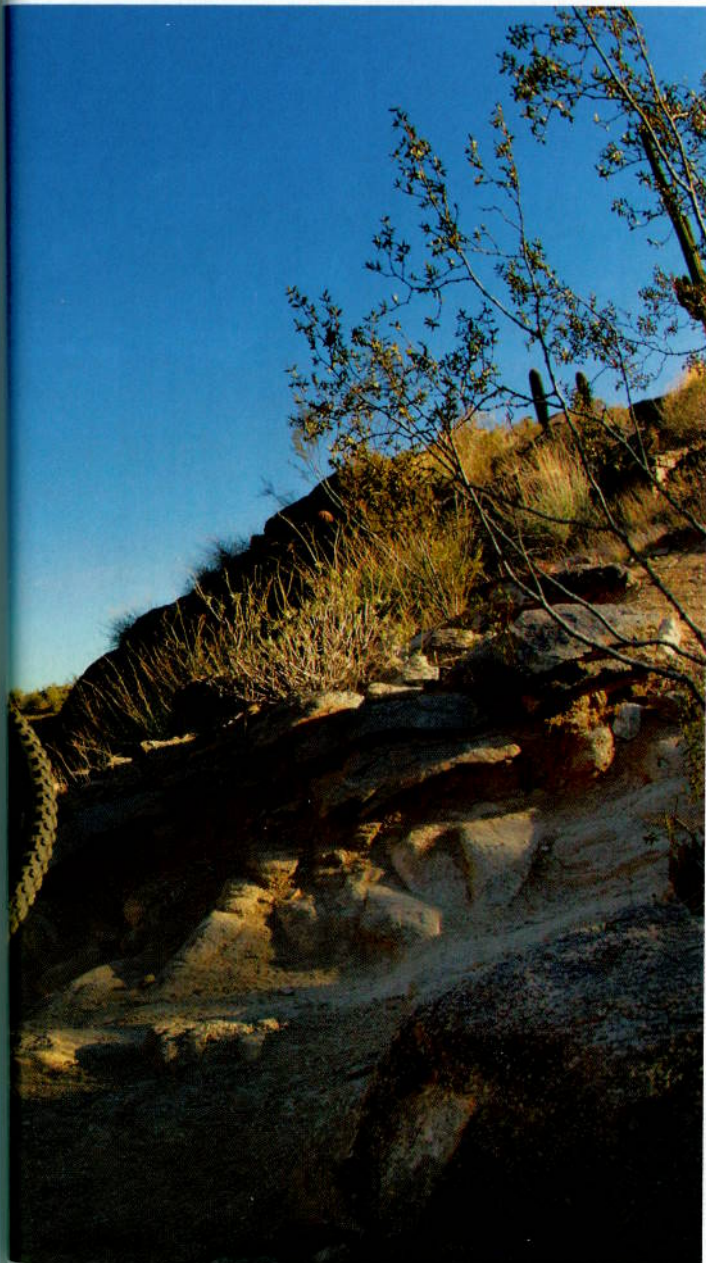
Arizona Dream

Il ne restait alors plus qu'à trouver un terrain à la hauteur pour vérifier tout ce potentiel dans ses moindres détails Direction South Mountain Park, aux portes de Phoenix (Arizona, sud-est des Etats-Unis). Le plus grandes entités (teams UCI, marques, etc... viennent chaque hiver travailler leurs gammes en vue d'afficher de belles prestations futures. Le terrain de jeu est tout simplement magique tant par la qualité de ses chemins que par le climat. Du single à foison ludique à souhait, composé de milliers de courbes, parties rocaillieuses et marches plus ou moins hautes ornées de gigantesques Saguaros poussant sur des pans de collines assurant quelques centaines de mètres de dénivelé. On attaque, deux jours de test intensif, du matin au soir avec pause autour de burritos bien caloriques ! Le résultat est surprenant. Plus le terrain se dégrade, plus le Supermatic devient efficace. Que l'on soit en montée ou en descente, les portions défoncées



s'avalent avec une facilité déconcertante, les suspensions assurant confort et grip. Plus surprenant encore dans les dénivelés négatifs importants, où l'on a volontairement passé des pierriers et marches au ralenti histoire de voir si l'arrière se levait - verdict, ça passe facile sans broncher. La longueur de l'engin n'y est pas étrangère, pour autant il reste incroyablement maniable grâce à la monte d'une potence de longueur moyenne. Il est capable de devenir très joueur dès lors qu'on lui demande, on place l'avant ou l'arrière où on veut par de simples mouvements du corps commandés par le guidon. La précision et le rendement se ressentent grâce au travail effectué sur l'ossature pour garantir un maximum de rigidité. Le comportement et l'équilibre sont bluffants. Sur le roulant, on actionne le Pro Pedal, histoire de limiter le pompage quelque peu présent, mais qu'on se le dise, ce Supermatic ne demande qu'à s'exprimer sur les reliefs difficiles, où la notion de plaisir prend une envergure infinie. ■

» Du single tortueux... Compromis idéal entre maniabilité et stabilité, vivacité, on pose le vélo là où on veut.



CHAIN SUCK

Souci du détail ultime, Tomac se permet même de créer et fabriquer ce petit objet en aluminium CNC réduisant à néant les problèmes de remontées de chaîne pouvant être rencontrés lors de sorties boueuses notamment. Pour faire face aux nombreux braquets dorénavant proposés, les butées sont réglables. Fixation type E (sur le boîtier de pédalier). Monté d'origine sur le Supermatic.



ÉVOLUTIVITÉ

On l'a vu précédemment, le choix des composants a été réalisé avec pertinence. Seul bémol, la monte pneumatique. Les Kenda Nevegal sont fragiles dès lors que l'on commence à jouer avec les éléments agressifs tels que rochers, épines, cailloux... Leur gomme bi-composant est également très tendre, accentuant le grip mais réduisant leur durée de vie ; sans exagération, il est possible de fusiller un pneu arrière sur terrain dur en une seule journée ! Le Supermatic étant à son apogée sur les terrains hostiles, il sera intéressant de monter des Tubeless costauds d'autant plus que les jantes sont compatibles UST.



HL CORP (SHEN ZHEN)
35 ZIYANG HUAI ROAD, 4TH INDUSTRIAL PARK, LONGHUA TOWN, BAOAN DISTRICT, SHENZHEN 518109 P.R.CHINA

深圳信隆實業股份有限公司
中國廣東省深圳市寶安區華明街道中環路55號518109
TEL:86-755-27749433 FAX:86-755-27747799/27744140
TEL:86-755-27130184-7 FAX:86-755-27130095/27130182
E-MAIL: sales@hlcorp.com.cn



www.HLCORP.com