

www.topvelo.fr

TOP Vélo

MARS 2014

N°204

100% CYCLOSPORTIF

SANTÉ

L'inflammation du genou
Chronobiologie et sport

TENDANCE

Les vélos
à la carte

SORTIES

12 destinations
de printemps

+ les tracés GPS à télécharger
avec



Essais vélos

Bianchi Intens

Kuota Kira

Look 695 Light

ENQUÊTE

L'industrie
du cyclisme
en France

DOSSIER

CHAUSSURES MILIEU DE GAMME

16 modèles testés : le meilleur, à moins de 200 € !

ANT/GUY : 6,50 € - REU : 7,80 € - CH : 10FS - BEL : 6,20 € - ESP : 6,20 € - ITA : 6,30 € - AND : 6,20 € - CAN : 9,40\$CAN - GR : 5,70 € - LUX : 5,80 € - MAR : 58DH - PORT. CONT : 6,20 € - TOM S : 940 XPF - NL : 6,20 €

Homme



M 03380 - 204 - F : 5,20 € - RD

KUOTA

Kiral

Endurant et tonique

7,61 KG
3 450 €
Distributeur : Valdenaire

Avec le Kiral, Kuota propose son premier modèle explicitement dédié au cyclosport. Sur la base d'une recette géométrique désormais classique, le Kiral est néanmoins une réussite à part entière, qui se distingue par ses qualités de filtration.

Kuota est la marque cycles de Sintema Sport, dont l'expérience des composantes remonte aux premières heures de l'exploitation de la fibre de carbone dans l'industrie du cycle – on se souvient que les fourches Sintema étaient parmi les plus performantes.

Aujourd'hui, la seule gamme route de Kuota compte pas moins de huit kits-cadre. Il faut dire que, hormis peut-être le cas du Kom (auquel s'ajoute désormais le Kom Air, encore plus léger), explicitement voué à la légèreté et à la montagne, les vocations respectives des différents modèles n'étaient pas clairement distinctes les unes des autres. Un peu comme s'ils s'étagaient d'une façon purement quantitative (par simples degrés, de l'entrée au top de gamme), sans qu'intervienne aucune notion liée à la pratique elle-même.

Ainsi le Kiral vient-il (presque "doublement") combler un manque : c'est le premier modèle ouvertement dédié à la pratique cyclosportive – notamment sur la base d'une géométrie spécifique.

Quant à son placement sur l'échelle, Kuota le présente comme l'équivalent qualitatif (il utilise la même fibre 12K) du Kuraro.

La "recette" géométrique est à peu près

connue, qui consiste en trois points : raccourcir le tube supérieur et rallonger la douille de direction pour rehausser le poste de pilotage, ainsi qu'à allonger légèrement les bases pour augmenter stabilité et souplesse.

Le reste est à supposer du côté du lay-up (pour rappel, lay-up désigne le programme de placement, c'est-à-dire de superposition et d'orientation des fibres dans la structure), et de la morphologie au sens le plus rigoureux. À dire vrai, la complexité des formes du Kiral résiste à nos capacités descriptives (voire, une description n'aurait pas d'intérêt car elle réclamerait des pages) : contentons-nous de signaler un énorme tube transversal (mais dont la "largeur" est moindre que la "hauteur", ce qui promet de nous préserver d'une rigidité excessive), une douille haute et très massive, et un triangle arrière aux dimensions d'ensemble très modestes, composé de haubans et de bases très aplatis.

Une ou deux observations préliminaires s'imposent. Les rapports de proportion entre longueur du cadre et hauteur de la douille sont très comparables à ceux que montre un Specialized Roubaix (lequel reste la référence "originelle" en matière de géométrie cyclosport) : ici, pour 550 mm de longueur,





POIDS TOP VÉLO

► CADRE : 1 100 G

► FOURCHE : 425 G



la douille est même plus haute de 10 mm. La longueur des bases est identique, également, ainsi que l'angle de direction. La seule différence notable se situe du côté du départ de fourche, qui reste classique ici (45 mm, alors que le Roubaix affiche 49 mm).

On remarque aussi une différence importante entre les deux bases, dont seule la gauche est aplatie et suggère la flexibilité verticale. À l'avant, les fourreaux de fourche se signalent par un profil très évasé, sans doute lié au souci d'intégration et d'aérodynamique.

Esthétiquement parlant, le Kiral est une réussite : le volume et la forme des tubes sont tels que ses proportions spécifiquement cyclosporatives sont, pour ainsi dire, insensibles, et qu'il reste très harmonieux et très racé, très agressif. La finition est parfaite, et l'intégration des câbles aussi bien que le serrage de selle par tampon, littéralement "absorbé" dans le volume du cadre, tout contribue à sublimer les lignes générales.

Bon. Toujours la même histoire pour moi, au

moment d'enfourcher un vélo pour la première fois : livrer une impression brute, vierge, pas trop influencée par ce que je sais du vélo "sur le papier".

Restons modestes, donc. Ce qu'il m'a semblé ressentir d'abord, lors des premiers kilomètres, c'est la "longueur au sol" du vélo. Une sorte de stabilité qui n'exige même pas les virages pour se manifester, et qui se signale par une amplitude d'ondulation du vélo incitant à "rajouter" un peu de braquet. Cette stabilité est bonne à prendre, aussi, dans les ascensions : je veux dire, qu'à défaut d'avaloir les bosses debout sur les pédales à grands coups de braquet-trop-gros, monter assis avec un braquet raisonnable s'effectue en toute décontraction. Même à basse vitesse, on monte les bras et les épaules très décontractés, la roue avant ne "guidonne" pas.

La première descente, et les suivantes, confirment ce trait de caractère majeur : le Kiral s'installe sur des trajectoires très sûres, à condition qu'elles soient lisibles et régulières. La rigidité n'est pas du tout en reste, mais

n'atteint pas ce point où le vélo serait "sévère". Les relances ne sont pas onctueuses, mais il n'est pas besoin d'être un cadreur pour profiter de la machine.

D'évidence, il lui en reste sous la pédale, et on en tirerait meilleur parti encore en "upgradant" légèrement les roues. ■

VERDICT



Il est très dynamique, et d'autant plus qu'on met un peu de braquet : rigide, mais pas raide. Il excelle dans les faux-plats, et il reste au-dessus de la moyenne dans les fortes pentes, les coups de cul.

Sa stabilité est sans défaut : pour garder les bras détendus quand on embraye, ou pour tenir des trajectoires impeccables à grande vitesse. Le confort dû à la flexibilité de la tige de selle est très sensible. En danseuse à l'arrachée, le grip reste bon.

C'est must pour le cyclosporatif, et il plaira aussi à ceux des coursiers dont le style n'est pas le plus "nerveux".

Où l'on aperçoit les haubans, affinés comme des lattes. L'étrier de frein est réussi esthétiquement, mais on peut lui reprocher une légère souplesse – ou mollesse.



Au-dessus du boîtier, on reconnaît ce volume supplémentaire en "gousset" qui est un peu la marque de la maison. Question standard, on est passé au BB386.



La douille de direction, dont les dimensions (hauteur) ne gâchent rien sur le plan esthétique, mais dont le calibre contribue à l'excellent stabilité du Kiral.

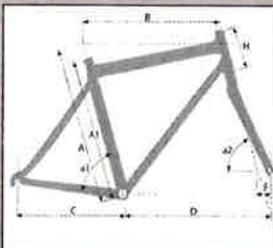
FICHE TECHNIQUE

Cadre	carbone monocoque HM 12K
Fourche	carbone
Étriers	Shimano Ultegra
Pédalier	Rotor 3D 50/34
Dérailleur avant	Shimano Ultegra 11v
Dérailleur arrière	Shimano Ultegra 11v
Leviers	Shimano Ultegra 11v
Cintre	Deda RHM 02
Potence	Deda Zero 1
Selle	San Marco Concor
Tige de selle	Kuota, carbone, ø31,6
Roues	Mavic Cosmic Elite
Pneus	Mavic Aksion
Cassette	Shimano Ultegra 11v 11/25

Le serrage de selle par tampon tangent a le vent en poupe ces temps-ci. Il est parfaitement fonctionnel, la tige de selle n'est pas marquée, et n'a pas bougé.



COTES DISPONIBLES



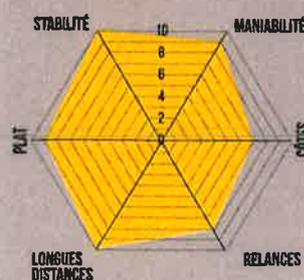
Tailles	A	A1	B	C	D	F	a1	a2	H
> Cotes constructeur									
XS	NC	445	505	412	577	45	74,5	70,2	135
S	NC	465	520	412	577	45	74,5	72	140
M	NC	490	535	415	585	45	74	72	160
L	NC	510	550	415	589	45	73,5	72,5	175
XL	NC	540	570	415	599	45	73	73	195
XXL	NC	570	590	415	614	45	73	73,5	215

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



Les bases sont très différentes l'une de l'autre. Mais la gauche, aplatie, est très parlante, dans la mesure où elle figure la souplesse verticale, incontestable, du vélo.

EN UN CLIN D'ŒIL...



POUR QUI ?

SPORT LOISIRS



CYCLOSPORT



COMPÉTITION

