

T PRATIQUE Tous les GPS vélo

OP vélo

mai 2011
N°170

CYCLOSPORTIF

OS FILLES

C Pure PR01

nt Advanced

tt Contessa CR1 Pro

Les meilleurs vélos
du marché

CONCOURS
Gagnez
votre inscription
aux 24H vélo
du Mans

EXCLUSIF
Le Scott F01L

PÉCIAL AÉRODYNAMISME

*adopter la bonne posture : nos essais en soufflerie
économiser en peloton*

*vélos aéro à l'essai : Canyon Aeroad, Cervélo S2,
Pryde Alize, Ridley Noah*

UEL ANT/GUY : 6,20 € - REU : 7,50 € - CH : 9,70 FS - BEL : 6 € - ESP : 6 € - AND : 6 € - CAN : 9 \$ CAN - GR : 5,50 € - LUX : 5,60 € - MAR : 56 DH - PORT. CONT : 6 € - TOM 5 : 900 XPF - NL : 6 €

Homme

M 03380 - 170 - F : 5,00 €





NeilPryde Alize

Le vent du large

6,91 kg
994 € kit cadre
 distributeur : Romain Baelé

NeilPryde : la marque est chère aux windsurfers, qui en connaissent voiles, mats et wishbones. Voici qu'après en avoir exploité sur les flots la force motrice, NeilPryde se prend de fendre l'air, sur la route, et sur deux roues...

Voici 450 millions d'années, les deux lignées des mammifères et des poissons se séparèrent – faisant vraisemblablement de nous les cousins lointains du Tetracodon, petit poisson d'aquarium. Voici que NeilPryde à son tour se décide à poser un pied sur la grève, et à inventer la roue sans attendre. Après quarante ans passés sur la crête écumeuse, le fabricant de voiles et de gréements, enrichit son rapport aux vents. Peut-être ne s'agit-il, après avoir acquis une telle maîtrise de l'appui qu'on peut prendre sur le vent, que d'inverser la question en cherchant à le fendre. Pénétrer l'air, c'est-à-dire en vaincre la résistance - au lieu

d'y prendre appui – c'est-à-dire l'utiliser comme force motrice.

Et, manifestement, les choses ont été abordées avec le plus grand sérieux. En témoignent de pertinentes remarques. Comme celle qui consiste à distinguer deux modes d'écoulement de l'air sur le tube transversal d'un cadre. En effet, quant au tiers supérieur du tube, c'est un air "déjà turbulent" (sic), en raison de la rotation de la roue avant qui le "brasse", qui s'écoule sur son profil. La situation est très différente au niveau du tiers inférieur, où l'écoulement de l'air (à considérer des conditions idéales, sans vent) est quasiment linéaire. C'est pourquoi la base du tube de selle est

presque carrée et, surtout, de moindre section que le tube transversal qui aura ouvert le flux d'air : à ce niveau, le tube transversal ménage une ouverture suffisamment large pour abriter complètement. Le profil des tubes arrière (bases et haubans) est censé favoriser cet écoulement laminaire jusqu'à la dernière extrémité.

On l'aura compris également : le tiers central (du tube transversal) est une zone d'indétermination, de transition, etc. Voilà pourquoi le profil du tube subit un changement progressif. Ajoutez à cela que la résistance de l'air, proportionnelle à la vitesse du déplacement, peut être augmentée par un vent frontal, ou diminuée par un vent de dos (et alors la résistance à vaincre est diminuée en conséquence), ou encore tempérée par les vents obliques. Bref, contrairement aux produits qu'elle suggère, l'aérodynamique n'est pas une mince affaire ! Il faut tenir compte de tous ces paramètres, liés au vent qui souffle de tous côtés, mais il faut surtout considérer que le vélo n'aura pas à affronter le vent sans être agrémenté d'un cycliste. Le fait que ce cadre soit équipé de diverses pièces en rotation ne simplifie pas l'affaire. Enfin, ajoutez le cyclard, dont les proportions et le profil varient considérablement – et d'autant plus que le bougre ne se tient pas tranquille, qu'il pédale assis et debout tout à tour.

Quant à la maîtrise du matériau, aucun doute que l'expérience acquise à fabriquer des mats et autres wishbones soit un gage sérieux de qualité.

Comme souvent la première impression est la bonne, et les heures de selle qui font suite aux premiers coups de pédale ne servent qu'à vérifier, jauger à l'aune de cette sensation immédiate. Chaque coup de pédale se compare avec les précédents, si l'on veut, et spécialement avec le tout premier. Dieu ! l'Alize n'est pas là pour rigoler. Pour être efficace, il est efficace : qui plus est, chaussé de



L'aspect massif du boîtier de pédalier n'est pas sans rapport avec la très grande rigidité du cadre, mais sa morphologie conditionne un écoulement "laminaire" des flux.

« L'aérodynamique n'est pas une mince affaire ! »

PRISE EN MAIN



Bien sûr, la fourche n'en est pas responsable isolément, mais les trajectoires du NeilPryde sont sûres et précises.

détail

ela ne fait pas tout, mais on sait que "surface frontale" est primordiale.



Un choix orienté sur la performance, plus que sur le prestige gratuit : certes les roues Lightweight alourdissent la facture, mais le groupe Ultegra la contient.



La fiche technique

Cadre + blocage de selle	carbone, unidirectionnel C6.7	1 106 g
Fourche	carbone, unidirectionnel C6.7	342 g
Jeu de direction	FSA	79 g
Expandeur	avec bouchon	41 g
Entretroises	carbone (3x10) mm	18 g
Étriers	Shimano Ultegra	310 g
Pédalier	Shimano Ultegra, 53/39, 1.172,5 mm	711 g
Cuvettes	Shimano Ultegra	103 g
Dérailleur avant	Shimano Ultegra	85 g
Dérailleur arrière	Shimano Ultegra	199 g
Leviers	Shimano Ultegra	452 g
Potence	FSA OS150, 110 mm	171 g
Cintre	FSA Wingpro Compact	331 g
Guidoline + bouchons	FSA, "liège"	43 g
Selle	Selle Italia SLR	224 g
Tige de selle	NeilPryde	221 g
Câbles + gaines	Shimano Ultegra	176 g
Roues	Lightweight Standard III	1 183 g
Boyaux	Continental Competition 22	508 g
Blocages	Shimano Dura Ace	125 g
Chaîne	Shimano Ultegra (CN6700)	265 g
Cassette + blocage	Shimano Ultegra 12-23	221 g

Poids total du vélo : 6,914 kg

roues Lightweight et de boyaux Continental gonflés à neuf bars. Pour peu que vous l'enfourchiez (comme ce fut mon cas) un jour où les jambes et le dos sont un peu fourbus, et les muscles peu frais, il paraît un peu sévère. À tout le moins, il réclame un peu de concentration. Essayant (chanceux, je sais !) beaucoup de vélos différents, le premier contact est toujours plus ou moins étrange : il faut se faire, par exemple, à la forme du cintre et au placement des cocottes, pour sa-

voir comment balancer, manier le vélo pour des relances fluides et harmonieuses.

Et c'est un exercice à la difficulté duquel la raideur du cadre ajoute.

Et (cela s'accorde aussi avec la rigidité) on est d'autant plus à l'aise qu'on roule vite, qu'on ne ralentit pas. Sur le plat, quand les conditions sont réunies pour passer disons, 45 à l'heure, on a l'impression que l'appui au sol devient plus ferme, et que les roues "taillent" le bitume.

Le verdict

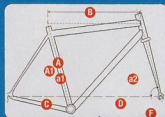
Rigidité extrême

Morphologie originale et esthétique heureuse. En situation, le vélo frappe par sa rigidité : pour le coup, vraiment extrême. Il s'agit de pédaler rond, de "faire le tour de l'axe" plutôt que de tomber d'un pied sur l'autre.

Mais l'efficacité est à la hauteur ! La souplesse verticale n'est pas non plus son créneau, mais se tempère au gré des choix de roues. Et la stabilité est irréprochable : les longues distances ne sont pas inimaginables.



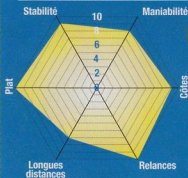
Les cotes disponibles



Tailles A	A1	B	C	D	F	a1	a2
S	510	NC	530	405	NC	45	74
M	530	NC	545	405	NC	45	73,5
L	560	NC	560	405	NC	45	73
XL	580	NC	575	405	NC	45	73
XXL	600	NC	595	405	NC	45	73

Toutes les cotes sont exprimées en millimètres

En un clin d'œil...



Pour qui?

Sport loisirs



Cyclospport



Compétition

