

>Essai
La bombe



Ditec 900

Ce n'est pas la notoriété d'un produit qui lui confère ses qualités ! Le Ditec 900, issu d'une firme espagnole peu connue du grand public, est une véritable bombe dotée d'une vivacité hors norme.



Le 900 apporte une réponse de choix aux amateurs de tonicité.

Un monocoque taillé de la sorte part comme un boulet de canon dès les premières tentatives d'accélération. Associée à un poids plus que convenable, cette tonicité fait du Ditec une bombe ambulante

L'Espagne a le vent en poupe ! Orbea, BH et maintenant Ditec, des marques venues d'outre-Pyrénées, présentent un niveau de finition et un rapport qualité/prix très attractif qui en font des compétitrices féroces sur le marché du cycle. Ditec est le diminutif de Diseño y Tecnología. La marque ne jouit pas encore d'une grande notoriété en France, puisque ses premiers cadres ont vu le jour en 2004. Nous ne sommes pourtant pas face à des novices de la fibre com-

posite : l'entreprise s'y consacre exclusivement depuis treize ans et réalise des outils tels que des cannes à pêche ! De la pêche au cyclisme, il n'y a qu'un pas... Au premier abord, le 900 se caractérise par un sloping prononcé et une robe noir carbone qui n'est pas sans rappeler certains Giant. En s'approchant du cadre, on aperçoit trois stries, placées de chaque côté du tube de selle et de la fourche afin de stopper la propagation des ondes vibratoires. Un monocoque,

c'est une unique entité qui englobe les parties tubulaires et les zones qui les lient entre elles. Grâce à ce procédé de fabrication, on peut obtenir des formes originales. Un coup d'œil en périphérie de la boîte de pédalier permet de s'en convaincre. Le tube supérieur s'apparente à un triangle inversé dont on aurait arrondi l'une des bases. Quant au tube diagonal, il détient la palme de l'originalité. Circulaire au niveau de la colonne de direction, il devient peu à peu quadrilatéral puis laisse



1. Le tube de selle se caractérise par trois stries et une excroissance visant à mieux guider le flux d'air sur la roue arrière.
2. Les stries de la fourche contribuent à l'absorption des vibrations.
3. Le pédalier Ditec carbone.
4. Pas de fibres partant dans tous les sens : le 900 est un monocoque et cela se voit !
5. Les roues Ditec Carbon + Alu sont d'une qualité surprenante.
6. Les formes sont extrêmement travaillées en périphérie de la boîte de pédalier.

apparaître une nervure sur sa partie supérieure. Une mini-excroissance a été accolée au tube de selle afin de mieux guider le flux d'air sur la roue arrière. Monocoque oblige, ce sont deux vraies bases, et non un manchon, qui se trouvent accolées à la boîte de pédalier. Le soin apporté aux finitions est remarquable, les extrémités sont elles aussi bichonnées. En témoignent les pattes arrière, dont la robustesse ne fait aucun doute au vu de leur épaisseur. Les géométries du cadre privilégient clairement la nervosité. L'em-

pattement de notre taille M se limite à 96,2 cm, distance plutôt courte, mais l'inclinaison du tube de selle (74°) permet malgré tout de trouver sans contrainte le recul adéquat.

Quasi haut de gamme

Le Ditec 900, dans la configuration où nous l'avons essayé, se place dans une catégorie que l'on pourrait nommer "quasi haut de gamme". La transmission et les freins Chorus représentent, selon nous, le meilleur choix au sein de la gamme



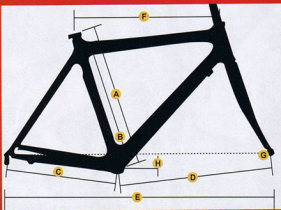
GÉOMÉTRIES

(Dimensions en millimètres)

	A	B	C	D	E	F	G	H	Poids du cadre (en grammes)
S	480	419,2	964,3	513,3	43	110	72°	75°	940
M	510	444,7	962,9	525,3	43	135	72,5°	74°	980
L	540	481,3	980,6	551,6	43	150	73°	73,5°	1 020
HL	570	505,1	995,9	576,2	43	175	73,5°	73,5°	1 060
MHL	600	529,8	1 000,3	588,9	43	202	73,5°	72,5°	1 120

A : Hauteur totale du cadre - B : Hauteur du cadre (axe/axe) - C : Empattement - D : Longueur du cadre -

E : Départ de la fourche - F : Hauteur de douille - G : Inclinaison de la douille - H : Inclinaison du tube de selle



FICHE TECHNIQUE

Cadre : Ditec mono-coque 900 Carbon Fiber Frame. Fourche : Ditec Carbon Fiber. Leviers : Campagnolo Chorus. Étriers de freins : Campagnolo Chorus. Dérailleurs : Campagnolo Chorus. Pédalier : Ditec. Tige de selle : Ditec. Selle : Selle Italia SLR HP. Potence et cintre : Ditec. Roues : Ditec Carbon + Aluminium 40 mm. Pneus : Michelin Pro Race 23 mm. Poids : 980 g le cadre en taille M, 360 g la fourche non coupée. Prix : 1 390 €, cadre et fourche.

Campagnolo supérieure. Le capot du dérailleur ainsi que les cocottes en carbone sont en harmonie avec le look global de la machine. Pour le reste, les équipements de la marque Ditec prédominent. Le poste de pilotage fait la part belle au carbone : le cintre au profil supérieur ergonomique ainsi que la potence intègrent le matériau composite au sein de leur structure. La tige de selle propose, quant à elle, un chariot au système de réglage astucieux. La molette agissant sur l'inclinaison autorise un usage manuel grâce à ses proportions importantes, là où

les autres modèles nécessitent une clé. Le pédalier Ditec emploie un boîtier classique à cannelures. Ce système peut sembler quelque peu dépassé à l'heure où la concurrence a fait des pédaliers avec arbre intégré à l'une des manivelles son cheval de bataille. Nous avons toutefois gardé le meilleur pour la fin : les roues Ditec. Elles se composent de jantes en carbone à profil moyen (40 mm), couplées à des zones usinées en aluminium, destinées au contact avec les patins de freins. Le rayonnage met en exergue des rayons fins (20 à l'avant, 24 à l'arrière), similaires à

ceux utilisés il y a quelques années. Finesse garantie.

Tonique

Un mono-coque taillé de la sorte part comme un boulet de canon dès les premières tentatives d'accélération. Associée à un poids plus que convenable, cette tonicité fait du Ditec une bombe ambulante. On se surprend à faire monter le compteur avec une aisance déconcertante. Là où d'autres restent scotchés, incapables de fournir la déformation nécessaire aux relances incisives, le 900 sait donner de lui-même pour ne pas rester en travers de la route. Cette qualité plutôt rare parmi les mono-coques séduira les coureurs véloce mais pas

brutes, qui ont besoin de tout sauf d'un bout de bois entre les manivelles. La fourche Ditec ainsi que les pneus Michelin Pro Race en section de 23 mm contribuent à une filtration impeccable des vibrations. Les roues Ditec sont elles aussi très faciles à apprivoiser et ne se feront jamais remarquer dans les bosses. Les roulements tournent quant à eux avec douceur et fluidité.

Ce pur-sang ibère n'a qu'un léger défaut, presque malgré lui. Les pannes de cuisses se paient plus sévèrement que sur n'importe quelle autre machine "tubulaire" mais, en conservant des fréquences de pédalage assez hautes, on limitera bien mieux la casse que sur la majorité des cadres mono-coques. En regardant au bas de la facture, on souhaiterait presque se faire pincer pour y croire. On n'en revient pas de pouvoir se porter acquéreur de ce bijou pour 1 390 € (cadre et fourche) ou 4 350 € en version équipée. Ce véritable phénomène se hisse aisément au niveau des machines de 6 000 € et plus, en termes de rendement et d'efficacité. ■

7. Les formes originales du tube diagonal.
8. La tige de selle offre un système astucieux de réglage de l'inclinaison, grâce à sa molette surdimensionnée.

