

STAJVÉLO ROCA

Allure brute, cœur tendre



D'ABORD CONSACRÉE AU VÉLO URBAIN, LA PASSION DU VÉLO A VITE RATTRAPÉ LA PETITE MARQUE MONÉGASQUE STAJVÉLO. AINSI SONT APPARUS DEUX VÉLOS DE GRAVEL, UN ÉLECTRIQUE, LE MONTAGEL ET UN CLASSIQUE, LE ROCA, DONT IL EST QUESTION ICI. UN BEAU VÉLO DONT L'ALLURE RACÉE NE LAISSE PAS INDIFFÉRENT ET QUE NOUS AVONS MIS À L'ÉPREUVE DU TERRAIN PENDANT QUELQUES SEMAINES.

TEXTE > JULIEN CONAN & PHOTOS > MEGAMO & ALEX VIDAL PACHES

Avec sa déco soignée et sa câblerie totalement intégrée, le Roca présente une allure racée et épurée qui a fait tourner beaucoup de têtes.

Crée en 2018 par Thierry Manni, l'héritier de Mecaplast, une entreprise monégasque spécialiste de l'injection plastique pour l'automobile, Stajvélo s'est d'abord intéressée au vélo urbain à assistance électrique avec un modèle RV01 particulièrement innovant et promis à une belle histoire. Ce vélo n'a malheureusement pas atteint la phase commerciale à cause de la défection d'un puissant industriel allemand qui n'a finalement jamais lancé la production de ses moteurs en série (Continental pour ne pas le citer). Mais Stajvélo ne pouvait pas s'en tenir à cet échec, le nom est composé de la première lettre des prénoms de la

famille (Stéphanie — sa femme —, Thierry, Andréa et Julie — ses enfants), et la famille ça compte pour Thierry Manni. L'aventure humaine aussi. Avec beaucoup de courage la petite marque a développé une gamme plus consensuelle dont est issu le Roca.

CONSENSUEL, PAS BANAL

Le Roca est un vélo qui attire les regards. Son cadre en carbone présente une finition et une décoration sans concession. Les bases épaisses contraste avec la finesse des haubans. Les lignes mélangent habilement courbes et quelques arêtes plus angu-

leuses qui donnent une allure racée au vélo. L'intégration très soignée de la câblerie d'un bout à l'autre du vélo participe à ce look acéré, très proche d'un vélo de route sportif. Malgré tout, on constate vite que le Stajvélo n'a pas été conçu pour les cyclosporives bitumeuses. Non seulement il peut accepter des pneumatiques jusqu'à 700x50, mais on retrouve tous les points de fixation nécessaires sur le cadre et la fourche pour partir en Bikepacking. On compte quatre points d'attache pour porte-bidon ou supports et de quoi accueillir un porte-bagages y compris à l'avant.



J'ai fait connaissance du Stajvélo sur ses terres, sur les pistes pentues au-dessus de la principauté avant de l'emmener sur des parcours moins caillouteux.

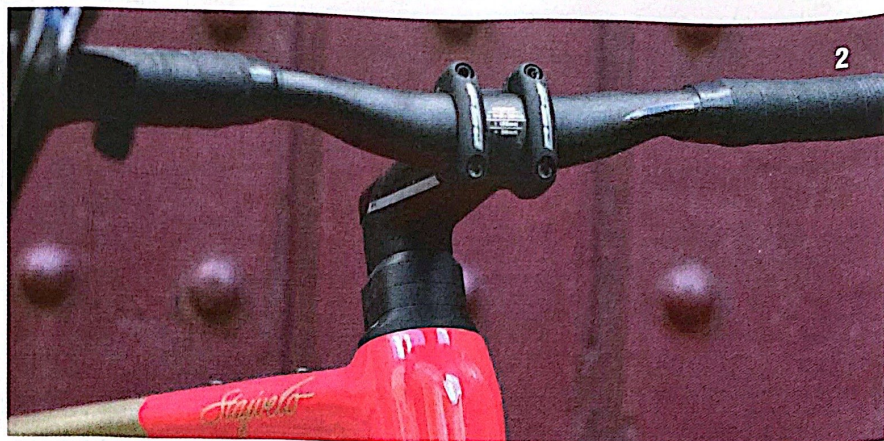
La géométrie laisse pourtant penser à un véritable héritage routier. Le tube supérieur est compact, la potence est longue et surtout le Toe Overlap (distance entre la roue avant et le pédalier) est court ce qui peut entraîner des contacts entre les pieds et le pneu dans les passages techniques lorsqu'il faut braquer en pédalant. La légèreté du vélo attise l'envie de mettre la bête à l'essai. C'est ce que j'ai fait à l'occasion de plusieurs sorties dont les 150 km de la Sram Chrono 150 de Nature si Bike, fin juin à Angers.

IL CACHE SON JEU

Pour mon mètre 82, la position de pilotage proposée par le Roca en taille 56 est parfaite, même si je n'ai pas l'habitude d'avoir une potence aussi longue. C'est juste déroutant visuellement. À l'usage l'équilibre des

appuis offre une position sportive, mais sans excès, pas trop sur l'avant, grâce notamment à la douille de direction généreuse de 170 mm. On imagine aisément pouvoir rouler sur de longues distances sans souffrance à son guidon. C'est d'autant plus vrai qu'il distille des sensations d'accélération et en relance très agréables, alors qu'il se montre extrêmement docile sur sol dégradé lorsque l'on cherche la motricité. De même, le Roca se révèle bien plus confortable que ce à quoi on s'attendait sur terrain cassant. Les gros pneus de 45 mm y sont probablement pour quelque chose, mais à l'évidence le cadre filtre plutôt bien les vibrations également. Le cintre FSA Wing Pro participe à ce confort, ses formes travaillées étant plus convaincantes à l'usage que visuellement. Noté qu'il est annoncé à 44 mm mais qu'il s'agit d'une

mesure à l'italienne non pas d'axe en axe mais à l'extérieur du tube et que nous, nous l'avons mesuré à 42 cm de large. De même, la selle Fizik Argo peut sembler anguleuse au premier coup d'œil, mais se révèle elle aussi confortable à l'usage. Nous n'avons jamais eu de douleur d'aucune sorte durant les 155 km que nous avons parcouru vers Angers. Voilà qui permet d'exploiter le côté joueur apporté par la compacité du triangle avant. Dans les sentiers virvoltants, le Roca s'inscrit avec aisance et précision dans les courbes, et on se régale de jouer avec les trajectoires, d'autant que le puissant et dosable freinage Campagnolo Ekar offre la précision pour cela. Les roues Campagnolo Shamal Carbon sont également des alliées de choix dans cet exercice. Rigides et très dynamiques, elle participent à la vivacité du Roca.



1 La fourche présente une ligne sportive, mais elle dispose des points de fixation pour ajouter des supports de bikepacking et même un porte bagages si le cœur vous en dit. **2&3** L'intégration de la câblerie est très soignée depuis l'étonnant cintre FSA jusqu'à la base arrière du cadre. La belle cassette du groupe Campagnolo Ekar offre un étagement appréciable dans toutes les situations.

Bien chaussées des Pirelli Cinturato, elles ne se sont pas montrées trop exigeantes ou exclusives même si on sent bien qu'elles n'autorisent pas les écarts de trajectoires. Finalement nous n'avons jamais été ennuyé par le Toe Overlap court à l'usage, mais il est vrai que nous n'avons pas eu à négocier des passages trialisants. Tant mieux. Maniable, le Roca est également stable et sécurisant lorsque l'allure augmente, on ne se sent jamais en difficulté.

Le groupe Campagnolo Ekar est très mécanique. Les vitesses passent bien, avec une précision qui claque et qui ravira ceux qui aiment entendre fonctionner leur machine. L'étagement des rapports de la cassette 13 vitesses permet de trouver celui qui convient pour un usage sportif exigeant quel que soit le terrain. Il ne nous a jamais rien manqué, ni pour rouler vite dans les portions roulantes, ni dans les

passages plus complexes. Tout serait parfait si les cocottes ne présentaient pas cette excroissance au niveau de l'attache sur le cintre. Cette petite bosse innocente au début finit par se montrer blessante pour le creux de la main à la longue. Campagnolo devrait prochainement présenter de nouvelles cocottes qui résolvent ce problème.

VERDICT

Sportif mais confortable, le Roca n'est pas aussi exclusif qu'il en a l'air, c'est même un vélo très polyvalent prêt à vous accompagner sur toutes les escapades, longues ou courtes sur tous les terrains. À en juger par les commentaires entendus durant l'essai, c'est un beau vélo (les goûts et les couleurs...), mais il faudra y apposer des stickers de protection si vous utilisez de la bagagerie Bikepacking, car la peinture s'est révélée un peu fragile à l'impact et aux frottements.

Fiche technique

- CADRE :** carbone Mono UD 800/1100 monocoque, Flat Mount Disc
- FOURCHE :** carbone Mono UD 800/1100 monocoque, Flat Mount Disc
- TRANSMISSION :** Campagnolo Ekar 1x13, pédalier Ekar 40 dents, dérailleur Ekar, cassette Ekar 9-42, commandes Ekar
- FREINS :** disques hydrauliques Ekar, Flat Mount, 160 mm Av/Ar
- CINTRE :** FSA A-Wing Pro AGX ACR, aluminium câblerie intégrée
- POTENCE :** FSA ACR, aluminium câblerie intégrée
- TIGE DE SELLE :** carbone Mono UD 800
- SELLE :** Fizik Vento Argo R5
- ROUES :** Campagnolo Shamal carbone
- PNEUS :** Pirelli Cinturato 700 x 45c
- TAILLES :** S (52), M (54) et L (56cm)
- CONTACT :** www.stajvelo.com/fr/
- RIX :** 5 799 € **POIDS :** 9,210 Kg en taille L, avec pédales XTR et 2 portes-bidons carbone

