

# TOP Vélo

JANVIER 2015

N°214

topvelo.fr

100% CYCLOSPORTIF

SUPPLÉMENT GUIDE

## CYCLOS 2015

136 épreuves en détail

### TECHNIQUE

Réparer un cadre carbone  
Nos conseils - Nos adresses

### DOSSIER

## ÉVITEZ LES CREVAISONS

# 16 liquides préventifs *testés par la rédaction*

## ENTRAÎNEMENT

Pour ou contre le fractionné en hiver ?  
Séances en altitude : entre mythe et vertus

### ESSAIS VÉLOS

- > *CKT by Virenque 368-V*
- > *Preuss DR24*
- > *Van Nicholas Zéphyr*

### Sortie

## La Costa Brava



# PREUSS

## Deda DR24

### Le puncheur

7,35 KG

5 399 €

**Distributeur :** Bernard Preuss

Les cycles Preuss proposent un beau montage du Dedacciai DR24. Un modèle assez classique d'aspect et d'esprit, plus taillé pour la course que pour la balade. Genre sévère mais juste à l'égard de la jambe qui le meut.

**D**ans le Pas-de-Calais – au moins – les cycles Preuss sont une institution. Longtemps, Bernard Preuss comptait parmi ses cadres ayant appris leur métier sur la base d'une expérience irremplaçable : celle du coureur cycliste.

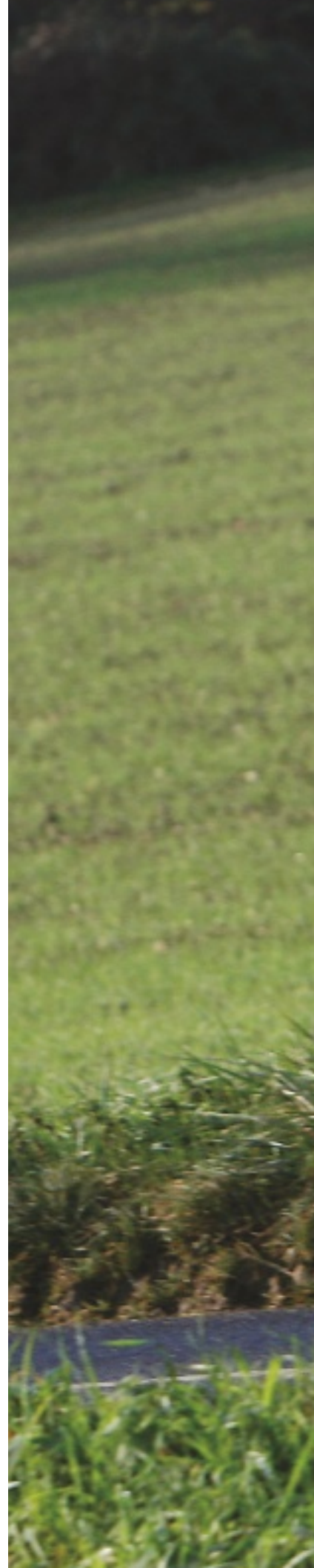
Aujourd'hui, les circonstances ont légèrement altéré ce statut d'artisan-cadreur. Si la création d'un cadre sur-mesure reste possible, elle s'appuie *a minima* sur l'usage d'un jeu de tubes. Ok, donc, pour l'aluminium, pour le titane, et pour les cadres carbone fabriqués selon un procédé *tube to tube* (les tubes sont coupés, égrugés, puis collés, les zones de raccords étant consolidés par "enveloppement"). Néanmoins, pour ce qui concerne les cadres dits monocoques (en général, composés de trois pièces monocoques augmentées de l'amorce des tubes, fabriquées par moulage : le plus souvent, douille de direction, boîtier, et raccord de selle), il ne saurait être question de se présenter comme "artisan-cadreur". Néanmoins, l'expérience du vélociste reste précieuse à bien des clients, concernant le choix du modèle et le réglage postural.

Depuis plusieurs années, Bernard Preuss accorde sa préférence aux cadres Dedacciai. Au catalogue 2014, le ci-présent DR24 se

présentait comme un des plus légers de la gamme – il n'annonce cependant pas moins de 990 g en taille M.

Par ailleurs, il se présente sous un aspect assez classique, moins massif que le DR29 ou le Ribelle.

Pour autant, Dedacciai ne nous facilite pas la tâche en matière de description : seul le tube de selle est rond. Les formes et sections des autres tubes résistent au récit détaillé. Contentons-nous de dire que le tube transversal (dont la section varie de haut en bas entre triangulo-rhombique et ovale) s'infléchit légèrement vers l'intérieur du cadre (suggérant l'amortissement des contraintes frontales), que le tube supérieur est assez fin mais qu'il paraît soutenu dans sa partie avant par l'extension de la douille de direction. Enfin, remarquons que les haubans viennent s'appuyer assez bas sur le tube, ce qui n'est pas seulement un effet de mode, mais qui vise à "libérer" la partie sommitale du tube pour l'autoriser à "fléchir" (le terme, évidemment, est excessif : seuls fléchissent sensiblement les tubes de selle de modèles très spécifiques, à l'image du Trek Domane ou du Cannondale Synapse).





**POIDS** TOP Vélo

» CADRE : 1 075 G

» FOURCHE : 395 G




C'est un des premiers points qu'on a à l'esprit au moment de partir rouler.

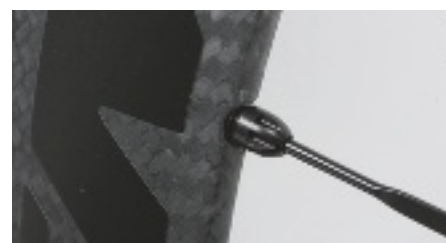
Car, passés les premiers coups de pédale, qui laissent augurer de l'excellente rigidité et du dynamisme de la machine, c'est à propos du confort qu'on se pose des questions. Certes, le DR24 n'est pas de ces barres à mines dont on s'exaspère dès les premiers kilomètres. Mais, comme on voit mal comment une tige de selle alu de diamètre 31,6 mm pourrait bien fléchir, on veille. Il se trouvera qu'au fil des trois heures le vélo ne nous semblera pas "tabasser" spécialement, mais qu'il n'est pas non plus de ces *pullman* qui font de la route un velours perpétuel. En l'occurrence, ce genre d'attente ne pourra reposer que sur le gonflage. Voilà pour le principal bémol qu'on peut signaler (un bémol à la clé : le DR24 roule en tonalité de fa!).

Du point de vue dynamique, les kilomètres ne font que confirmer la bonne impression de départ. Là non plus, on n'est pas au niveau de ce qui se fait de mieux, en matière de dynamisme (considéré comme rapport rigidité/facilité ou rigidité/propulsion), mais

on n'en est pas si loin. Et eu égard au tarif, c'est vraiment excellent. Les roues Cosmic C40 C sont vraiment efficaces, et dans un style qui s'accorde avec celui du cadre. Preuss propose un montage moins cher (4 495 € avec des Ksyrium Élite, qui permet peut-être de "gagner" un peu de souplesse latérale (mais – on n'a rien sans rien – de perdre en dynamisme pendant les épisodes musclés. Soyons clairs, donc : le registre d'expression est bien celui de la compétition, ou au moins celui d'un usage musclé – et pas celui de la balade.

Il faut tout de même enfilez pas mal de braquet et rouler assez vite pour relancer sans impression de rigueur. À petite vitesse, il n'est pas tendre : il faut être de ceux à qui la rigidité ne pose pas de problème particulier, et plutôt chercher à "avancer" la pédale qu'à l'écraser ou à "tomber dessus".

Mais pour peu que l'allure ne chute pas brusquement (et après tout, il y a moyen d'y veiller, de négocier en fonction, les difficultés d'un parcours ou les circonstances d'une course), le Preuss DR24 fait merveille. ■



La jante des Mavic Cosmic 40C abrite, outre un plancher qui permet de dissiper la chaleur due au freinage, un cerclage aluminium où se vissent les rayons.

### VERDICT



**Pour récapituler, disons que le Preuss DR24, sans être absolument exclusif, se destine avant tout aux compétiteurs et/ou aux "fins pédaleurs". Aux premiers parce qu'ils ne ralentissent pas beaucoup (et qu'une machine rigide est ennemie des "relances arrêtées"), aux seconds parce qu'ils ne comptent pas sur la déformation latérale du cadre pour descendre la pédale.**

**Les roues Cosmic 40C en font un puncheur de haute tenue – dédié aux parcours venteux et/ou vallonnés, où la capacité de ne pas relâcher la pression fait la différence.**



Certes, la tige de selle aluminium en diamètre 31,6 mm ne fléchit pas. Le confort du DR24 n'est pas évident sur l'instant, mais s'affirme au fil des heures.



Le triangle arrière aux dimensions réduites peut avoir deux raisons d'être : libérer la flexibilité du tube de selle pour le confort, et améliorer l'aérodynamisme.



La direction accueille un pivot conique pour une meilleure "tenue" de la pointe avant du cadre. Extérieurement, cette rigidité s'exprime dans le volume de la douille.

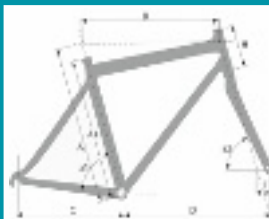


Le boîtier PF30 à roulements "semi-intégrés", à la source d'une bonne rigidité.

## FICHE TECHNIQUE

<b>Cadre</b>	monocoque, fibre IM30T
<b>Fourche</b>	monocoque, fibre IM30T (1" 1/8 - 1,5")
<b>Étriers</b>	Shimano Ultegra
<b>Leviers</b>	Shimano Ultegra Di2
<b>Pédalier</b>	Shimano Ultegra 50/34
<b>Dérailleurs</b>	Shimano Ultegra Di2
<b>Potence</b>	Deda 02
<b>Cintre</b>	Deda RHM 02
<b>Tige de selle</b>	Deda Zeo 100
<b>Selle</b>	Prologo Nago Evo Tri40
<b>Roues</b>	Mavic Cosmic 40C Elite
<b>Pneus</b>	Mavic Yksion Pro
<b>Cassette</b>	Shimano Ultegra 11/25

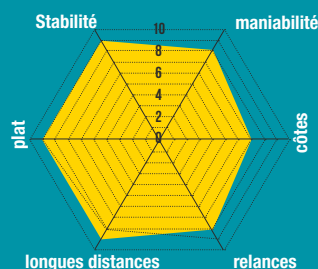
## COTES DISPONIBLES



Tailles	A	A1	B	C	D	F	a1	a2	H
<b>&gt; Cotes constructeur</b>									
XS	NC	435	505	407	567	45	75	71.5	115
S	NC	455	520	407	578	45	74,5	71.5	130
<b>M</b>	<b>NC</b>	<b>490</b>	<b>535</b>	<b>410</b>	<b>584</b>	<b>45</b>	<b>74</b>	<b>72</b>	<b>145</b>
L	NC	505	555	410	600	45	73,5	72	165
XL	NC	535	575	410	605	45	73	73	190

Toutes les cotes sont exprimées en millimètres. En rouge, la taille essayée.

## EN UN CLIN D'ŒIL...



### POUR QUI ?

#### SPORT LOISIRS



#### CYCLOSPORT



#### COMPÉTITION



De mauvais à excellent