

Nous avons testé...



SOMMAIRE

Titici All-In	40
BMC URS LT One	44
Pneumatiques	
Continental Terra Hard Pack 700x50c	49
Baam Argh	50
Casque Bell XR Spherical	56





TITICI ALL-IN LA DOLCE VITA

3890 € | 10,290 kg (sans pédales) en taille S **Pratique** : gravel et bikepacking sur terrain roulant à légèrement accidenté

La marque Titici ne vous dit peut-être rien et c'est bien dommage. Lorsque l'on évoque l'Italie et le vélo, on pense instantanément à Colnago ou Pinarello. Mais on oublie de nombreuses marques comme Titici dont l'histoire riche s'étale sur plusieurs décennies. Conçu et fabriqué à la main à Asola dans la province de Mantoue en Lombardie (visez entre Milan et Venise), ce Titici All-In en aluminium arbore fièrement sa robe vert kaki. Mais attention, le meilleur est à l'intérieur.

Texte et photos : Richard Delaume

Lavez-vous les mains ! Car lorsque vous aurez ce Titici All-in devant vous, vous n'aurez qu'une envie : passer la main délicatement sur ses tubes, les caresser, ressentir le léger grain de texture de la peinture sous vos doigts. Vous aurez même envie de faire claquer un ongle sur le tube diagonal pour faire sonner les tubes Dedacciai. Il est beau ce All-in, fier descendant des Flexi road ou gravel de la marque, mais en aluminium et plus accessible. Néanmoins, le design épuré et l'élégance toute italienne n'est pas en reste puisqu'un gros effort a été fourni pour assurer l'intégration des câbles sur le poste de pilotage. Il en résulte une douille plus volumineuse passant à un diamètre de 1"1/2, au lieu de la section standard de 1"1/8. Cette technique est censée apporter un regain de rigidité et de stabilité à l'avant du vélo. D'ailleurs, les tubes dans l'en-

semble sont assez volumineux sans pour autant parler d'oversize. Mais cela participe à l'impression de puissance dégagée par ce vélo. L'arrière du châssis n'est pas oublié puisque les bases sont légèrement coudées à 160° pour encaisser les gros freinages. En parlant des bases, celles-ci sont assez longues (425 mm) ainsi que le tube supérieur mais dans une moindre mesure (520 mm). Dans cette version de test en taille S, l'angle de direction est posé à un classique 70°.

Une esthétique folle de son poste de pilotage

Étonnamment, on retrouve des fixations sur la fourche en carbone (elle aussi massive) mais pas au niveau du boîtier de pédalier ou sur le tube supérieur. Évidemment, deux emplacements pour les porte-bidons sont prévus, un sur le tube

Un vélo porte-drapeau, qui place haut les couleurs de l'Italie dans ce qu'elle a de meilleur à offrir !



vertical et un autre sur le diagonal. Un paradoxe difficilement explicable pour une utilisation gravel et bikepacking auxquelles ce vélo se prête très bien. Le choix du groupe est également classique avec un Shimano GRX 600 en double plateau 46/30 et une cassette 11-34.

Le reste des périphériques fait la part belle à la production italienne avec notamment le poste de pilotage Deda Elementi et son intégration des câbles. Il en résulte une esthétique folle et une praticité accrue pour positionner une sacoche sur le guidon sans être gêné par les gaines. L'assise est aussi confiée à Deda pour la tige tandis que Selle Italia s'occupe... de la selle. Les roues complètent cette production italienne avec un ensemble Fulcrum Rapid Red 900 et pneus Vittoria Terreno Dry en 700x38c.

Un vélo porte-drapeau donc qui place haut les couleurs de l'Italie dans ce qu'elle a de meilleur à offrir (outre le Vino Santo et la nourriture en général, mais c'est une autre histoire).





Sur le terrain

Loin du cliché sur le tempérament enflammé de nos amis italiens, ce Titici All-In est au contraire très sobre. Pas d'excès de comportement ou de fanfaronnades et autres pantalonnades, il roule, accélère sans coups férir, encaisse sans trembler des genoux. La géométrie modérée y est évidemment pour quelque chose. On se retrouve alors avec un vélo facile à découvrir et à prendre en main, qui se révèle efficace si le besoin s'en fait sentir mais sans imposer sa présence. Elle est là, elle est palpable mais on ne la voit pas de suite. Les parties montantes sont moins à son avantage en raison du poids, 10,290 kg, que l'on doit en grande partie à son train roulant. Les Fulcrum Rapid Red 900 sont certes fiables mais plombent le vélo quand la gravité doit faire son office. Il sera alors facile d'investir par la suite dans des roues plus performantes. C'est un phénomène courant, les efforts sont portés sur le cadre au détriment de certains périphériques, tout cela pour rentrer dans un budget abordable. Sauf que là, il n'y aurait que les roues à revoir, car le reste de l'équipement est d'excellente facture. Simples, beaux, efficaces. Profitez-en quand même pour installer des pneus légèrement plus gros puisque le cadre accepte jusqu'à 44 mm (disons 45...) en remplacement des Terreno Dry en 38 mm de large. Le gain en confort sera notable pour atténuer le côté un peu sec typique de l'aluminium, spécialement en descente. Pas de soucis par contre avec le freinage, le vélo reste en ligne dans les sections techniques et conserve cette réserve digne. Il manque juste des

pneus un poil plus larges pour se lancer dans de folles chevauchées, et conserver plus longtemps le grip au sol lorsque l'on doit freiner avec vigueur. Autrement, il faudra bien doser la poignée pour éviter de bloquer les roues, et perdre tout contrôle de la machine.

ON AIME

Le comportement sain, facile à prendre en main • Le niveau de finition du cadre • Le choix des périphériques 100% Italie (à l'exception de la transmission)

ON REGRETTE

Les roues trop lourdes • Les pneus trop fins • Pas de fixation sous le cadre

Les mécaniciens ne seront pas ravis d'apprendre que l'ensemble des câbles et gaines passent dans la potence, mais force est de constater que le côté épuré du poste de pilotage est non seulement beau, mais permettra de monter une sacoche avant sans gêne.





CARACTÉRISTIQUES

GÉOMÉTRIE

Taille : S

Tube supérieur : 530 mm

Tube de selle : 460 mm

Douille de direction : 130 mm

Angle de direction : 70°

Angle de tube de selle : 74°

Bases : 425 mm

Reach : 371.1 mm

Stack : 545,53 mm

FICHE TECHNIQUE

Tailles : XS, S, M, L, XL

Modèle d'essai : S

Cadre : Titici Deda Alloy

Fourche : Titici Carbon ACR 3

Freins : Shimano GRX BR-RX400

Dérailleur arrière : Shimano GRX 600

Pédalier : Shimano GRX 600, 46/30

Commande : Shimano GRX 600

Cassette : Shimano, 11-34

Roues : I9 GRXC moyeux 101

Pneus : Vittoria Terreno Dry, 700x38c

Potence : Deda Elementi Superbox

Cintre : Deda Elementi Gravel100

Tige de selle : Deda Elementi ZERO ø31,6 mm

Selle : Selle Italia Model X

Contact : Titici - www.titici.com/fr/

Le Titici offre la possibilité de montage d'accessoires sur la fourche, c'est plutôt une bonne nouvelle, même si on aurait aimé trouver des trous de fixation sous le tube diagonal pour notre kit de réparation...

Que dire des périphériques Deda ?

Le poste de pilotage est sobre et épuré grâce à l'intégration des câbles. La potence est particulièrement réussie avec des lignes fines et racées. La part de rigidité qu'ils apportent au pilote est bien présente, et permet de bien relancer la machine sans sentir trop de perte. L'amorti du cintre, associé à la potence, est correct. On a vu mieux sur ce segment. Si l'on s'en tient au bikepacking, comme expliqué plus haut, le manque de fixation sous le cadre pour une boîte à outils est étrange surtout en comparaison des fixations sur la fourche. On se consolera avec le dégagement sous le cintre qui est vraiment utile (même si d'un point de vue du mécanicien, ces gaines intégrées dans la direction sont une véritable plaie).

Pour résumer

Le Titici All-In est un vélo équilibré, facile à rouler et très bien équipé à l'exception des roues qui plombent un peu l'ensemble. Il fera merveille pour une pratique régulière et sans prise de tête du gravel, tout en ayant le souci de rouler sur un vélo original, fait à la main en Italie. Et ça c'est franchement classe ! Il faudra juste songer à des roues plus performantes et des pneus plus larges pour en apprécier toutes les saveurs. ■

Le Titici All-In fera merveille pour une pratique régulière et sans prise de tête du gravel, tout en ayant le souci de rouler sur un vélo original, fait à la main en Italie

