

Orbea DIEM DROP

*La vie est trop courte
pour rouler triste !*

DE DIEM DROP DISC EST TOUT SIMPLEMENT ÉPOUSTOUFLANT. CETTE MACHINE, QUE L'ON POURRAIT CROIRE À PEINE DÉRIVÉE D'UN VÉLO DE ROUTE EST TOTALEMENT DIFFÉRENTE DE CE QUE LA MARQUE ESPAGNOLE PRODUIT HABITUELLEMENT.

Quel vélo ! Sous ses airs de route « arrangés », le Diem Drop disc fait appel à bon nombre de composants que l'on ne croise jamais sur nos vélos habituels. Si les freins à disque sont les éléments les plus spectaculaires, nous allons vite constater que presque tout sur ce vélo est nouveau. À commencer par le cadre. Deux signes qui ne trompent pas : la fourche, qui a dû être construite sur la base d'un modèle de cyclo-cross, si l'on en croit les boursouflures sur le devant des fourreaux, et les haubans, arrondis, comme sur un Cristallo de Colnago ou un Wilier Cento. On a vu pire comme références ! Pourtant, lorsque l'on observe les fourches Zics de la marque, aucune ne ressemble à celle du Diem. Il s'agit donc bien d'une fourche particulière développée pour ce vélo. Premier point. Ensuite, le cadre carbone, se distingue par un certain nombre de particularités qui lui sont propres. Ses courbes, tout en rondeur, ses bases, extrêmement rectilignes et taillées en forme de triangle, un peu comme un R3 de Cervélo et enfin, cette douille de direction, extrêmement large sur laquelle vient se greffer un énorme tube transversal ! Lorsque nous avons roulé avec le dernier Orca en date, nous avons constaté que ce cadre faisait partie des hauts de gamme facile à utiliser. Tolérant, assez nerveux, enfin un vrai vélo pour cyclosporitif pas forcément en « pleine bourre ». Un cadre à mettre dans le groupe des Cento, Cristallo et, dans une moindre mesure, Canyon, plus rigide que les deux précédemment cités. Or, le Diem, notamment au regard de ses bases semble assez différent de l'Orca. Plus dur, au coup d'œil, malgré les courbes que dessinent les autres tubes. Et si les freins à disque avaient leur mot à dire dans la construction d'un cadre ? On sait qu'en VTT, le freinage « asymétrique » que procure les disques tire toujours du côté où le disque est monté. Fourche et cadre ont donc tendance à vouloir se « vriller » sous l'effet du freinage. Dans cette



hypothèse, quasi-certaine, un cadre se doit d'avoir des qualités particulières de rigidité. Alors, des bases « balèzes » et une douille de direction qui le serait tout autant seraient de l'ordre de la logique mécanique. Le Diem serait-il un vélo dur ? Nous l'avons naturellement essayé, celui-là, tant son comportement peut réserver des surprises, bonnes ou mauvaises. Car pour vouloir s'offrir un Diem, il est probable que votre

objectif ne sera pas la compétition. De par son poids, notamment. En revanche, disposer d'un vélo confortable, qui dispose d'un braquet adapté aux longues sorties, capable de vous emmener en haut d'un col et de le descendre en toute quiétude, avec des freins top efficaces, même sur le mouillé, voilà qui commence





à prendre tout son sens, non ? Et c'est bien le pari que tente Orbea. Qu'il en soit remercié, ce n'est pas si souvent qu'un constructeur sort des sentiers battus !

Voilà donc un cadre atypique, qui sous ses airs de cyclocross (notamment avec ses emplacements de tasseur de frein condamné pour l'occasion) pourrait s'avérer être une vraie réussite au niveau confort voire de rendement pour une utilisation toujours assez soft dans l'idée... Pour cela, il lui faut une géométrie adaptée. Mais avec ses cinq petites tailles, cela risque d'être un peu compliqué. On note donc sans surprise que le tube supérieur s'allonge de manière exponentielle : si sa progression est tout à fait correcte entre les deux premières tailles avec 9 mm d'écart, le Diem se lâche ensuite avec 17 et enfin 22 mm ! Il faudra faire avec... Remarquez aussi que la progression de cette géométrie est la conséquence d'une

volonté d'offrir une très grande taille puisqu'avec 595 mm de long le modèle 60 est gigantesque ! Vive les (très) grands !

SHIMANO, SHIMANO ET... SHIMANO !

Pas de prise de risque inutile, Orbea a confié la totalité de la transmission et des roues de son Diem à Shimano. De l'Ultegra et du 105 pour le pédalier, en version triple, mais du Shimano aussi pour les freins à disque. Compte tenu de la technicité de l'ensemble, voilà qui est assez rassurant. Le groupe est donc de très bonne qualité, l'Ultra ayant mille fois fait ses preuves et le choix du pédalier Triple en 105 ne vient guère ternir le tableau. La transmission vous permettra donc d'aller défier tous les cols de la terre, excepté peut-être le terrible Angliru, en Espagne et ses 22 % ! Mais personne ne vous oblige à y aller, même avec un Orbea !

Nous allons donc faire un point sur ces freins. Les R 505 MECH disc se situent donc... nulle part, dans la gamme 2008 de Shimano ! C'est la surprise du chef ! Mais rien d'alarmant car il

s'agit certainement de composants hors gamme Shimano. Du coup, il nous est difficile de placer ces freins à leur niveau. Allez, on peut bien leur faire confiance, leurs produits sont rarement problématiques et toutes les pièces seront disponibles pour encore quelques années. Cela étant, disposer de quelques plaquettes d'avance ne vous engage à rien... si ce n'est un peu de trésorerie en moins. Et les roues alors, c'est quoi donc ?

Il s'agit des Shimano T 565 ! Vous voilà contents avec ça, non ? Alors, en gros : 2,125 kg la paire, 24 rayons et 25,6 mm de haut pour les jantes. Ça commence à peser, ces petites bêtes. En fait, vous avez affaire à des roues du niveau juste en dessous des 105 de route. Pas extraordinaire, pas trop mauvais non plus. On aura donc compris que l'option freins à disque, outre l'aspect original de l'affaire doit s'appréhender sur ces qualités de freinage sur le mouillé ou sous la pluie, et sur le fait que les jantes cessent d'être agressées en permanence par les patins de freins. Tout cela se paye au final sur la masse du vélo. Dernier point, on parle ici d'un freinage à disque, mais par câble. Nous ne sommes pas encore sur le pur freinage 100 % hydraulique...



FICHE TECHNIQUE	
Cadre	Orbea Diem carbone
Fourche	Carbone Fitness Disc
Jeu de direction	FSA
Pédalier	Shimano 105 triple (30x40x50) <i>TIABRA 209</i>
Boîtier de pédalier	Intégré
Dérailleur arrière	Shimano Ultegra <i>(28 38 48) stored</i>
Dérailleur avant	Shimano 105 <i>TIABRA 14x28</i>
Leviers de freins/vitesses	Shimano 105
Etriers de freins	Shimano R-505 MECH Disc
Moyeux	Shimano T-565
Jantes	Shimano WH-M565 (2,088 kg la paire)
Pneus	Continental Sport Contact 700x28
Chaîne	Shimano Ultegra
Cassette	Shimano
Cintre	Zeus AT II aluminium <i>FSA compact</i>
Potence	Zeus AT II aluminium
Pédales	Shimano PD A-530 (double utilisation)
Selle	Selle Italia Zoo <i>Fzuk Alliente</i>
Tige de selle	Zeus carbone monobloc
Tailles	48, 51, 54, 57 et 60
Poids	10,65 kg avec pédales (10,2 kg sans)
PRIX	
Prix double plateaux	Non disponible
Prix triple plateaux	2099 euros

POINT FORT
LOOK

POINT FAIBLE
BITUME ONLY !

PRIX (généralement constaté)
2099 EUROS

la potence, elle a tout ce qu'il faut où il faut, rien à dire. À l'arrière, la tige de selle Zeus carbone monobloc a un faux air de poisson, mais sa simplicité l'allège visuellement, sachant qu'elle ne pèse déjà pas bien lourd. Nous sommes plus critiques sur l'unique vis qui sert à la fois de serrage et de réglage. Pas terrible sur le long terme... Si cette tige ressemble à un poisson, la selle est une Zoo ! Une curiosité de selle italia. Une bonne grosse selle dont on se demande un peu ce qu'elle fait là. Bien trop « classique » pour un tel vélo. Chez Selle Italia, il existe une selle dénommée Shiver Gel Flow qui aurait parfaitement sa place ici.

UN VRAI PARI, MAIS AUSSI UNE IMAGE DE MARQUE...

Lourd dans l'absolu, le Diem Drop disc est un vélo ultra-tendance. Il arrive à joindre la « techno » avec le style sans laisser le confort de côté. Les freins à disque sont-ils vraiment nécessaires ? La question n'est finalement pas vraiment là. Ce vélo s'achète beaucoup sur l'impulsion, mais son équipement de qualité vous emmènera très loin si le cœur vous en dit... ■



ASSISE ET POSTE DE PILOTAGE : TOUT POUR LE CONFORT

Si besoin était, on constate que les composants de position sont définitivement orientés vers le confort. À l'avant, le cintre Zeus Cat II est de forme idéale. Il vous aidera bien à vous poser et éventuellement à récupérer une position qui serait un peu problématique, tout cela grâce à sa longue prise en mains, en bas qui vous permet de ne pas vous casser le dos, même en position de recherche de vitesse ou simplement pour minimiser l'impact du vent. Quant à

GÉOMÉTRIE

	48	51	54	57	60
Hauteur douille	115	140	155	185	200
Longueur « en position »	528	537	556	573	595
Hauteur tube de selle	480	510	540	570	600
Angle tube de selle	74	73,5	73,2	73	72,5
Angle de chasse	72	72	72,5	72,5	73
Longueur des bases	435	435	435	435	435
Empattement	1015	1020	1030	1045	1055



Vraiment à mi-chemin entre VTT
et route, l'avant du Diem Disk est
extrêmement spectaculaire.