



8 Matos



## Peugeot M01

# Retour dans la course

Pour être honnête, lorsque l'on parle marque de VTT, ce n'est pas à Peugeot que l'on pense en premier. Cela pourrait bien changer avec l'arrivée à l'automne d'un produit dédié au cross-country : le M01.

Texte : B. Lacoste - Photos : T. Zaniroli

**Peugeot est de retour aux affaires, et c'est par le cross-country que la marque française compte bien se faire une place sur ce marché.**

Un aparté pour ceux qui ne le sauraient pas, il ne s'agit pas directement du constructeur automobile mais d'une licence de nom, accordée à Cycleurope France qui développe des produits logotés de la marque au lion. Voilà qui est précisé. En attendant, Peugeot a décidé de revenir sur un segment de marché où la compétition fait rage. Et c'est avec le M01 que le lion compte jouer des coudes. Nous avons pu découvrir ce modèle en exclusivité lors de tests de développement. En effet, ce produit sera un vrai millésime 2018 puisque sa commercialisation n'est pas prévue avant l'automne. Autant vous dire que la déco du vélo que vous avez sous les yeux est loin d'être définitive. Ce qui l'est par contre, c'est sa physiologie générale. En attendant une version 29" qui est prévue par la suite, c'est en roues de 27.5" que le M01 sera lancé. Au menu, un cadre carbone qui a pour mission de trouver la clé pour offrir une polyvalence d'usage car ce produit se destine autant au compétiteur qu'au pratiquant plus classique qui veut se balader, à vive allure, le dimanche. Pour cela, le M01 a été conçu pour être performant à la pédale tout en conservant un caractère ludique, et en ayant un bon coefficient de filtration des



La boîte de pédalier au format PressFit30 est massive, tout comme sa jonction avec ses bases rectangulaires. Cela devrait permettre de bien verrouiller cette zone lors des pédalages en puissance. Notez que le vélo joue la carte de la polyvalence en proposant le montage d'un pédalier double plateau, en adoptant une tige de selle en  $\varnothing 31,6$  mm pour recevoir au besoin un modèle télescopique, ou encore en permettant l'intégration des gaines jusqu'aux câbles des dérailleurs Shimano Di2 comme ici.

Les haubans viennent rejoindre le moyeu, en entraxe 12x142 mm (pas de Boost prévu pour l'instant sur ce segment), très haut et en arrière dans le but de couper la transmission des vibrations venant du sol.



Les ingénieurs testent actuellement ce mulot avec une fourche Suntour Axon Werx tout carbone en axe de 15 mm classique. Et les résultats semblent au-delà de leurs espérances.

vibrations On sera donc loin des VTT au caractère trop exclusif. Les ingénieurs ont utilisé un carbone employé dans l'aéronautique, et dont la marque ne dévoile pas encore ses caractéristiques, mais retenez qu'il a pour mission d'alléger le cadre, tout en associant confort et rigidité. Pas de poids de cadre annoncé pour l'heure, mais dites-vous que le vélo que vous voyez là a été pesé sous la barre de 10 kg (9,8 kg exactement en taille M). De quoi penser que le cadre doit être autour de la barre des 1 000 g. Pour la réponse à la pédale, le boîtier de pédalier a été surdimensionné, associé à des bases larges et carrées, tandis que pour la filtration des vibrations, les haubans ont été mis à contribution avec notamment une jonction déportée avec le moyeu arrière. Côté géométrie, ce 27,5 devrait afficher un vrai caractère, surtout avec ses bases de 420 mm ou encore une direction qui pointe à 69,5° (73,5° de tube de selle) tout en conservant un tube supérieur qui reste dans les standards classiques avec 595 mm en taille M. Évidemment, contrairement au proto que vous avez sous les yeux équipé tout Shimano XTR Di2, le M01 sera proposé dans des versions plus abordables autour d'une transmission Shimano Deore, ou encore en Sram NX11. Voilà donc que Peugeot signe un retour qui sonne bon : la polyvalence. Rendez-vous à l'automne pour un test terrain. ■

