

TESTÉ SUR

100KM

CHARGE

Plug 4

Les plaisirs simples

Le Charge Plug est un vélo à tout faire simple et qui s'assume. Il compense un cadre brut de fonderie par une astuce toute simple : des pneus XXL étonnamment efficaces sur la route. Pourquoi chercher plus loin ?

Vous savez quoi ? La brutalité a du bon, si elle s'exerce à bon escient, voire avec une certaine finesse. Coup de chance, nous avons tous en nous 4 % de gènes issus de l'homme de Néandertal, quand nous nous pensions il y a quelques années encore comme de raffinés Homo sapiens. Et parfois, ça aide. Les solutions simples et tranchées peuvent être les meilleures. Voici ici le coup de massue libérateur, qui aplatit joyeusement le fameux problème du rapport rigidité/confort des cadres de bicyclette.

Sur suspensions

D'une manière générale, le constructeur anglais Charge ne se complique pas la vie. Sa gamme est réduite à trois modèles. Un route/aventure, qui nous intéresse ici, un vélo de ville, un VTT 27 pouces. Et c'est tout. Le Plug est l'aventurier de la famille. Du Plug 0 au Plug 4 — notre modèle d'essai équipé en Shimano 105 — tout le monde partage le même cadre. Seul l'équipement diffère. Ce cadre est en alu, maousse et costaud. De l'alu made in Taïwan, soudé à la chaîne avec ses jolis colliers que personne ne s'est avisé de limer. Pour quoi faire ? Le Plug s'assume : son cadre surdimensionné et rouge pompier (pour changer de couleur, il faut changer de version) a la souplesse intellectuelle d'un militant de base. On n'est pas là pour négocier le prix du tapis, discuter philo, protéger vos vertèbres ou absorber les nids-de-poule. Juste pour passer au travers sans dévier de sa route, et garantir une bonne stabilité. Le dessin est simple et bonhomme, avec une authentique fourche arrière et des tubes ronds. C'est là que la brutalité intelligente intervient. Comment compenser un cadre aussi capable d'inflexion que le Javert des *Misérables* ? Trois solutions. 1, inventer un procédé quelconque de suspensions. Certains

constructeurs y travaillent déjà, parions qu'elles seront bientôt pilotées. 2. Monter des gros pneus. À votre avis, qu'a choisi Charge ?

Clavicule

Le Plug dans cette version haut de gamme (si l'on excepte le Plug 5, en titane mais reprenant les mêmes cotes) chausse du 42 mm, et se promène donc en caoutchouteuses charrentaises. C'est simple. C'est évident. Et ça marche.

Nous avons d'abord testé le Charge sur la route, prêts à regretter ces copieux boudins que l'on dirait empruntés à une poursuite en voiture des *Brigades du Tigre*. Verdict : sauf cet effet trompe-l'œil, le fameux "rendement" n'est pas différent de celui d'une paire de pneus de 28 mm point trop gonflés, par exemple. On ne colle pas à la route, on ne s'y ennuie pas. On avance, et bien, avec 4 kg de pression dans les chambres. Le confort, en revanche, est royal, et le profil des pneus donnerait envie de poser le genou dans les virages, comme à moto. Les solutions simples ont du bon, et du très bon. Sur les chemins, les mêmes pneus offrent les mêmes avantages : ils remplacent une suspension à moindres frais, se rient des bosses et des silex (lire en pages 76 à 91), et ne déclarent forfait que dans la boue, faute de grip et de crampons. Muni d'œillets pour porte-bagages ou garde-boue, ou les deux, le Plug peut aussi faire un excellent vélo de ville, à l'épreuve des descentes de trottoir et des plaques d'égout. Nous n'avons pu pousser l'essai trop loin,

par la faute d'une patte de dérailleur farceuse — un VTTiste se balade rarement sans une patte de rechange, nous n'avions pas eu cette prudence. Mais une patte de dérailleur est à un vélo ce que la clavicule est à nos cervicales : un pare-feu, fait pour céder et protéger l'essentiel. Dommage pour le vélo, dommage pour nous : nous aurions bien continué la promenade sur un vélo simple et joyeux. Sa silhouette enfantine semble avoir été dessinée avec un gros feutre, et cela lui va bien. Regrettons simplement un diamètre de guidon curieusement fin pour un vélo d'aventures, et une peinture flamme réussie, mais fragile. Le reste, on l'adopte. Il faisait du vélo, Néandertal ? Il aurait aimé celui-ci. ■



● **Au large**
Des pneus de 42 mm et... il reste de la place pour des garde-boue. Les freins à câble sont modestes, mais ils font leur travail.



MODULE

Le cadre robuste et simple est commun à tous les Plug, sauf la version titane. Les soudures sont bien apparentes, les tubes tout ronds. La garantie d'un vélo à tout faire, et même des bêtises ou des trajets quotidiens.

TORPEDO

Les pneus de 42 mm semblent empruntés à une voiture d'avant-guerre. Gonflés à 4 kg, ils se comportent très bien sur la route, tout en apportant un excellent confort. Et personne n'y avait pensé avant ?



PERÇAGES

Le Plug a aussi ses versions urbaine (Plug 0) et singlespeed (Plug 1). Le cadre est prévu pour accueillir garde-boue ou porte-bagages, et le Plug 4 jouerait volontiers les randonneuses. Il serait ravissant avec des garde-boue polis !

POMPIER

La peinture est jolie mais un peu tendre. On lui pardonne. Pour une fois qu'un vélo de série ose la couleur, jusque sur la potence rouge vif. Le Plug vous met de bonne humeur. Ça compte.

TÂTONS

Les freins à disques (de 160 mm) Promax ont le défaut et les qualités de la plupart des systèmes à câbles : l'efficacité est là quand on tire fort, y compris sous la pluie, mais le feeling est très moyen.

Le cévé

- ▶ Cadre alu 6061, fourche carbone
- ▶ Manettes et dérailleurs **Shimano 105**, pédalier et plateau Shimano **RS500 Double Compact 50 x 34**
- ▶ Cassette 11 vitesses **11 x 32**
- ▶ Freins **Promax** à câbles, disques **160 mm**
- ▶ Jantes **Alexrims tubeless ready**
- ▶ Pneus **Maxxis Roamer 700 x 42 mm**
- ▶ Selle **Charge Spoon**, guidon **Charge**

www.frenchys-distribution.com

1430 €